

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. LOUIS DERIGER, Président
MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire

AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE LA ROUTE 131
ENTRE NOTRE-DAME-DES-PRAIRIES ET SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS ET DE
CONTOURNEMENT À SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 15 mai 2007 à 19H30 à
Salle communautaire de
Notre-Dame-de-Lourdes,(Québec)

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU PRÉSIDENT	1
M. GUYLAIN BARIL :	10
M. GILLES FRÉCHETTE:	13
M. YANICK BOUCHER:	14
M. JEAN-PIERRE BARABÉ:	16
M. NORMAND GAUTHIER:	16
Alors, quelle est la situation régionale du projet ?	17
Le projet de contournement, quelques faits saillants.	17
Les impacts du projet :	20
Climats sonores :	22
Impacts sur le milieu naturel :	22
Impacts sur le milieu agricole :	22
Équipement récréotouristique :	23
Climat sonore :	23
Conclusion :	24
Les bénéfiques du projet :	24
PÉRIODE DE QUESTIONS	25
MME LYNDA CHAMPAGNE :	25
MME DANIELLE DALLAIRE:	29
M. BRUNO ARCHAMBAULT:	32
M. YANNICK BOUCHER:	41
M. BENOIT FONTAINE :	47
M. LUC STE-MARIE :	51
M. DANIEL ARSENAULT:	65
M. GILLES BEAULIEU:	71
M. RÉJEAN BELVILLE :	76
M. GABY GRÉGOIRE:	85
M. PIERRE BREAULT:	89
M. JACQUES BOURDAGES:	93

MOT DU PRÉSIDENT

M. LOUIS DERIGER, Président:

5 Donc, si vous voulez bien vous asseoir, nous allons débiter.

Alors, bonsoir, mesdames et messieurs.

10 Bienvenue à cette première partie de l'audience publique portant sur les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois par le ministère des Transports du Québec.

15 Mon nom est Louis Deriger et j'ai été désigné par le président du Bureau d'Audiences publiques sur l'environnement, monsieur William J. Cosgrove, pour présider cette commission.

20 La commission est également constituée de madame Lucie Bigué, à ma gauche, commissaire. Je précise que nous sommes, madame Bigué et moi-même, assermentés devant un juge de la Cour supérieure du Québec et nous disposons des mêmes pouvoirs que les commissions d'enquête. Nous nous sommes également engagés à respecter le code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'Audiences publiques sur l'environnement, ce code qui vise à assurer la transparence, l'impartialité et la neutralité des commissions. Ce code existe, vous l'avez à l'arrière, si vous voulez le consulter.

25 Nous avons la responsabilité d'accomplir les mandats qui nous sont confiés au BAPE par la ministre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, madame Line Beauchamp.

30 Je vais vous faire la lecture des 2 lettres qui nous ont été adressées, lettres datées du 24 avril 2007, adressées à M. William J. Cosgrove, président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

35 La lettre de la Ministre, concernant le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois débute comme ceci :

Monsieur le Président,

40 En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, (L.R.Q., c. Q-2), je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

45 La ministre a confié, dans les mêmes termes, le mandat de tenir une audience publique concernant le projet de contournement de la route 131 sur le territoire de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois par le ministère des Transports du Québec.

Dans les deux cas, les lettres stipulent que le mandat du Bureau débutera le 14 mai 2007.

Et elles se terminent ainsi :

50 Je joins à la présente les demandes d'audiences publiques qui ont été adressées à mon prédécesseur, monsieur Claude Béchar, concernant ce projet.

Veillez agréer, monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

55 Et c'est signé madame Line Beauchamp.

Or, je rappelle que le BAPE a pour mission d'informer et de consulter la population de manière à fournir à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un éclairage dans la prise de décision gouvernementale sur certains projets dans une perspective de développement durable.

60 À cet égard, la notion d'environnement retenue par le BAPE en est une qui est très large et correspond à celle qui a été retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et aussi culturel.

65 Alors, nous allons analyser ensemble ces projets dans le cadre de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, que je veux vous résumer brièvement.

70 Dans un premier temps, un promoteur qui veut réaliser un projet qui est soumis à cette procédure dépose un avis de projet au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Dans un deuxième temps, le ou la Ministre émet une directive qui précise la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur du projet doit produire.

75 Suite à son dépôt au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, l'étude d'impact est soumise à une consultation, tant à l'intérieur de ce ministère qu'auprès de d'autres ministères ou organismes dans le but d'en évaluer la conformité avec la directive.

80 Cette consultation résulte généralement en une série de questions et de commentaires auxquels le promoteur doit répondre. Une fois l'étude jugée recevable par le ou la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, celui-ci ou celle-ci donne alors un mandat au BAPE de rendre public l'ensemble du dossier au cours d'une période d'information et de consultation publique qui dure normalement 45 jours.

85 En ce qui concerne les projets à l'étude, ces périodes d'information et de consultation publique se sont déroulées du 1^{er} mars au 15 avril 2006 dans le cas du Projet de contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois, et du 2 mai au 16 juin 2006 pour le Projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois.

90 Pendant chacune de ces périodes, tout citoyen, groupe ou municipalité pouvait demander au Ministre que soit tenue une audience publique sur les projets concernés. Dans le cas du projet d'élargissement de la route 131, il y a eu douze (12) demandes d'audience publique et, dans le cas du projet de contournement, il y a eu vingt (20) demandes d'audience publique.

La Ministre a donc confié au BAPE le mandat de tenir une audience publique sur ces deux projets, mandat dont je viens de faire la lecture. Les deux projets seront examinés simultanément dans

95 le cadre de cette audience. Ce mandat a débuté officiellement le 14 mai et les séances publiques se déroulent à compter d'aujourd'hui et se poursuivront dans les jours qui viennent.

100 Alors, le cadre réglementaire dans lequel s'inscrivent les audiences du BAPE précise que de tels mandats durent un maximum de quatre mois. Par conséquent, le président du BAPE doit déposer le rapport à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard le 14 septembre 2007. Pour sa part, la Ministre doit rendre le rapport public dans les soixante jours qui suivent.

105 Parallèlement à la partie publique de cette procédure, qui est menée par le BAPE et à laquelle vous participez présentement, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs procède à sa propre analyse environnementale et c'est à partir de ces deux évaluations que la Ministre fera une recommandation au Conseil des Ministres, où sera prise la décision de réaliser ou non les projets et, si oui, à quelles conditions.

110 La commission n'est donc pas décisionnelle. Son mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation des projets à la lumière des opinions émises par les citoyens ou les organismes qui participent à l'audience publique.

115 Alors, l'audience publique se tient en deux parties. La première partie de l'audience est consacrée au questionnement. Elle a pour but de permettre aux citoyens et à la commission d'obtenir toute l'information pertinente et nécessaire à la bonne compréhension des projets et de ses impacts. En pratique, vous aurez l'occasion de poser toutes les questions au promoteur et aux personnes-ressources pour comprendre les enjeux du projet et comprendre aussi si le projet répond à votre vision du développement.

120 C'est le moment de poser des questions, sans toutefois exprimer des opinions ou prendre position.

125 Nous débutons ce soir et les séances se poursuivront demain, demain le 16 mai, en après-midi, à compter de 13 h 30 et aussi en soirée à compter de 19 h 00, ici même à la Salle communautaire de Notre-Dame-de-Lourdes. Il pourrait également y avoir d'autres séances jeudi le 17 mai, en fonction des besoins du public et de la commission.

130 La deuxième partie, quant à elle, sera consacrée aux présentations des mémoires et aux présentations verbales. Elle a pour but de nous faire connaître votre opinion sur les projets. Nous entendrons tous ceux et celles qui le désirent. Ce qui est important c'est de s'inscrire au préalable pour qu'on puisse vous réserver suffisamment de temps pour votre présentation.

135 La deuxième partie de l'audience va se tenir à partir du mardi 12 juin à 19 h 00 et se poursuivra les jours suivants, en fonction du nombre d'interventions qui nous aura été signifié. Vous êtes priés d'informer madame Josée Primeau, coordonnatrice du secrétariat de la commission, qui est à l'arrière de la salle, de votre intention de présenter un mémoire ou de venir vous exprimer sur les projets. Je vous demanderais d'en informer madame Primeau dès que possible et au plus tard le 29 mai afin de faciliter l'organisation de la logistique.

140 Pour ce qui est des mémoires, vous aurez jusqu'au vendredi le 8 juin pour nous les faire parvenir. Le dépôt préalable des mémoires permet à la commission d'en prendre connaissance et, ainsi, préparer

145 les séances publiques. Vous pouvez également déposer un mémoire sans le présenter à la commission. Vous trouverez à l'arrière de la salle l'information relative à la rédaction, à la présentation et à la transmission de votre mémoire ou de votre présentation verbale.

Suite à la deuxième partie de l'audience publique, la commission rédigera son rapport. Ce rapport fera état des constatations et de l'analyse de la commission concernant les projets à l'étude.

150 J'aimerais maintenant présenter l'équipe qui accompagne la commission.

155 Donc, à ma gauche, madame Julie Crochetière et Stéphanie Dufresne, analystes. Vous avez, à l'arrière, madame Josée Primeau, qui est coordonnatrice du secrétariat de la commission, que vous avez probablement rencontrée en arrivant. Je vous signale que, à partir du 24 mai, c'est madame Line Boutin qui assurera la coordination du secrétariat de la commission. Également à l'arrière, il y a madame Danielle Hawey, conseillère en communication, qui sera chargée de la tenue du registre dont je vais vous expliquer le fonctionnement un peu plus tard. Également, madame Lucie Lepage, qui est agente de secrétariat.

160 Nous avons également le soutien du Centre des services partagés du ministère des Services gouvernementaux pour l'organisation technique et la logistique de l'audience. Monsieur Richard Grenier, qui est responsable de l'organisation technique, et monsieur Yannick Pépin qui est responsable de la régie sonore.

165 Également, monsieur André Boudreau, qui est le sténotypiste officiel de la commission. Donc, je rappelle que tout ce qui est dit en séance publique est enregistré et les transcriptions seront disponibles dans les centres de consultation environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique. Elles seront également disponibles dans le site Internet du BAPE.

170 Nous présentons aussi monsieur Jean-Pierre Barabé, qui sera le porte-parole du ministère des Transports, promoteur des projets. Monsieur Barabé aura l'occasion tout à l'heure de présenter son équipe et les projets.

175 De plus, pour étudier les projets avec vous et pour éclairer les échanges qui auront lieu durant toute cette première partie de l'audience, nous avons invité les ministères et des organismes dont les représentants sont ici ce soir. Alors, je vais inviter leur porte-parole à se présenter et à nous indiquer les gens qui les accompagnent.

180 Je commencerais par madame Danielle Dallaire, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

MME DANIELLE DALLAIRE:

185 Oui, Danielle Dallaire, du Développement durable, Environnement et Parcs, je suis chargée de projet sur le projet de contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois. J'aimerais aussi mentionner la présence ici ce soir de monsieur Luc Champagne, de notre direction régionale, qui pourra éventuellement répondre à des questions aussi si ça s'y prête.

M. LOUIS DERIGER, Président:

190

Merci. Donc, vous pouvez peut-être continuer à passer le micro.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

195 Hervé Chatagnier à la direction des évaluations environnementales au ministère du Développement durable. Je suis chargé de projet et puis je m'occupe du tronçon Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois.

M. LOUIS DERIGER, Président:

200 Donc, l'élargissement.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

205 L'élargissement, oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

210 Merci.

M. GILLES LOCAT :

215 Bonjour, mon nom est Gilles Locat, je suis responsable du service d'aménagement à la MRC de Matawinie. J'ai été impliqué plus particulièrement à la réalisation du premier schéma d'aménagement qui est actuellement en vigueur et aussi sur la confection de certains aspects du règlement de contrôle intérimaire qui est aussi en vigueur.

M. LOUIS DERIGER, Président:

220 Merci.

M. JEAN OUELLETTE :

225 Bonjour, je suis Jean Ouellette, je suis directeur régional pour le ministère des Affaires municipales et des régions dans Lanaudière. Je suis accompagné de deux personnes qui sont dans la salle, Manon Bonin, conseillère en développement régional, et Annie Saint-Pierre, une conseillère en aménagement du territoire.

M. LOUIS DERIGER, Président:

230 Merci.

M. SYLVAIN LARAMÉE :

235 Sylvain Laramée, je suis conseiller en développement économique pour le ministère du Développement économique, de l'innovation et de l'exportation pour la région de Lanaudière.

M. MARCEL BÉLANGER :

240 Marcel Bélanger, je suis médecin-conseil en santé environnementale à la direction de Santé
publique et d'évaluation de l'agence régionale de santé et services sociaux de Lanaudière. Je représente
le ministère de la Santé et des Services sociaux et je suis accompagné dans la salle par monsieur
Claude Bégin, qui est agent de programmation aux traumatismes, et également de Mario Beaulieu, qui
est un de mes collègues.

245 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Merci. Monsieur Sirois.

250 **M. MARTIN SIROIS :**

Oui, bonjour, Martin Sirois, Municipalité de Saint-Félix-de-Valois. J'ai la charge de la planification
et de la réglementation de la municipalité. Je suis accompagné de monsieur Gilles Fréchette, le maire de
Saint-Félix, et René Charbonneau, directeur général et secrétaire-trésorier.

255 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Merci.

260 **M. SYLVAIN GAGNON :**

Oui, bonjour. Sylvain Gagnon, je représente la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. Je suis
officier municipal responsable de l'application des règlements et de l'élaboration des règlements de la
municipalité. Je suis également accompagné de madame la directrice, madame Micheline Miron, et de
monsieur le maire, monsieur Arsenault.

265 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Merci.

270 **M. SERGE ADAM :**

Oui, bonjour. Serge Adam, de la Ville de Notre-Dame-des-Prairies, donc coordonnateur des
services techniques en charge des dossiers d'urbanisme et génie.

275 **M. JEAN-FRANÇOIS LÉVIS :**

280 Bonjour, Jean-François Lévis, aménagiste pour la MRC de Joliette, responsable, évidemment, de
l'application et de la gestion du schéma d'aménagement de la MRC et de la planification de l'entrée en
vigueur prochaine du nouveau schéma d'aménagement. Donc, la MRC de Joliette qui est représentée
par, dans le projet, par les Municipalités de Notre-Dame-des-Prairies et Notre-Dame-de-Lourdes.

M. LOUIS DERIGER, Président:

285 Merci beaucoup. Nous avons également dans la salle d'autres ministères, on a monsieur
Jacques Geoffroy, du ministère de la Culture et des Communications. Je ne sais pas si vous êtes ici,
monsieur Geoffroy, faites juste nous signaler. Parfait, donc au fond. Également, monsieur Pierre Olivier
Quesnel et Xavier Bernard, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, merci. Paul

290

Lefebvre, ministère de la Sécurité publique, également du ministère des Ressources naturelles et de la Faune pour le secteur forêt, monsieur Serge Bonin, et je pense aussi madame Chantal Côté pour le secteur faune. Merci beaucoup. Je ne sais pas si j'oublie des gens, est-ce que tout le monde a été nommé? Merci beaucoup.

295

Donc, il est aussi, également, donc, la commission peut aussi adresser des questions à d'autres ministères ou organismes, advenant le cas, si jamais le besoin s'en fait sentir durant l'audience.

300

Je vais maintenant vous expliquer brièvement comment la première partie va se dérouler. Donc, les règles de procédure prévoient en premier lieu que les requérants vont présenter à la commission les motifs de leur requête. J'inviterai donc, tout à l'heure, certains d'entre eux, à tour de rôle, à présenter les motifs de leur requête. En fait, de résumer brièvement les points essentiels pour que la commission sache un peu quels sont les motifs qui ont amené les audiences publiques.

305

En second lieu, une fois les requêtes présentées, le promoteur fera une présentation des projets qu'il soumet et des répercussions qu'il anticipe. Après la présentation du Ministère, nous ferons une pause d'environ 15 minutes et c'est à ce moment-ci que je vais ouvrir le registre et les gens pourront s'inscrire pour venir poser des questions. Donc, ça va se faire après la pause.

310

Il y a certaines règles que je dois quand même vous expliquer pour le fonctionnement. Donc, d'abord, ce qui est important c'est quand les gens vont venir se présenter à la table des participants, une seule question sera permise par intervention. C'est-à-dire que, ce qu'on veut en fait c'est qu'il y ait un plus grand nombre possible de participants qui puissent venir poser des questions. Vous avez toujours la possibilité de vous réinscrire pour poser des questions additionnelles à la commission.

315

Nous vous demandons de limiter les préambules à vos questions et surtout d'émettre des opinions. Donc, la première partie, elle est consacrée au questionnement et non pas à vos opinions. On aura la chance de vous entendre en deuxième partie, où là vous pourrez évidemment vous exprimer sur le projet. Alors, les seuls préambules qu'on va accepter c'est ceux qui vont nous permettre de bien comprendre la question que vous nous posez.

320

La commission peut également intervenir en tout temps. Donc, quand vous posez des questions, la commission peut aussi approfondir certains sujets à partir de vos questions que vous allez amener à la commission.

325

Toutes les questions vont toujours m'être adressées, ceci s'applique également pour toutes les réponses. Donc, aucun échange direct ne devra se faire entre le promoteur, les personnes-ressources et les citoyens ou les participants.

330

Afin d'assurer le respect de tous les participants, il ne sera toléré aucune forme de manifestation ou d'approbation ou de désapprobation, des remarques désobligeantes, des propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser les débats sereins est de respecter les règles de procédure du BAPE; les questions sont permises, mais pas les accusations. Respecter ces règles de

335

procédure constitue la meilleure façon d'éviter les poursuites en dommages. Si les réponses aux questions ne peuvent pas être données immédiatement, elles doivent l'être le plus tôt possible. Cette règle prévaut aussi pour les personnes-ressources. La commission se chargera d'obtenir les réponses lors des séances subséquentes ou encore par écrit, et ces réponses feront partie du dossier et seront disponibles dans le site Internet du BAPE et dans les centres de consultation.

340

Dans la mesure du possible, tous les documents déposés lors des séances seront envoyés à un centre de consultation dans la semaine qui suit leur dépôt. Alors, j'aimerais mentionner à ce sujet qu'il y a trois centres de consultation, un à la bibliothèque municipale de Saint-Félix-de-Valois, un autre à la bibliothèque municipale de Notre-Dame-des-Prairies et le troisième à l'Hôtel-de-Ville de Notre-Dame-de-Lourdes. Il y a également deux centres de consultation, deux centres permanents, celui du bureau du BAPE à Québec et également à la bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal. Alors, vous pouvez vous adresser, à l'arrière de la salle, si vous voulez connaître les adresses exactes de ces centres de consultation.

345

La commission dispose également d'un site Internet où toute la documentation actuelle et celle qui sera déposée dans le cadre de cette audience peut être consultée.

350

Enfin, nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement s'est doté d'une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet.

355

Alors, j'inviterais maintenant les requérants à venir présenter les motifs de leur requête. Donc, d'abord, monsieur Daniel Arsenault et monsieur Claude Lapierre, pour le mémoire qui concerne la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. Ah! Vous êtes seul ce soir, est-ce que monsieur Lapierre est avec vous?

360

M. DANIEL ARSENAULT:

Je n'ai pas de monsieur Lapierre, moi.

365

M. LOUIS DERIGER, Président:

O.k. Donc, allez-y et puis on...

370

M. DANIEL ARSENAULT:

Bonsoir, je représente la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. Nous, au niveau du mémoire que nous avons présenté à la municipalité, notre plus grande préoccupation c'est le muret qui va séparer la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes dans la section est et ouest, la question de la sécurité pour les piétons justement, surtout au niveau des enfants qui doivent traverser la 131 pour se rendre à l'école,

375

tout notre périmètre urbain, à ce moment-là, il va être divisé et puis nous avons des, on a présenté, au niveau de notre mémoire, le questionnement sur les commerçants qui sont installés sur la 131, j'ai comme l'impression que ça va nuire à leur développement, ça va nuire aussi au développement de la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. Parce que, comme vous le savez, comme le précisait monsieur Lévis tantôt, on est en train de préparer, au niveau du schéma d'aménagement de la MRC de Joliette, un nouveau schéma, une phase II et puis là-dessus, nous, nous voulons continuer à nous développer. On ne veut pas rester comme on est là, on veut profiter de l'axe routier de la 131 qui monte vers le nord, bien entendu. C'est pour ça qu'on a présenté un mémoire dans ce sens-là.

380

M. LOUIS DERIGER, Président:

385

Parfait, merci beaucoup. Monsieur Claude Lapierre, est-ce que c'est quelqu'un qui est avec vous, qui est ici dans la salle, non? Donc, nous invitons à ce moment-là la Société d'aide aux développeurs de la collectivité de d'Autray-Joliette, la SADC, madame Florence Pauquay.

MME LUCIE BIGUÉ:

390

Bonsoir, madame.

MME FLORENCE PAUQUAY:

395

Bonsoir. Donc, la SADC de d'Autray-Joliette pense que le, comme la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, que le projet de construction d'un terre-plein en béton au milieu de la route nuira au développement économique et social de la municipalité, et ce, pour plusieurs raisons. Premièrement, ça va nuire au développement économique des commerçants situés sur la route 131, en rendant l'accès difficile, voire dangereux.

400

Il va nuire au développement du nouveau virage touristique et agro-alimentaire que Notre-Dame-de-Lourdes s'est fixé. Il n'apporte pas d'aménagement sécuritaire supplémentaire pour les piétons, cyclistes et les transports scolaires, ce qui obligera les individus à transiter dans les zones résidentielles pour atteindre les commerces et puis il a un effet, le projet, avec la construction du muret de béton, aura comme effet d'accentuer la barrière physique séparant la municipalité en deux, ce qui pourra nuire au développement social ou le sentiment d'appartenance des citoyens de Notre-Dame-de-Lourdes. Donc, et puis il pourrait nuire à l'esthétique également du village. Voici les principales raisons.

405

M. LOUIS DERIGER, Président:

410

Merci beaucoup madame.

MME FLORENCE PAUQUAY:

De rien.

MME LUCIE BIGUÉ:

415

Merci.

M. LOUIS DERIGER, Président:

420

Maintenant, pour le contournement, nous invitons madame Lynda Champagne. Bonsoir.

MME LYNDA CHAMPAGNE :

425

Bonsoir. Monsieur le Président, madame la Commissaire, mesdames, messieurs, mon frère Renaud et moi, en tant que citoyens de Saint-Félix-de-Valois avons demandé la tenue d'une audience publique afin de s'assurer que tous les experts en environnement, particulièrement ceux en hydrogéologie, soient présents lors des assemblées publiques et qu'ils aient la possibilité d'aller analyser sur les lieux les dangers inhérents qu'un tel projet aura assurément sur les zones d'eau potable qui alimentent le système d'aqueduc de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois, mais surtout parce que, en tant que simples citoyens, nous voulons croire que notre voix sera entendue et qu'elle aura le même poids que la grosse machine et les pouvoirs d'argent.

430

Merci.

435

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci madame. Monsieur Guylain Baril.

M. GUYLAIN BARIL :

440

Bonsoir.

M. LOUIS DERIGER, Président:

445

Bonsoir.

M. GUYLAIN BARIL :

450

Bonsoir tout le monde. Le motif de ma requête est comme suit. Ayant assisté à la séance d'information sur le projet mardi le 28 mars 2006, je considère que, comme citoyen de Saint-Félix-de-Valois depuis quarante-huit ans, que l'évolution économique d'un développement souhaité durable commence par un objectif commun, soit du développement que j'appelle gagnant-gagnant.

455

Notre économie est très enviée et très enviable et puis elle ne doit pas être divisée, mais plutôt supportée par un plan de gestionnaire convaincu du développement économique de la région tout en ayant une préoccupation pour la fragilité de l'économie régionale face à des discussions et des évaluations qui ont été changés depuis les 30 dernières années.

M. LOUIS DERIGER, Président:

460

Monsieur Baril, vous vous adressez à moi s'il vous plaît.

M. GUYLAIN BARIL :

465

Excusez-moi.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ça va.

470

M. GUYLAIN BARIL :

C'est parce que je lis.

M. LOUIS DERIGER, Président:

475

On va s'habituer.

M. GUYLAIN BARIL :

480

Donc, tout ça pour un objectif qui a pour but un problème de fluidité et de sécurité engendré par la proportion élevée de la circulation dite transit et de la croissance marquée du camionnage.

485

Vous serez sûrement d'accord avec moi que, depuis les 25 ou pour les 25 prochaines années, rien ne va démarrer avec force au Québec sur le plan du secteur forestier. Nous avons surtaxé notre forêt et nous avons surtaxé aussi nos pêches. On doit y en payer le prix.

490

La présence a pour but de vous faire part de mes préoccupations sur les impacts majeurs négatifs à notre économie ainsi qu'une solution de gestionnaire de PME afin de minimiser les coûts déjà en croissance reliés à ce projet d'envergure et qui sera sûrement suivi et analysé sur tous ses angles par des contribuables qui voudront avoir la certitude des dépenses et du projet versus profitabilité du résultat.

495

Voici quelques réflexions. Économiquement, la base du commerce c'est l'achalandage. Prenons un exemple. Dimanche, le 13 mai 2007, 16 h 00, il y avait une file d'attente du Toit bleu de Saint-Félix-de-Valois jusqu'à la lumière du concessionnaire Hyundai. Si, pour régler ce fameux problème de circulation, nous proposons une voie de contournement de la 31 directement jusqu'à la voie de contournement de Saint-Félix-de-Valois, je ne suis pas convaincu que tous les commerces sur la 131, pour ne pas le nommer, Ferme Régis, ainsi que tous les commerçants automobiles, seraient d'accord, et même Notre-Dame-de-Lourdes, parce qu'on irait rejoindre, ni plus ni moins, la voie de contournement de Saint-Félix-de-Valois.

500

Je me répète, la base du commerce est l'achalandage. Élargissement, dans mon vocabulaire à moi, veut dire progression, amélioration. Contournement veut dire détour, éloignement.

505

Lors de la dernière assemblée, on m'a dit qu'il y aurait des pertes environ de 10 à 15%, une donnée qui provient, apparemment, des États-Unis et de l'Europe. Nous sommes au Québec. Ma préoccupation, ce sera sûrement une baisse de croissance démocratique(sic), affaiblie d'un pôle régional et qui a le profil le plus complet au niveau économique. Ma source de référence est juin 2005, un document fourni par la MRC de Matawinie sur la planification territoriale. Quinze municipalités, une analyse de 1961 à 2001, quarante ans.

510

Au premier rang, Rawdon. Rawdon a parti de 3 090 habitants pour aller à 8 648 habitants, dans quarante ans.

515

Au deuxième rang, Saint-Félix-de-Valois. Saint-Félix-de-Valois a parti de 3 135 habitants à 5 465 habitants.

Saint-Michel-des-Saints, 2 474 habitants en '61 pour que, en 2001, 2 014 habitants, une perte de 60 citoyens.

520

Saint-Zénon, 1 173, 1 180 en 2001.

525

Je ne m'éternise pas là-dessus, mais en environnement, ma préoccupation, la richesse de notre source d'approvisionnement est l'eau potable, qui est située dans le secteur entièrement naturel, dû à des aménagements coûteux voilà 20 ans. 100 000 au provincial, 100 000 au fédéral, 100 000 au niveau municipal, des gens qui ont cru à ça. Une histoire à succès, une histoire où est-ce qu'on prend un pit de sable et qu'on le retransforme avec une villégiature et même 2 lacs, 2 lacs naturels. Des gens qui ont cru, madame Champagne, pour ne pas la nommer, et monsieur Renaud Champagne.

530

Au niveau social, ma préoccupation c'est la génération future, elle va faire comme dans toutes les régions, pour ne pas la nommer la Gaspésie, elle va s'exiler, elle va retourner où, travailler à Montréal ? C'est ça qui va arriver avec le développement qu'on veut faire à Saint-Félix-de-Valois.

Ma solution, c'est une solution gagnant-gagnant. Réaliser un boulevard, une rue, une route, afin

535 de contrer les conséquences négatives et de planifier avec rigueur et équité une artère commerciale pour
soutenir les gens d'affaires, tout en modernisant le nord. Et sûrement que dans 30 ans, il y aura
sûrement d'autres attentes.

540 Conclusion, je vais le conclure dans mes mots, janvier 2007, je suis à Saint-Félix, au IGA, un
autobus Murray Hills qui arrive, trente, cinquante passagers à l'intérieur, cinquante européens. Ils
débarquent, ils vont au IGA, prennent ce qu'ils ont à prendre, ne demandent pas le circulaire, de
demandent pas ce qui est en spécial cette semaine, ils font leurs provisions pour finir la route jusqu'à
Saint-Michel-des-Saints, et la même chose se produit au Pétro-Canada et la même chose se produit à
Notre-Dame-des-Prairies ou à Notre-Dame-de-Lourdes.

545 Donc, moi, ce que je veux dire c'est qu'il doit y avoir un gros bon sens là-dedans, je vous
remercie de l'opportunité et le temps que vous m'avez donné.

Merci.

M. LOUIS DERIGER, Président:

550 Merci beaucoup, monsieur. J'inviterais maintenant la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois,
monsieur Gilles Fréchette, s'il vous plaît.

M. GILLES FRÉCHETTE:

555 Alors, bonsoir monsieur le Président.

M. LOUIS DERIGER, Président:

560 Bonsoir, monsieur.

M. GILLES FRÉCHETTE:

565 D'abord, le conseil municipal de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois est favorable à la voie de
contournement. Par ailleurs, il faudrait préciser, même rectifier certains points que le Conseil a établis, à
savoir des points comme, exemple, le Rang Frédéric, est-ce qu'on va établir un viaduc, est-ce qu'on va
mettre une lumière ou est-ce qu'on va prolonger la voie de contournement qui mènerait au parc industriel.

570 Il y a un réseau qui alimente le coin, le réseau d'aqueduc qui longe la route existante. Si on élargi
la route, il faut tasser le réseau, il faudrait s'établir un point là-dessus. Relocaliser l'entrée du parc
industriel, parce que la route passe dedans. La protection de la nappe d'eau de St-Félix, c'est sûr que
c'est primordial, c'est inévitable, c'est incontournable pour Saint-Félix, on va se battre pour la protéger.

On établira des barèmes en conséquence pour, comment qu'on va s'entendre de façon à hermétiquement solide dans la protection de l'eau.

575

Ensuite, pensez à la surface perdue en captage d'eau à cause de la voie de contournement. Le ministère nous a établi, supposément, un certain pompage de la rivière pour réalimenter la nappe de sable du pit. On demanderait aussi une négociation avec le ministère des Transports d'un passage piétonnier sous les voies.

580

Ensuite, dépassé aussi le développement des Beaux-Arts, la Municipalité demande une bretelle d'accès, une bretelle, une desserte commerciale parallèle à la voie de contournement qui se rejoindrait aussi à un boulevard urbain, de façon à ce que les gens de l'extérieur rentrent à Saint-Félix-de-Valois sans pénible, sans difficulté, avec des annonces correctes, et puis d'en sortir aussi aussi facilement par une voie, une nouvelle bretelle qu'on établira en discussion, qui irait rejoindre le Rang Sainte-Marie. C'est des points qu'on a établis et il y a aussi, pour ne pas se..., on demanderait, surtout, la participation du ministère des Transports pour ce boulevard-là et puis on devrait aussi prolonger la bretelle d'accès vers le nord, du Rang Sainte-Marie.

585

590

Le Rang Sainte-Marie, d'ailleurs, aurait besoin d'une modification, étant donné que, possiblement, il va y avoir beaucoup plus d'achalandage dans le coin, on demande une nouvelle bretelle pour le contournement des gens qui viendraient de Saint-Félix.

595

Alors, c'est un peu l'exposé de notre demande d'audiences publiques. Il y a certains points qu'il faudra établir ensemble.

Je participe d'ailleurs à l'opinion de madame Champagne, la nappe d'eau potable, incontournable. Je vous remercie.

600

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci beaucoup, monsieur. J'inviterais monsieur Yanick Boucher.

605

M. YANICK BOUCHER:

Bonsoir.

M. LOUIS DERIGER, Président:

610

Bonsoir.

M. YANICK BOUCHER:

615

Ce mémoire, je l'ai présenté en mon nom personnel et puis aussi au nom de Mobilier Félix Valois, qui est mon entreprise. Notre clientèle, elle continue de s'agrandir surtout à cause des gens qui utilisent la route 131. Ces derniers passent en avant du magasin pour aller rejoindre leur résidence secondaire qui est plus au nord, comme à Saint-Jean-de-Matha ou Saint-Michel-des-Saints.

620

Le fait de déplacer la route aura nécessairement un impact direct sur la rentabilité et la survie à long terme de mon commerce. Je prévois une grande diminution de l'achalandage, du fait que l'accessibilité difficile à mon commerce sera complexe et engendrera une perte de visibilité très importante. Les gens ne passeront plus devant.

625

Les clients sont souvent impulsifs dans leurs achats et certains ne prendront pas la peine de faire un détour pour venir nous visiter. De plus, ils ne pourront plus nous découvrir simplement en passant en avant lors d'une balade en voiture le dimanche par exemple.

630

Il ne faut pas oublier qu'une trentaine de commerces situés le long de la 131 verront eux aussi leur rentabilité s'effriter et plusieurs ne s'en sortiront pas et devront fermer leurs portes. Certains parlent de relocaliser leur commerce, mais pour nous c'est impensable.

635

Quelle valeur possède une bâtisse de 55 000 pi.², vide, située le long d'une route où plus personne ne passe ? De plus, ma compagnie ne peut se permettre de reconstruire à neuf le long d'une voie de desserte, étant donné le coût faramineux de construction. Pensez que mon père a consacré plus de 25 ans de durs labeurs, de sacrifices et de ses profits afin de me léguer, en 2004, cette bâtisse et ce commerce.

640

D'un point de vue plus personnel, là je suis très inquiet de la qualité de la nappe d'eau qui alimente ma maison et ma famille. Sachant que les zones d'eau potable sont très fragiles, pourquoi prendre le risque d'un déversement potentiel du fait de la proximité de la nappe d'eau et de la nouvelle voie.

645

Tous les intervenants du gouvernement et les écologistes s'entendent pour dire que l'un des enjeux majeurs des prochaines années, est l'eau. Je vois mal la construction d'une voie de contournement adjacente à notre réserve d'eau municipale, où les risques de dommages sont élevés. Il y a certainement des moyens moins coûteux et plus efficace pour résoudre le problème de circulation et de fluidité sur la 131. Pourquoi ne pas installer des feux de circulation synchronisés, interdire le transport lourd durant certaines périodes d'affluences ou renforcer la présence policières.

650

Ayant à coeur le développement durable et la protection de ma communauté, je me questionne sur la pertinence, d'un projet d'une telle ampleur. Les enjeux de ce projet de voie de contournement sont fondamentaux et méritent une réflexion approfondie et discussion, car il en va de la survie et de l'avenir de nos commerces et du village.

655

Je voudrais aussi ajouter, beaucoup de perte de taxes municipales. Parce que, s'il y a des commerces qui ferment, je ne sais pas comment que monsieur le maire va faire pour boucler son budget.

Et, puis finalement, moi j'emploie une quarantaine de personnes, les gens qui travaillent chez nous et bien ils vont manger au restaurant à Saint-Félix, ils vont au dépanneur, ils vont mettre de l'essence, ils dépenses un peu partout, moi je fais la même chose. S'il n'y a plus de magasin et bien c'est quarante pertes d'emploi, c'est quarante personnes qui dépensent en moins. Merci.

660

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci beaucoup. J'aimerais peut-être ajouter, dans les requêtes que nous avons reçues, il y a également d'autres motifs aussi qui ont été soulevés, entre autres, toute la question qui concerne le bruit par exemple, la tranquillité, dans les deux dossiers, autant pour ce qui est du contournement que l'élargissement, c'est des éléments qui ont aussi fait partie des motifs de certaines personnes pour demander des audiences publiques.

665

Donc, également aussi, pour ce qui est du contournement, toute la question des milieux naturels, donc les milieux humides, entre autres, la végétation, la faune, ont aussi été des éléments, des motifs pour certains requérants.

670

Alors, maintenant, je vais passer la parole au ministère des Transports, donc je vais demander à monsieur Barabé de présenter son équipe et les projets qui sont à l'étude présentement. Monsieur Barabé.

675

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Bonsoir, monsieur le Président, madame la Commissaire, bonsoir à vous tous. Je suis Jean-Pierre Barabé, je suis chef du service de l'inventaire et plans pour la direction territoriale Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports située à Saint-Jérôme. Mon équipe, je vais vous présenter, à ma droite, monsieur Doris Mercier, qui est directeur par intérim et, pour la présentation de notre projet, les deux principales personnes qui sont responsables du projet, j'ai, à ma gauche, Guy D'Astous, qui est responsable au niveau environnement et l'étude d'impact des deux projets, et la présentation du projet sera faite par monsieur Normand Gauthier, qui est de la firme Tecsalt, qui est un mandataire que l'on a engagé, qui a préparé l'étude d'impact.

680

685

J'ai aussi d'autres personnes dans la salle, qui sont ici ou qui y seront probablement demain, qui sont des experts, pour pouvoir répondre à des questions plus pointues, des sujets plus pointus de la part de vous tous.

690

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci. Allez-y, monsieur Gauthier.

695

M. NORMAND GAUTHIER:

Bonsoir, merci. Alors, j'ai seulement deux mains et trois instruments, alors je vais faire mon possible. La présentation devrait durer une vingtaine de minutes et traitera des deux projets.

700 ***Alors, déroulement de la présentation.***

On va commencer par parler de la présentation du projet comme tel, donc les faits saillants des projets d'élargissement et de contournement, quels sont les éléments de justification du projet, quels ont été les principales solutions qui ont été analysées dans le cadre de ces deux projets-là et, finalement, une description sommaire des aménagements. On s'attaquera ensuite aux principaux impacts et mesures d'atténuation qui sont présentées dans l'étude d'impact.

705

Alors, quelle est la situation régionale du projet ?

Et bien, la route 131 constitue l'un des deux grands axes majeurs de Lanaudière, l'un étant l'axe de la 25 et 125, axe nord-sud, l'autre axe nord-sud important 31 et 131, qui va du fleuve jusqu'à Saint-Michel-des-Saints.

710

Quelques faits saillants du projet d'élargissement.

715

Alors, le projet d'élargissement s'étend du 1^{er} Rang de la Chaloupe au Chemin Barrette. Il s'agit d'un projet d'une longueur de 7,8 kilomètres qui comprend deux voies sur deux chaussées, lesquelles seront séparées par une glissière rigide. Alors, deux fois deux voies égale quatre voies. Je ne vous dis pas ça parce que je ne pense pas que vous ne sachiez multiplier, mais c'est pour me retrouver, moi, d'un projet à l'autre.

720

Alors, le projet contiendra aussi des ouvertures dans le terre-plein à dix endroits pour permettre les déplacements d'un côté à l'autre, ainsi que trois bretelles de demi-tour. L'élargissement se fera du côté ouest, c'est-à-dire du côté gauche, quand on va vers le nord en direction de Saint-Félix. Le projet va évidemment se raccorder au projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois.

725

Le projet de contournement, quelques faits saillants.

Alors, le projet débute au Chemin Barrette et ira jusqu'au 1^{er} Ramsay. C'est un trajet de 6 kilomètres avec deux voies sur une chaussée, donc deux fois une voie, sans accès et on installera aussi une glissière à deux endroits. Le projet comprendra des structures, deux échangeurs étagés et trois ponts d'étagement additionnels.

730

Le projet comprend également un carrefour giratoire à l'entrée sud, à l'extrémité sud du contournement, et des possibilités de dessertes qui sont prévues à divers endroits pour permettre les circulations le long de cette route qui, comme je l'ai dit, est sans accès.

735

Les éléments de justification du projet.

740 Alors, sommairement, la justification du projet, on va parler de quelques arguments spécifiques à l'élargissement, quelques arguments spécifiques au contournement et des arguments qui s'appliquent dans les deux cas.

745 Pour l'élargissement, les motifs d'intervention, premièrement, on constate des conditions instables d'écoulement de la circulation lors des phases d'achalandage. Deuxièmement, les débits de pointe, le débit de circulation qu'on envisage dans le futur laisse entrevoir que la capacité de la route pourrait être atteinte en moins de 10 ans, donc l'infrastructure ne sera plus capable de répondre aux besoins et il y a des problématiques de sécurité routière qui pourraient s'aggraver, surtout dans la partie au nord du Rang Frédéric.

750 Alors, pour ce qui est du contournement, qu'est-ce qu'on note de façon plus spécifique, c'est que les taux d'accidents sont supérieurs aux moyennes nationales, donc déjà actuellement, les nombres d'accidents sont relativement élevés, on constate un trafic lourd important en milieu urbain, alors qui est une nuisance pour le résidant, et puis le Ministère juge que c'est impossible d'élargir le tracé actuel sans créer des impacts majeurs sur le milieu bâti et le cadre de vie des résidents. Alors, c'est un des motifs à l'appui du contournement.

755 Et puis des arguments qui sont valables tant pour un projet que pour l'autre, on note la volonté municipale d'améliorer la route 131, les enjeux économiques à l'échelle régionale, qui sont liés à l'amélioration de l'axe routier, et puis l'enjeu économique local aussi, en vue de maintenir la qualité de desserte des commerces.

Quelles ont été les principales solutions analysées par le Ministère :

765 Au niveau de l'élargissement, il y a eu trois solutions examinées. La première solution, un nouveau tracé à l'est de la route actuelle, c'est-à-dire un corridor à deux voies longeant l'emprise d'Hydro-Québec. Une deuxième solution, nouveau tracé à l'ouest de la route actuelle, c'est-à-dire un autre corridor à deux voies longeant une voie ferrée et une emprise d'Hydro-Québec. Et, troisièmement, le maintien du corridor actuel par un élargissement de l'emprise existante.

770 Alors, on va regarder ça sur carte tout de suite, les trois variantes, trois projets qui ont été analysés. Alors, ici c'était un contournement à l'est, le long d'une ligne électrique. Une deuxième solution, contournement à l'ouest, le long d'une voie ferrée. Et, la troisième solution, qui est la conservation de l'axe actuel par un élargissement.

775 **Alors, quelle est l'option préférable ?**

C'est le maintien du corridor actuel, donc l'élargissement. Pour quelles raisons ? Premièrement, c'est le projet qui a le moins d'incidence sur l'agriculture. On continue d'assurer la visibilité pour les

780 commerces, ce qui n'aurait pas nécessairement été le cas pour l'élargissement, pour un contournement, c'est en accord avec les volontés du milieu et puis ça demeure un projet qui est apte à répondre à la demande future en transport. Et un dernier avantage, c'était aussi le projet dont le coût est le moins élevé parmi les trois solutions.

785 Alors, sur ce projet d'élargissement, il y a eu plusieurs variantes et optimisations qui ont été étudiées, elles n'ont pas été nécessairement toutes retenues, mais elles ont été étudiées et jugées à leur mérite.

790 Alors, premièrement, on a examiné la possibilité d'implanter un terre-plein étroit vis-à-vis un terre-plein plus large. On a examiné aussi la possibilité de rétrécir l'emprise à Notre-Dame-de-Lourdes, d'élargir des deux côtés au nord du Rang Frédéric, plutôt que de faire un élargissement seulement du côté ouest. On a évalué la possibilité d'implanter des VVG2S, alors voie de virage à gauche dans les 2 sens, dans les milieux bâtis, surtout à la hauteur du secteur commercial de Notre-Dame-de-Lourdes. On a également examiné la possibilité d'implanter des voies de desserte.

795 Alors, parmi toutes ces variantes examinées, le projet qui a été retenu c'est, il y a deux items pour lesquels des optimisations ont été retenues, c'est-à-dire d'implanter un terre-plein étroit avec des glissières rigides plutôt qu'un terre-plein large. Et, deuxièmement, d'implanter des voies de desserte au nord du Rang Frédéric.

800 Alors, sur ce projet-là, la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, le 9 mai 2006, s'est prononcée en faveur de l'élargissement, tout en demandant, cependant, certaines modifications surtout au niveau du secteur commercial. Ça demeure quand même un projet sur lequel le Ministère a une résolution d'appui.

805 Au niveau du contournement maintenant, on va examiner quelles ont été les options examinées. Il y en a trois là aussi : un contournement du côté est, à partir de la route 345 jusqu'au nord du 2^{ième} Ramsay ; un contournement du côté ouest, à partir du Chemin Barrette jusqu'au sud du 1^{er} Ramsay et ; une troisième option, contournement du côté ouest en réaménageant le Rang Saint-Martin. On va regarder ça tout de suite.

810 Alors, le contournement par l'est, dans l'axe du Chemin Barrette, jusqu'au 2^{ième} Ramsay, en passant par le 2^{ième} Ramsay ; contournement par l'ouest, la variante orange ici, et ; contournement par l'ouest en réaménageant le Rang Saint-Martin, la bleue.

815 Alors, celle qui a été retenue par le Ministère c'est la orange, c'est le contournement par l'ouest.

Et pourquoi ?

820 Encore là, un corridor qui a le moins d'incidence sur l'agriculture, moins de terrains et de bâtiments à acquérir, moins de cours d'eau et de zones de contrainte, de façon générale, que, par exemple, du côté est, moins de nuisances et de conflits, et de conflits de circulation comme par exemple,

s'il avait fallu réaménager le Rang Saint-Martin, qui est déjà un rang habité. Et il s'agit également du projet qui a le coût le moins élevé.

825 **Quelles ont été les variantes et optimisations pour le tracé ou l'axe qui a été choisi ?**

Le Ministère a regardé deux variantes d'implantation du contournement, une variante est et une variante ouest. Donc, il s'agit de deux modalités différentes d'application de la grande variante ouest qu'on a choisie.

830 On a intégré les problématiques de camionnage vers Berthier, amélioré les points d'entrée à la Municipalité, suite à des discussions avec la Municipalité, la mise en place de facilités pour les commerces, des accès supplémentaires, et puis on a déplacé le deuxième échangeur au nord du Rang Sainte-Marie, un peu suite à ces discussions, et le Ministère a obtenu un accord de la Municipalité en
835 octobre 2002, comme il a été mentionné par l'un des requérants.

Une brève, très brève description des aménagements, on pourra examiner plus en détail si le sujet intéresse des gens lors des questions. Un profil type pour les aménagements, pour l'élargissement. Alors, on parle d'une emprise de 38 mètres de large, en zone rurale, c'est-à-dire y incluant les talus pour
840 le drainage, deux voies de 3.7 mètres chacune dans chaque direction, un terre-plein étroit de 3 mètres avec une glissière rigide.

Alors, quand on arrive près d'une intersection, il y a une troisième voie pour un virage à gauche protégé. Et, ici, juste pour donner un petit aperçu, c'est le secteur au nord du Rang Frédéric, où on
845 projette l'implantation de voies de desserte. Alors, c'est ce secteur-là qui est un petit peu particulier, qui comprend des voies de desserte en plus de l'élargissement.

Au niveau du contournement, deux voies de 3.5 mètres. Ici, on est dans un secteur où il y aura
850 implantation d'une butte antibruit du côté est de la voie. Alors, c'est ce que le profil montre.

Le tracé optimisé du contournement, si vous voulez regarder plus en détail, il figure sur le panneau à l'arrière. Alors, on part de l'entrée de Saint-Félix avec l'implantation d'un carrefour giratoire ici et il y a différentes structures d'étagement tout le long qui nous permettent de réaliser le contournement.

855 Alors, aussi, quand on parle de l'empiétement dans la zone de recharge de l'aquifère de Saint-Félix-de-Valois, la ligne bleue qui est ici nous indique la ligne séparatrice entre les bassins versants de la Rivière Bayonne, de l'autre côté, et de la Rivière L'Assomption, où se situe une partie du tracé du contournement. Alors, la zone sensible est effectivement ici.

860 **Les impacts du projet :**

Alors, on va parler successivement de l'élargissement et du contournement.

865

Au niveau du milieu naturel, pour l'élargissement, donc dans la partie sud, il n'y a pas beaucoup d'impacts significatifs à signaler, le milieu naturel est peu présent dans cette section. Alors, il y a un déboisement de faible envergure, 0,6 hectare, dont moins de 0,2 hectare dans une pinède. Il n'y a pas d'habitat particulier pour la faune dans ce secteur-là, et puis pour ce qui est des puits d'alimentation en eau potable, l'élargissement ne changera pas significativement la situation par rapport à la situation existante.

870

Pour le milieu agricole, il y a quand même une certaine perte de terres agricoles anticipée, 9 hectares en territoire agricole permanent. Ce sont des sols quand même d'assez bon potentiel, au moment de l'inventaire, 7,5 sur 9 de ces hectares-là étaient en culture. Il y aurait quand même aussi à signaler des accès de modification des accès aux terres. Alors, pour chaque propriétaire affecté, on devra définir des nouvelles modalités d'accès aux terrains touchés.

875

Il pourra y avoir aussi, pendant les travaux de construction, des bruits et des vibrations à proximité des installations avicoles, des poulaillers.

880

Terrains et bâtiments, toujours pour l'élargissement. Trente-cinq propriétés seront touchées par le projet d'élargissement, pour un total de 14,3 hectares. Deux résidus de terrain ne pourront plus être lotis, ne rencontreront plus les superficies minimales requises par règlement. Il y a un terrain construit qui deviendra dérogatoire par rapport à ces règlements-là et puis quatre terrains n'auront plus la profondeur minimale exigée par règlement.

885

Au niveau des bâtiments, il y a au moins six bâtiments qui devront être acquis et puis jusqu'à quatre bâtiments principaux pourraient possiblement être déplacés. On ne peut pas être certain à cent pour cent à ce moment-ci, tant et aussi longtemps que les plans et devis du projet ne sont pas complétés. Et puis il y a une dizaine de bâtiments qui devraient être touchés par une réduction de leur cour avant.

890

Au niveau des commerces, il y a un bâtiment commercial qui devra être acquis et un autre qui devra être possiblement déplacé. Les accès au commerce seront modifiés, à cause de la présence de la glissière rigide, effectivement, mais ils seront toujours accessibles et puis, avec les ouvertures prévues dans la glissière et les bretelles de demi-tour qui sont prévues, demeureront accessibles pour les usagers provenant de la direction opposée.

895

On peut s'attendre, effectivement, à ce qu'il y ait une baisse temporaire du chiffre d'affaires pour certains commerces, et ça, on parle des commerces qui sont sensibles au trafic de transit. Mais, par contre, au plan commercial ou économique, on estime qu'il y a des impacts positifs à souligner.

900

Les équipements récréotouristiques et les infrastructures :

Toujours pour l'élargissement. Il y a un camping, le camping Sentinelle du Parc, où on devra prendre des mesures, tant pendant la construction que l'opération, pour s'assurer de ne pas perturber les activités et la fréquentation du camping.

905

On devra reconfigurer des sentiers de motoneige et de VTT. On devra prendre des mesures de protection à l'égard de certaines conduites, aqueduc et caetera, qui existent le long de la 131 actuelle. On devra également faire un contrôle des chemins d'accès aux travaux pour éviter l'endommagement du réseau routier local.

910

Climats sonores :

Toujours l'élargissement. Il y aura un accroissement du niveau de bruit ambiant durant les travaux de construction pour une quarantaine de résidences et la grande majorité des impacts sonores, selon l'évaluation du Ministère, pour l'élargissement, sont de niveau faible ou nul une fois la nouvelle route en opération.

915

Il y a tout de même huit résidences qui subiront des impacts, que le Ministère qualifie de moyens, dont six qui subiront des impacts qui découlent réellement du projet, c'est-à-dire que suite à l'élargissement, on s'approche de ces résidences-là et c'est un impact direct qu'elles subiront, de ce fait.

920

Au niveau de l'élargissement, d'autres impacts à signaler, au plan visuel, la glissière va amener une certaine barrière discordante dans le paysage et, au plan de la circulation, pour les résidents permanents, il y aura des détours supplémentaires qui pourront être occasionnés pour eux, dépendamment de la direction dans laquelle ils viennent. Il y en a seulement toutefois une seule qui verra son temps d'accès changer significativement par rapport à la situation actuelle.

925

Contournement maintenant.

930

Impacts sur le milieu naturel :

Pas vraiment d'impact significatif à souligner. Il y a peut-être une espèce vulnérable qui a été relevée suite dans la période de validation de l'étude d'impact, mais pour l'instant ça demeure à confirmer.

935

Le déboisement anticipé dans ce cas-ci est un peu plus important, 23 hectares, dont 10 hectares dans des érablières rouges et 3 hectares dans des secteurs d'érable à sucre. Il y a un secteur plus sensible à l'érosion et puis on traverse aussi un secteur vulnérable, celui de la zone de recharge d'aquifère pour l'alimentation en eau municipale, où le Ministère prévoit des mesures importantes pour protéger l'eau potable.

940

Impacts sur le milieu agricole :

8,3 hectares du projet sont situés en zone, en territoire agricole protégé. Il y en a 5.5 de cultivés, dont 2.6 en céréales et 2.9 en fourrage. Il y a un morcellement des terres aussi qui sera occasionné par la nouvelle voie. Par contre, le Ministère prévoit l'implantation de voies de desserte agricoles. On se

945

rapproche, par rapport à des installations avicoles présentes, ce qui peut représenter peut-être des sources de préoccupation, surtout durant la période de construction.

950 **Terrains et bâtiments :**

Dans ce cas-ci, pour le contournement, soixante-cinq propriétés affectées, pour une superficie de 32 hectares, dont 7.7 appartiennent déjà à des institutions publiques, soit le Ministère lui-même ou des terrains municipaux. Il y a quatre des soixante-cinq propriétés qui devront être acquises en totalité et huit terrains qui deviendront non lotissables, qui ne répondent plus aux normes d'aménagement courantes.

Au niveau des bâtiments, treize bâtiments devront être acquis, il y en a deux qui devront possiblement être déplacés et puis on se rapprochera de douze autres, dont trois qui créent des situations dérogatoires.

960 Le contournement, au chapitre des impacts sur les commerces et le développement économique.

Il y a une entreprise qui devra être acquise. Les accès aux commerces seront maintenus malgré les modifications, c'est-à-dire qu'on mettra en place les voies d'accès et les bretelles nécessaires. Il y a un commerce qui opère de chaque côté de la route 131 et qui va perdre disons le lien entre les deux moitiés de son exploitation. Il y aura une baisse temporaire du chiffre d'affaires pour certains commerces sensibles au trafic de transit, mais par contre, tout comme dans le cas de l'élargissement, on parle d'impacts positifs au plan local et régional.

970 **Équipement récréotouristique :**

Encore ici, on devra reconfigurer des sentiers de motoneige et de VTT. Il y aura fragmentation ou coupure de sentiers de ski de fond, qui devront être rétablis. On croise un corridor équestre. Alors, pour tous ces croisements, il va falloir entreprendre des négociations avec les représentants des usagers.

975 **Au niveau des impacts sur le milieu visuel :**

Alors, 23 hectares de déboisement, ça va quand même augmenter l'accessibilité visuelle, c'est-à-dire que va rendre la nouvelle infrastructure visible parce qu'il n'y aura plus d'arbres pour la cacher. Il y aura une certaine déstrustration du cadre bâti le long des routes traversées. Donc, à cause de la présence de la structure. Les ouvrages d'art vont créer des intrusions visuelles, alors ce sera surtout visible dans le secteur des Rang Sainte-Marie et du Portage.

985 **Climat sonore :**

Oui, il y a des impacts sur le bruit qui sont anticipés. Alors, le projet prévoit déjà l'implantation de

buttes antibruit le long de la Place Jardin des Beaux-Arts et de la rue Sandy. À deux endroits, on devra mettre en place des écrans pour atténuer les niveaux de bruit.

990 On prévoit des impacts sur une vingtaine de résidences, près des structures. Alors, il y a une recommandation qui a été faite, de rehausser, d'allonger les glissières aux ponts d'étagement afin de servir d'écran acoustique. Et puis, pour le climat sonore, il y a un programme de suivi qui est proposé pour l'ensemble, pour les deux projets.

995 Il y a quand même un certain bénéfice au plan du bruit, qui vient du contournement, c'est-à-dire qu'il y aura une amélioration pour cent trente résidences qui sont dans le noyau urbain de Saint-Félix-de-Valois. Alors, ces gens-là vont bénéficier du fait que la circulation va beaucoup diminuer dans le noyau urbain.

1000 **Conclusion :**

Les bénéfices du projet :

1005 Le Ministère le juge favorable au développement économique, régional et local. Ce sont deux projets, élargissement et contournement, qui assureront la sécurité routière et la fonctionnalité du réseau routier, donc de façon nettement accrue par rapport à la situation actuelle. La réduction de bruit et des nuisances pour cent trente résidences à Saint-Félix-de-Valois, tel que je l'ai mentionné. Il n'en demeure pas moins qu'il va rester, il va demeurer difficile d'atténuer l'impact visuel du contournement, surtout près de l'implantation des structures.

1010 Les impacts, compte tenu des mesures que le ministère des Transports se propose d'implanter sont jugés d'intensité limitée et le Ministère se propose de mettre en marche trois suivis environnementaux pour ces deux projets-là, c'est-à-dire un suivi de l'impact sur les commerces, un suivi des impacts sur le climat sonore et un suivi sur l'approvisionnement en eau potable, que ce soit de la prise d'eau municipale ou des puits individuels.

1015 Alors, les programmes de suivi ont pour but de vérifier si les prédictions de l'étude d'impact se vérifient et, s'il y a lieu, d'apporter des correctifs en cours de route pour s'assurer que tout rentre dans l'ordre si jamais ce n'était pas le cas.

1020 Ça complète ma présentation.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1025 Merci beaucoup, monsieur Gauthier. Monsieur Barabé, je vous demanderais de déposer cette présentation-là à la commission. Donc, merci beaucoup.

Donc, le registre est maintenant ouvert. Donc, vous pouvez vous inscrire pour venir poser des questions à la commission. Donc, on prend une pause de 15 minutes. Donc, merci beaucoup, à tantôt.

1030

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1035

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bonsoir, madame Champagne.

1040

MME LYNDA CHAMPAGNE :

Bonsoir. Ça fait que, monsieur le Président, ma question s'adresse au représentant du promoteur, c'est-à-dire le ministère du Transport du Québec. Peut-il nous garantir avec certitude que toutes les zones d'eau potable de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois seront protégées de façon définitive et permanente, vu l'ampleur d'un tel projet et ses répercussions inévitables ? Merci.

1045

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parfait, votre question est claire. Vous restez assise là, on va poser la question.

1050

MME LYNDA CHAMPAGNE:

Oui, o.k. Excusez.

1055

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Barabé, je pense que la question est claire. Donc, en fait, quels sont les impacts que vous prévoyez pour ce qui est de la nappe, en fait, la zone, le captage des eaux et quelles sont les mesures que vous prévoyez pour atténuer ces impacts-là ?

1060

M. GUY D'ASTOUS:

Oui, monsieur le Président. Dans le projet de contournement, le dossier d'eau potable est une préoccupation qui nous a été soulevée dès le début des premières discussions avec la Municipalité. Je

1065

1070

n'ai pas nécessairement les dates auxquelles les études ont été faites, les études spécifiques, concernant la source d'eau principale dans la municipalité, mais ce que je peux vous dire c'est qu'on a, au début des années 2000, on s'est entendu avec la Municipalité pour engager un expert, un hydrogéologue privé, qui a travaillé avec notre expert à nous, monsieur André Drolet, chez nous, à déterminer précisément les limites du bassin de la source d'eau de Saint-Félix. Alors, il y a une étude qui a été réalisée sur deux ans pour vraiment vérifier toute la zone d'appel des puits. Alors, précisément, ça a été délimité précisément.

1075

Par la suite, les deux experts nous ont recommandé des mesures, des mesures pour imperméabiliser tout le secteur, toute la zone du tracé qui empiète dans le bassin d'alimentation et ils nous ont aussi recommandé un suivi spécifique sur le bassin en tant que tel.

1080

Donc nous, on est satisfait de cette démarche-là, dans le sens que c'est des mesures qui sont prises et qui ne sont pas nouvelles pour nous. On a eu des dossiers, au ministère des Transports, où on a déjà des routes qui sont dans des bassins de captation de puits, des sources d'eau potable. On est très conscient que la source de Saint-Félix, elle a une certaine vulnérabilité et, mais la solution est adaptée, selon nos experts, à la problématique de Saint-Félix. Donc, comme je peux vous dire, on a d'autres dossiers où on a eu des suivis de faits, entre autres à Mirabel, entre autres au niveau de l'autoroute 73, Stoneham, on a des dossiers de suivi, de mesures d'atténuation visant l'imperméabilisation, qui ont donné des résultats positifs, et donc on a assez bien contrôlé ce genre de problématique-là dans le passé et, à Saint-Félix, on est confiant que ça va bien fonctionner aussi.

1085

1090

Concernant les puits d'eau individuels, on a, c'est documenté, ce que je dis, c'est tout documenté dans l'étude d'impact, c'est déjà présent. On a aussi, pour le contournement autant que pour le quatre voies, une étude spécifique qui a été pour, qui a permis de localiser les puits d'eau individuels. Il y a certaines analyses qui ont été faites déjà avec un échantillonnage, un pourcentage qui a été échantillonné pour avoir une idée de la qualité de l'eau du secteur et on a évalué la vulnérabilité de ces zones de nappes-là et ce qu'on propose dans ce secteur-là, comme on propose dans tous nos projets, lorsqu'on a des puits individuels comme ça, c'est qu'on fait, on en fait une analyse avant travaux, pendant, avant et après les travaux et on vérifie s'il y a des changements, tant au niveau quantitatif que qualitatif au niveau de ces puits-là et, lorsqu'il y a une problématique dans un ou dans, selon ces deux problématiques-là, on apporte des correctifs. On a des engagements précis là-dessus au Ministère et les engagements et les procédures sont décrits dans les études d'impact des deux projets.

1095

1100

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, il y a beaucoup de choses que vous venez de nous mentionner. Quand vous parlez de l'étude hydrogéologique, est-ce que c'est l'étude qu'on retrouve dans les études d'impact ou s'il y en a une autre qui a été faite suite à l'étude qu'on a

1105

M. GUY D'ASTOUS:

Oui, c'est l'étude de novembre 2003, qui est la dernière. Celle de novembre 2003, elle, elle

1110

résume les études antérieures, c'est-à-dire la délimitation du bassin, la zone à imperméabiliser et le programme de suivi. C'est déjà déposé à la commission.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que vous prévoyez en faire d'autres études ?

1115

M. GUY D'ASTOUS:

Bien, le suivi n'est pas fini.

1120

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parce que le suivi, mais s'il y a d'autres études qui vont être faites, plus précises ou, savez-vous si...

1125

M. GUY D'ASTOUS:

On n'en prévoit pas actuellement. Notre planification c'est une fois les projets autorisés, une fois les démarches d'acquisition faites, on va poursuivre notre projet de suivi pour avoir la documentation à jour pour ces puits-là et on va faire les suivis nécessaires, tel qu'on a proposé déjà.

1130

M. LOUIS DERIGER, Président:

J'aimerais peut-être préciser, pour la mesure que vous prévoyez, c'est quoi exactement, est-ce que c'est une membrane en caoutchouc, c'est quoi ?

1135

M. GUY D'ASTOUS:

C'est une membrane imperméable. On n'a pas, ce soir, on a une présentation type de ça qui a été préparée. Je ne sais pas si on vous a donné l'information, mais notre principal spécialiste, qui est monsieur Drolet, qui a travaillé dans les dossiers antérieurs, il est absent et il est de retour juste au mois de juin. On a trouvé un remplaçant qui, on a donné les coordonnées, le nom de cette personne-là à la commission et cette personne-là pourra être présente demain et jeudi, si nécessaire, à votre demande.

1140

M. LOUIS DERIGER, Président:

1145

Ça va être nécessaire, oui, je pense que oui.

M. GUY D'ASTOUS:

1150 Et, on va lui demander de venir, et cette personne-là pourra venir vous montrer comment ça
s'installe, quels types de membranes on a utilisé jusqu'à maintenant, des exemples, des photos de ce qui
a été fait ailleurs au Québec, ce qui a été fait à Mirabel, qui est sur notre territoire à nous. Nous, à la DT
on a une expérience pertinente, on a été la première DT à implanter ce genre de mesures-là dans les
zones de captage d'eau souterraine, et ça aussi, ça va faire partie de la présentation de monsieur Dorval.

1155

M. LOUIS DERIGER, Président:

1160 Est-ce que, pour ce qui est des suivis, bon, vous parlez de Mirabel entre autres, qui a eu ces
mesures-là qui ont été appliquées, est-ce que ces études-là sont publiques, est-ce qu'on peut avoir accès
à ces études, comment ?

M. GUY D'ASTOUS:

1165 Il faudrait que je vérifie, mais je sais que c'est des données que le ministère des Transports a
colligées dans ses dossiers.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1170 Est-ce que vous pourriez vérifier de votre côté et puis nous revenir pour nous dire ?

M. GUY D'ASTOUS:

Oui.

1175 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

1180 Parce que je pense que ce serait important que la commission ait au moins le suivi de ces
dossiers-là, qu'est-ce qui a été fait, pour qu'on puisse avoir un comparable pour qu'est-ce qui va se faire,
qu'est-ce qui pourrait se faire ici.

M. GUY D'ASTOUS:

O.k. On va faire la recherche de ces documents-là, puis on va vous transmettre ça.

1185 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

1190

Peut-être j'aimerais m'adresser au ministère du Développement durable, de l'Environnement et Parcs, madame Dallaire. On parle d'étude hydrogéologique, bon, on a une étude dans l'étude d'impact qui a été faite en 2003, est-ce que pour vous, est-ce que c'est de l'information qui est suffisante à l'heure actuelle pour prendre, pour pouvoir analyser le dossier, ou si vous allez exiger plus d'information à propos de ces puits-là ?

MME DANIELLE DALLAIRE:

1195

Bon, d'emblée, c'est sûr que c'est une préoccupation qui est très importante, du Ministère, effectivement, sur ce projet-là. C'est apparu comme un enjeu majeur dans le projet.

1200

Pour ce qui est des études, les études actuelles nous suffisent pour, avec les recommandations qui ont été faites par les experts en hydrogéologie. Dans ces études-là, les mesures d'atténuation qu'ils proposent sont des mesures qui, à première vue, nous apparaissent adéquates pour assurer une protection aussi adéquate de cette nappe-là.

1205

Cela dit, lorsque notre analyse environnementale du projet va se poursuivre, ce n'est pas dit qu'il n'y aurait pas des mesures supplémentaires qu'on pourrait exiger du MTQ pour assurer une meilleure protection encore, une protection totale de la nappe.

Je ne sais pas si ça vous convient ou je pourrais demander aussi à monsieur Champagne s'il a quelque chose à ajouter.

1210

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bien, si monsieur Champagne, c'est monsieur Champagne qui est ici, oui ? Est-ce que vous voulez, vous pouvez vous adresser, il y a une chaise juste au bout de la table.

1215

M. LUC CHAMPAGNE:

1220

Merci. En fait, un projet comme celui-là, si jamais on allait de l'avant, va faire l'objet d'une demande d'autorisation, doit faire l'objet d'une délivrance d'un certificat d'autorisation dans le cadre de l'analyse qui sera faite, évidemment. Le Ministère devra s'assurer que toutes les mesures sont prises pour protéger la source d'alimentation en eau potable de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois.

1225

Il est sûr que là on parle d'un aquifère à fort potentiel, c'est une source d'alimentation en eau qui est précieuse. Donc, évidemment, toutes les mesures doivent être prises pour la protéger, c'est, en fait, le projet ne peut pas se faire sans cette condition-là.

Ceci dit, il est sûr que les mesures proposées, effectivement, a priori, c'est des mesures qui ne sont pas nouvelles, qui ont été appliquées dans d'autres projets dans lesquels j'ai été impliqué par

ailleurs, ce sont des mesures qui permettent, effectivement, qui permettront a priori de protéger l'aquifère de toute contamination.

1230

En fait, ce qu'il faut comprendre c'est qu'on ne permettra pas à l'eau, en fait, le problème de contamination c'est l'eau qui va venir en contact avec la route, il faut éviter que cette eau-là pénètre dans l'aquifère pour, éventuellement, peut-être aboutir à des puits. Donc, l'eau qui va aboutir sur la route va simplement être captée et dirigée à l'extérieur de la zone de recharge et de la zone d'alimentation des puits. Donc, de cette façon-là, en fait, c'est, on a quelque chose d'imperméable, qui évite toute infiltration d'eau susceptible d'être contaminée dans l'aquifère, laquelle eau pourrait, aurait pu autrement atteindre les puits d'eau potable.

1235

M. LOUIS DERIGER, Président:

1240

Puis dans vos expériences antérieures, est-ce qu'il y a des mesures par exemple au niveau de l'entretien, au niveau de la durabilité ? Est-ce que c'est quelque chose qui est durable ou si...

M. LUC CHAMPAGNE:

1245

Bien ça, ça fait partie, justement, des modalités d'une autorisation qui serait donnée. C'est qu'il n'y a pas juste l'autorisation de construction des, en fait, de la mise en place des mesures, mais il y a tout le suivi des mesures qui sont mises en place, qui devra être fait. Puis ça, en termes de suivi, on parle de suivi, entretien des installations, puis ça, ça doit être prévu dans la demande d'autorisation qui sera faite au Ministère. Mais il y a aussi des suivis qui pourront être faits pour vérifier justement l'efficacité de ces mesures-là. Par exemple, on peut implanter un réseau de puits de surveillance le long de la route et surveiller la qualité de l'eau dans ces puits-là pour si, éventuellement, les mesures prises, en fait, pour vérifier l'efficacité des mesures qui seraient prises, pour s'assurer que, effectivement, ça fonctionne. Donc, c'est des barrières de surveillance supplémentaires qu'on peut ajouter dans le fond.

1250

1255

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parfait. Donc, peut-être une dernière question. Monsieur Sirois, de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois.

1260

M. MARTIN SIROIS :

Oui.

1265

M. LOUIS DERIGER, Président:

De votre côté, vous, est-ce que vous avez été impliqué dans toutes ces discussions-là, des démarches-là, pour les puits ?

M. MARTIN SIROIS:

1270

Oui, on a fait délimiter les zones virologiques et bactériologiques de ce bassin versant de la Rivière L'Assomption et puis, effectivement, le tracé traverse la zone bactériologique, qui a pour effet de recouvrir l'aire d'assimilation de l'eau à 2,... de réduire l'assimilation de l'eau à 2,5% de recharge de l'aquifère. Ce qui fait qu'on a bien localisé, on a cartographié les aires d'alimentation bactériologique et virologique.

1275

M. LOUIS DERIGER, Président:

O.k. Donc, vous avez participé jusqu'à maintenant à toutes les démarches ?

1280

M. MARTIN SIROIS:

Bien, on a des études, effectivement, à jour, les mêmes.

1285

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que ce sont les mêmes études que...

M. MARTIN SIROIS:

1290

Oui, tout à fait.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1295

Ah ! bon. C'est parfait.

M. MARTIN SIROIS:

Celles de L.B.H.A.

1300

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, écoutez, pour le moment, je pense, madame Champagne, vous voyez un peu comment, on va avancer tranquillement dans cette question-là de l'eau potable. C'est sûr que ça va revenir. Je comprends qu'il y a un expert, vous m'avez dit demain, qui va être là. Donc, on va continuer à explorer ces éléments-là.

1305

MME LYNDA CHAMPAGNE:

Demain soir, parce que, dans le jour, on travaille.

1310

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ah ! oui oui, il va être là demain soir, c'est ça que j'ai compris.

1315

MME LYNDA CHAMPAGNE:

O.k. Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1320

Absolument, oui oui.

MME LYNDA CHAMPAGNE:

1325

O.k.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1330

Mais ce que je veux dire c'est que, en fait, on va continuer à, tu sais, on va avancer tranquillement dans le dossier, je vous invite à vous réinscrire pour poser d'autres questions sur l'eau potable, on va revenir là-dessus, je pense que c'est un enjeu...

MME LYNDA CHAMPAGNE:

1335

Je vous remercie infiniment, monsieur.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1340

Merci beaucoup. Alors, nous invitons maintenant, monsieur Bruno Archambault.

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

Bonjour.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1345

Bonjour, monsieur.

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

1350

Ma question s'adresse à monsieur Barabé, du ministère des Transports, qui est le promoteur de ce projet. Dans les justifiants de la voie de contournement de Saint-Félix, il y a le transport lourd en milieu urbain, ma question est celle-ci, à quel niveau doit-on dire que le transport lourd devient un problème car, actuellement, nous avons une forte diminution du transport lourd, une diminution de l'ordre d'environ 50%. Pour l'avoir compté la semaine dernière, de 00 h 00 à 00 h 00, de la journée de jeudi, il y

1355

avait 431 camions lourds, sur ce nombre-là, 271 camions étaient du camion local. Donc, ce que je pose comme question c'est est-ce qu'on fait une voie de 5.5. kilomètres pour 160 camions par jour ? Voilà ma question.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1360

Donc, en fait, ce que je comprends de votre question, est-ce que, de un, c'est de dire bon, quelle est la situation du transport lourd et puis, avec le contournement, qu'est-ce que ça va changer dans la situation actuelle, c'est ça que je comprends ?

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

1365

Oui, vous comprenez à peu près près au complet, la seule chose qui manque...

M. LOUIS DERIGER, Président:

1370

Oui, allez-y.

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

1375

C'est que, en 2006 et 2007, la situation a extrêmement changé en une seule année, dû à l'industrie forestière.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1380

Parfait. Donc, on va aller voir ce qu'ils vont, monsieur Barabé, peut-être nous expliquer ? D'abord, faites un portrait du transport lourd dans Saint-Félix-de-Valois, nous dire aussi qu'est-ce qui est prévu pour le futur, c'est-à-dire, étant donné que l'industrie, son développement industriel, en tout cas au niveau de l'industrie forestière, qu'est-ce qui va en devenir de ça et nous dire, votre projet de

1385

contournement, quel est le pourcentage ou en fait le nombre de camions qui seraient déviés, qui utiliseraient la voie de contournement, est-ce que ça vous va ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1390

C'est quand même un point très précis que vous demandez là. Ce que je peux vous dire c'est qu'on a fait une validation des données au niveau de la circulation sur la route 131. On a quand même le pourcentage de camions qui passent sur la route 131. C'est assez difficile de départager en fonction, d'une façon très nette, le camion qui va passer encore sur la route 131, existante, ou la voie de contournement. Mais on a, je ne sais pas s'il est trop tôt dans la démarche, on a une présentation de mise à jour de la circulation sur la route 131, ce qui fait qu'on a un compteur permanent, un compteur routier permanent qui est au sud de Notre-Dame-de-Lourdes, qui nous donne des données intéressantes. C'est très technique, je suis d'accord avec vous, j'ai un spécialiste qui peut vous donner, vous faire la présentation, vous donner à peu près tous les chiffres de ce qui en est au niveau circulation et, à partir de là, il pourra avoir une déduction au niveau des nombres.

1395

1400

M. LOUIS DERIGER, Président:

Mais j'aimerais revenir à la question de monsieur Archambault, c'est par rapport, je pense que c'est le trafic lourd qui est sa question. Donc, je comprends que, dans l'étude d'impact, on indique, bon, le nombre de débit et tout ça. En fait, la question c'est que, bon, on parle, dans l'étude d'impact, de 1500 camions.

1405

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui.

1410

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Archambault ne nous parle pas de 1 500 camions, il dit qu'il y a des camions, il y en a un peu moins, mais il y en a une partie seulement qui serait du camion de transit, est-ce que, dans votre évaluation, vous avez, sur ce 1 500 camions-là, est-ce que vous savez la part de camions qui est en transit et celui qui serait local ? C'est un peu un, d'abord, ça c'est un premier élément d'information que monsieur Archambault nous demande.

1415

1420

Et, une fois qu'on a saisi le nombre de camions en transit versus le local, on peut comprendre, les camions qui vont utiliser ou, en tout cas, qui utiliseraient la voie de contournement, sans être sûr à 100%, mais au moins on aurait une appréciation. Alors, ça, est-ce que vous avez cette information-là pour le trafic lourd ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1425 Moi, je vous dirais que je ne l'ai pas présentement parce que, quand on parle du transit, il y a du transit que les gens, dans l'impression des gens, je ne sais pas si monsieur Archambault a cette donnée-là, il y a du transit qui utilise la route 131, mais pour aller rejoindre la route 345 au centre de l'agglomération, entre autres. Souvent, les gens le prennent pour du local, parce qu'ils sont obligés de passer là.

1430 C'est sûr que nous autres, avec la voie de contournement, l'objectif de la voie de contournement c'est d'obliger le camionnage de transit à circuler sur la voie de contournement. Il y a une façon de faire, en interdisant le camionnage de transit dans Saint-Félix, on va les obliger à circuler sur la voie de contournement. C'est pour ça que je vous disais, au niveau de l'étude qu'on a mis à jour par rapport à
1435 ce qui passe sur la route 131 à Notre-Dame-de-Lourdes, c'est du camionnage de transit qui va passer là.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Madame Bigué.

1440

MME LUCIE BIGUÉ:

Oui, bonsoir. J'ai une question concernant le camionnage justement qui se dirige vers la route
1445 435...

1445

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

La 345.

1450

MME LUCIE BIGUÉ:

345.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1455

Oui.

MME LUCIE BIGUÉ:

1460

Est-ce que vous avez départi, ventilé le pourcentage de camions qui va contournement ou, advenant la possibilité d'un contournement, quand même continueraient à tourner, à rejoindre la route 345 ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1465

Oui, mais on veut, on a l'option...

MME LUCIE BIGUÉ:

1470

Ça c'est une question qui complète, encore, celle de monsieur, et bien c'est ça, j'estime que celle de monsieur n'a pas encore été répondue, mais c'est parce que vous avez ouvert le champ, alors je mets les deux pieds dedans.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1475

Oui.

MME LUCIE BIGUÉ:

1480

C'est ça ma question.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1485

À Saint-Félix-de-Valois, on a deux axes, et bien je pourrais vous dire qu'on a trois axes importants où il se fait du camionnage. On a du camionnage qui vient, entre autres, de la route 348, qui est en provenance par exemple de Saint-Gabriel, qui, pour contourner, actuellement, Saint-Félix-de-Valois, prennent le chemin de Saint-Gabriel et ils vont rejoindre la 345 plus, je dirais au sud ou au sud-est. Ce camionnage-là, il ne passe pas dans Saint-Félix, autrement dit.

1490

MME LUCIE BIGUÉ:

Hum, hum.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1495

On a le camionnage, aussi, qui vient de la route 131, qui lui se dirige sur la route 345. Actuellement, ils n'ont pas le choix, il faut qu'ils traversent Saint-Félix au complet, qu'ils arrivent à l'intersection au centre du village, puis qu'ils continuent sur la 345 en direction de Saint-Norbert et Sainte-Élizabeth. Ça, ils n'ont pas le choix, ils sont obligés de passer par là présentement.

1500

MME LUCIE BIGUÉ:

C'est combien ce pourcentage-là ?

1505 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Il faudrait que je regarderais dans l'étude, je n'ai pas le pourcentage.

1510 **MME LUCIE BIGUÉ:**

Vous allez pouvoir me donner la réponse plus tard ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1515 Éventuellement, si on a la possibilité de vous la donner, oui, je vais vous la donner, on va la regarder.

1520 La troisième que je vous dis c'est, il y a les camionneurs qui viennent de la 345, de la 131 au nord, qui eux autres se dirige sur la route 131, qui passent, eux autres, sur notre compteur, entre autres, à Notre-Dame-de-Lourdes.

MME LUCIE BIGUÉ:

1525 Lesquels resteront sur le contournement ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1530 Ceux-là vont rester sur le contournement et ceux qui viennent de la 131, qui veulent aller chercher la 345, eux autres aussi ils vont demeurer sur le contournement.

MME LUCIE BIGUÉ:

Hum, hum.

1535 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Ils vont avoir l'obligation parce que c'est du transit.

MME LUCIE BIGUÉ:

1540 Hum, hum.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1545 Ça fait qu'il va rester vraiment les camionneurs qui, eux autres, ont affaire dans Saint-Félix. Et je pense qu'il n'y a pas personne qui veut les enlever, ça, puis on n'a pas le choix. Autrement, Saint-Félix, il n'y aura aucune desserte.

MME LUCIE BIGUÉ:

1550 Non non non, ce n'est pas ça la question.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

C'est pour ça là.

1555

MME LUCIE BIGUÉ:

1560 La question c'est combien de pourcentage, le nombre de camions ou de pourcentage vont rester, pas ceux qui desservent le local, mais ceux qui vont emprunter le 345 pour s'en aller un petit peu plus à l'est ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1565 Normalement, ils sont obligés de passer par la voie de contournement, mais on peut essayer de l'estimer, en fonction des chiffres que l'on a.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1570 Écoutez, vous avez, j'imagine, fait une enquête origine/destination au niveau du camionnage ou ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1575 On a une enquête qui date déjà de plusieurs années. À partir de ces données-là, on a ajusté, mais je sais qu'elle date de 1997.

MME LUCIE BIGUÉ:

Quelle année ?

1580 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

1997.

1585 **MME LUCIE BIGUÉ:**

Vous n'avez pas mis vos données à jour depuis ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1590 Au niveau de l'enquête O/D, non, on n'a pas justifié que c'était nécessaire.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1595 Écoutez, est-ce que vous êtes en mesure de nous donner cette information-là que monsieur Archambault nous demande, c'est-à-dire est-ce que vous pouvez nous dire le nombre de camions, que ce soit en pourcentage ou, en fait, je pense que ce serait mieux en nombre absolu, je pense que c'est mieux pour bien se comprendre...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1600 O.k.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1605 ... le nombre de camions qui circulent actuellement sur le tronçon. Donc, on parlait de 1500 camions, donc, peut-être le valider, si c'est bien 1 500 camions, d'une part. Nous dire ce que vous prévoyez pour le futur, est-ce que ça va croître ou non, en fonction du marché de l'industrie forestières, puis nous dire, de ce nombre de camions-là, lesquels seraient, advenant que le projet serait réalisé, lesquels utiliseraient la voie de contournement ? Est-ce que vous pensez que vous pouvez nous donner
1610 cette information-là rapidement ? Quand je dis rapidement c'est dans les parties publiques qu'on fait actuellement.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1615 Oui, probablement que demain soir on sera en mesure de vous fournir l'information.

M. LOUIS DERIGER, Président:

C'est parfait.

1620

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui.

1625

M. LOUIS DERIGER, Président:

J'aimerais maintenant demander, peut-être à monsieur Bonin, Serge Bonin, est-ce que vous pouvez venir s'il vous plaît à l'avant, monsieur Bonin du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur forêt.

1630

Monsieur Bonin, comment se comporte actuellement l'industrie forestière au nord ?

M. SERGE BONIN:

1635

Bien, vous savez que, actuellement, l'industrie vit une difficulté majeure en termes économiques et puis est-ce que ça va reprendre à court terme, c'est bien difficile à le dire, c'est l'économie qui va un petit peu le décider.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1640

Est-ce que, actuellement, est-ce qu'il y a une baisse de transport au niveau routier, au niveau des...

M. SERGE BONIN:

1645

Bien, c'est évident, parce que les deux usines de Saint-Michel-des-Saints sont arrêtées de fonctionner actuellement, pour une période indéterminée. Elles sont fermées actuellement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1650

Donc, est-ce qu'il y a d'autres activités qui se font à part ça ou s'il n'y a plus rien qui se fait ?

M. SERGE BONIN:

1655 Bien, il y a une usine de sciage à Sainte-Émélie-de-l'Énergie qui est en opération, mais d'une façon temporaire. Elle a débuté ses opérations à la fin novembre et puis ça doit se terminer, je crois, dans les prochaines semaines, pour un arrêt, encore là, d'une période indéterminée pour celle-ci.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1660 Indéterminée, merci beaucoup.

M. SERGE BONIN:

1665 Ça me fait plaisir.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1670 Donc, monsieur Archambault, en tout cas, vous voyez, on a fait un petit bout de chemin, on attend une réponse demain sur votre question. Donc, on pourra poursuivre, je pense, par la suite avec ça. Merci beaucoup.

Nous invitons maintenant monsieur Yannick Boucher.

1675 **M. YANNICK BOUCHER:**

Rebonjour.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1680 Rebonjour, rebonsoir.

M. YANNICK BOUCHER:

1685 Oui, rebonsoir. J'ai été surpris de lire sur votre écran : **Il y aurait un suivi environnemental proposé sur les impacts sur les commerces.** En tant que vice-président de la Chambre de Commerce de Saint-Félix, je m'interroge à savoir comment vous penserez compenser ou dédommager les pertes d'emploi et les pertes de revenu de nos commerçants ?

1690 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Donc, on va poser la question. Monsieur Barabé, est-ce que, d'abord, dans un premier temps,

expliquez-nous un peu en quoi consiste le suivi économique ?

1695 **M. GUY D'ASTOUS:**

Je vais commencer à donner une réponse. On cherche, on a préparé une capsule économique dans laquelle on décrit le suivi économique qu'on veut faire.

1700 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Est-ce que c'est une capsule qui est longue ?

M. GUY D'ASTOUS:

1705

Je ne pense pas, mais la personne est ici aujourd'hui. Si vous voulez aborder cette question-là maintenant, l'économiste...

M. LOUIS DERIGER, Président:

1710

Commencez par donner un début de réponse , on va voir un peu.

M. GUY D'ASTOUS:

1715

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1720

Parce que, ce soir, j'aimerais juste expliquer qu'on a quand même, je dirais presque une quinzaine de personnes, donc j'aimerais qu'on fasse des premières réponses, puis on verra si on doit approfondir ce soir ou demain.

M. GUY D'ASTOUS:

1725

Est-ce qu'on pourrait avoir le projecteur, on pourrait peut-être avoir une diapo. Alors, avant de parler du programme de suivi, je peux dire que le Ministère a effectivement fait des études afin d'évaluer la sensibilité des commerces. On a fait une évaluation de ça qui pourrait être présentée par notre économiste et, pour répondre peut-être plus spécifiquement, par contre, à la question de monsieur, concernant les compensations.

1730

De notre processus d'acquisition, nous, les compensations sont données à des gens qui sont touchés directement physiquement par le projet. On a, par le passé et dans nos règles internes au Ministère, je pourrais peut-être essayer de vous le préciser demain, quel est l'article en question.

1735 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Mais monsieur D'astous...

1740

M. GUY D'ASTOUS:

Mais au niveau des compensations, compensations financières pour des pertes de revenu, lorsque le commerce n'est pas touché directement par le projet, on n'a pas de compensation financière.

1745

M. LOUIS DERIGER, Président:

Quand vous dites directement, ça veut dire quoi, ça veut dire quand il n'est pas dans l'emprise ?

1750

M. GUY D'ASTOUS:

Physiquement touché par une acquisition.

M. LOUIS DERIGER, Président:

J'ai de la difficulté à comprendre.

1755

M. GUY D'ASTOUS:

O.k.

1760

M. LOUIS DERIGER, Président:

Supposons...

1765

M. GUY D'ASTOUS:

Je vais expliquer. Le projet de contournement, il y a des terrains qui sont lotis le long du contournement. S'il y a un commerce sur un terrain loti, qui fait l'objet d'une acquisition, il y a un dossier d'acquisition qui est ouvert et il y a une négociation qui se fait entre le propriétaire et le Ministère, pour

l'acquérir. Donc, il y a une négociation possible en ce qui concerne, si la traction a comme conséquence de réduire son chiffre d'affaires, des trucs comme ça, il y a une négociation qui se fait à ce moment-là.

1770

Par contre, vous essayez d'imaginer tout le nombre d'interventions que le Ministère fait sur le réseau, à chaque semaine, on n'a pas de mécanisme qui nous permet de compenser des pertes de revenu pour quelconque activité qu'on fait au Ministère, pour les commerces. Il faut donc que, physiquement, on touche une personne par des élargissements, des choses comme ça, pour qu'il y ait une possibilité de discussion là-dessus. Sinon, il n'y a pas de compensation qui est prévue.

1775

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, si je résume votre réponse, en fait, dans le cas, par exemple, qu'il y aurait un contournement et qu'il y aurait, supposons, une perte d'achalandage, du fait qu'il y a une déviation d'un certain nombre de trafic, à ce moment-là il n'y a pas de compensation sur une perte d'achalandage ?

1780

M. GUY D'ASTOUS:

Non. Nous, ce qu'on fait, par contre, c'est qu'on a des protocoles d'accompagnement qu'on appelle, on s'associe avec la Municipalité, comme il est d'ailleurs le cas avec Saint-Félix-de-Valois, pour restructurer ou essayer de réorienter ou favoriser le mieux possible des commerces qui demeurent dans la section contournée, pour faciliter la transition entre la situation actuelle et la situation de contournement, mais on n'a pas de compensation directe avec un commerçant. Ça se fait via les ententes qu'on a avec les municipalités pour revitaliser le centre-ville, pour créer des accès, pour faciliter des zones commerciales le long du réseau ou des choses comme ça, mais ce n'est pas des compensations directement avec chacun des commerces.

1785

1790

M. LOUIS DERIGER, Président:

Si on revient au suivi à ce moment-là, donc quand vous faites un suivi, c'est un suivi de quoi, de l'achalandage, non ?

1795

M. GUY D'ASTOUS:

Ce qu'on fait, je vais... alors, je vais peut-être résumer les grandes lignes du programme.

1800

M. LOUIS DERIGER, Président:

Plutôt que de lire la, juste résumer les grandes lignes du programme.

1805

M. GUY D'ASTOUS:

Les grandes lignes.

1810 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Oui.

1815 **M. GUY D'ASTOUS:**

1815

Normalement, on fait une situation commerciale avant travaux, on fait un suivi pendant les travaux, pour voir, au niveau des impacts que le projet crée au niveau des accès, pour voir de quelle façon on peut atténuer nos travaux lors des travaux, pour éviter que les gens soient impactés juste par des accès ou des détours, des trucs comme ça, on essaie d'optimiser ça. Et l'autre chose c'est qu'on fait un suivi, oui, sur... on fait des enquêtes auprès des commerçants pour voir de quelle nature, de quelle façon ils ont, leur chiffre d'affaires évolue, de quelle façon qu'ils ont personnellement, leur stratégie personnelle là-dedans et voir aussi via les ententes qu'on a avec les municipalités, si nos processus d'accompagnement sont adéquats et de les ajuster en fonction de ça.

1820

1825 **MME LUCIE BIGUÉ:**

Qu'est-ce que vous appelez processus d'accompagnement ?

M. GUY D'ASTOUS:

1830

C'est qu'on a, règle générale, c'est d'ailleurs ce qu'on a entrepris avec Saint-Félix, sans que ce soit chapeauté par le terme, on est déjà dans un processus d'optimisation du projet.

1835

Alors, le processus d'accompagnement, ce que je peux vous dire, l'exemple qui est plus frais à ma mémoire, on a eu des dossiers de contournement à Labelle et à L'Annonciation. Je ne sais pas si vous êtes au courant de ces dossiers-là, mais c'est des contournements aussi, dans lesquels la même problématique, au niveau impact commercial, a été soulevée et ce qu'on fait c'est que, on est conscient des impacts que ça crée et on pense, nous, par contre, comme les études nous le montrent, que, lorsqu'il y a une prise en charge de cette modification-là qui s'en vient, une prise en charge par le monde commercial, que c'est, on transforme ça en opportunité.

1840

Donc, on essaie de faire converger, par exemple, des organismes de développement locaux, le CLD local ou même, dans le cas de Labelle et L'Annonciation, la SADC a été largement impliquée dans une démarche positive pour tirer profit de ça, tirer profit du contournement pour voir les avantages que chaque municipalité pourrait maintenant tirer.

1845

Je vais vous donner un exemple, à L'Annonciation, c'est un secteur fortement développé sur le plan restauration, quincaillerie, bon bien là, il n'était pas possible de magasiner là le samedi et puis le

1850

dimanche, surtout quand ça montait, et bien on ne pouvait même pas traverser la rue dans L'Annonciation, il n'y a pas personne qui se risquait, à part d'aller dans les intersections pour traverser. Alors, à un moment donné, on a dit si, par le contournement, maintenant qu'il y a une diminution du trafic, dont le trafic lourd, et bien il y a des opportunités qui se créent.

1855

Alors, là on a réussi à amener des nouvelles idées de revitalisation du centre-ville, on a facilité les discussions entre des programmes gouvernementaux pour avoir des subventions pour revitaliser le centre-ville, pour créer une dynamique de changement, avec des projets originaux et puis ça a été bénéfique.

1860

Malheureusement, on n'a pas encore réalisé les projets à Labelle et L'Annonciation, mais l'aboutissement des discussions a amené déjà des filons intéressants.

MME LUCIE BIGUÉ:

1865

C'est ce que vous appelez dans votre étude d'impact, la stratégie municipale ?

M. GUY D'ASTOUS:

Stratégie municipale, oui.

1870

MME LUCIE BIGUÉ:

Oui, merci.

1875

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, monsieur Boucher, vous voyez que, en fait, il n'y a pas de compensation financière si vous n'êtes pas impacté directement, donc si vous n'êtes pas acquis ou exproprié. Donc, à ce moment-là, il n'y a pas d'éléments comme ça qui viennent, que le Ministère prévoit dans sa façon de faire.

1880

M. YANNICK BOUCHER:

Merci.

1885

M. LOUIS DERIGER, Président:

Vous pouvez vous réinscrire si vous avez d'autres questions à adresser.

Nous invitons maintenant monsieur Benoit Fontaine.

1890 **M. BENOIT FONTAINE :**

Bonsoir.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1895

Bonsoir.

M. BENOIT FONTAINE :

1900

Je suis résidant du Rang Saint-Martin à Saint-Félix et puis nous autres, on est alimenté en eau potable par des puits personnels, la question est la suivante, j'aurais aimé ça qu'il y ait un spécialiste, mais en tout cas, je vais poser la question pareil.

1905

Dans la mesure que vous allez détourner une partie des précipitations dans des fossés étanches, c'est de l'eau qui ne sera pas disponible pour réalimenter la nappe, est-ce que ça a été calculé à savoir si les niveaux de la nappe seraient affectés, à savoir si on serait obligé de recreuser nos puits ou tout simplement si ça pourrait changer la qualité de l'eau, juste par le fait qu'il y aurait moins de précipitations absorbées par cette zone ?

1910

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parfait. Donc, monsieur Barabé, est-ce que vous pouvez nous dire si les volumes d'eau qui sont interceptés par les fossés pourraient faire en sorte que les puits soient moins, qu'il y ait moins d'eau pour alimenter les puits d'eau potable ?

1915

M. GUY D'ASTOUS:

1920

Si je peux me permettre de répondre. C'est effectivement une préoccupation qui a été largement discutée d'ailleurs avec la Municipalité. Oui, monsieur Sirois en a parlé tantôt que, effectivement, les experts nous ont confirmé qu'il y aurait une perte de 2.5% de débit et...

M. LOUIS DERIGER, Président:

Et comment vous allez compenser cette perte, est-ce que vous avez des...

1925

M. GUY D'ASTOUS:

1930

Bien nous, on pense qu'il y a une perte de débit, mais que ça n'affectera pas le potentiel de ces puits-là. On n'est jamais à capacité au niveau de la, en tout cas, c'est ce que, de mémoire, ce que j'ai, les discussions auxquelles j'ai participé moi aussi avec les experts, de mémoire, on n'est jamais à capacité au niveau de la captation des puits à Saint-Félix. Donc, il y a une réserve, peut-être que oui, il y aurait abaissement périodique inférieur à ce qu'on connaît maintenant, mais ça n'affecterait pas la capacité des prises d'eau.

1935

Maintenant, ce que je peux dire c'est qu'il y a des suivis qui sont faits, n'oublions pas, à la fois sur la source à Saint-Félix et à la fois à la source des puits individuels, qu'on fait des mesures de capacité de ces puits-là avant, des mesures de qualité, et on fait des mesures de capacité et de qualité après. Alors, s'il y a eu un changement et puis c'est devenu problématique, c'était aux frais du Ministère à réparer ça. Donc, s'il y avait, dans l'éventualité un problème d'alimentation créé sur un puits d'un particulier, on a l'obligation de trouver une solution à ça, donc c'est aux frais du Ministère de recreuser un puits si c'est la meilleure solution, ou il y a peut-être d'autres solutions possibles, mais c'est au Ministère à défrayer les coûts de réparer ces problèmes-là.

1940

M. LOUIS DERIGER, Président:

1945

Monsieur Fontaine, j'aimerais ça savoir un peu plus où vous êtes situé dans, est-ce que vous pouvez nous dire, vous parlez du Rang Saint-Martin ?

M. BENOIT FONTAINE :

1950

Oui, le Rang Saint-Martin, au nord de la rue Sandy, juste en haut de la butte.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1955

Ah ! oui, Place Sandy. Puis vous, votre puits, vous vous en servez pour votre consommation personnelle ou s'il sert aussi pour vos terres ou ?

M. BENOIT FONTAINE :

1960

C'est pour la consommation personnelle. C'est de l'eau qu'on n'a pas besoin de traiter, c'est de l'eau potable. On est chanceux d'avoir une eau de cette qualité-là, sans système de filtration quelconque, puis je ne voudrais pas que la situation change à cause d'un projet comme celui-là.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1965

Madame Bigué.

MME LUCIE BIGUÉ:

1970

Avez-vous évalué le nombre de puits privés ? On en avait parlé un petit peu, est-ce que vous avez fait une compilation des puits privés qui pouvaient être susceptibles d'être affectés ou, en tout cas, indirectement ou directement ?

M. GUY D'ASTOUS:

1975

Oui, on a un inventaire des puits qui, malheureusement, on ne l'avait pas aujourd'hui, mais on va l'avoir demain, pour, dans les études, vous avez déjà, pour l'élargissement, c'est ça, c'est déjà dans le document **Réponse aux questions**, il y a une carte qui montre la localisation des puits individuels.

Pour ce qui est du contournement, ce n'est pas dans les, à moins que...

1980

MME LUCIE BIGUÉ:

Non, elle n'est pas dedans.

1985

M. GUY D'ASTOUS:

Elle n'est pas dedans, n'est-ce pas ? C'est ça. Donc, on a réussi à trouver notre inventaire de 1999. Alors, c'est pour ça que c'était loin dans la filière, l'inventaire, mais on l'a trouvé. Ça fait que, demain, on va pouvoir vous déposer ça.

1990

MME LUCIE BIGUÉ:

Est-ce qu'il est vérifié votre inventaire, est-ce qu'il est mis à jour ?

1995

M. GUY D'ASTOUS:

Non, il n'a pas été mis à jour, mais comme je vous dis, c'est systématique, à chaque début de projet, on refait une étude pour voir quels sont les puits affectés parce que, comme vous pouvez voir, des fois ça prend du temps avant qu'on projet disons se rende à la phase réalisation.

2000

MME LUCIE BIGUÉ:

Oui.

2005 **M. GUY D'ASTOUS:**

Donc, le suivi inclut une mise à jour des puits, une mise à jour de la localisation des puits, un inventaire de ces puits-là, une analyse qualitative et quantitative et un suivi.

2010 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Est-ce que vous allez être là demain, monsieur ?

M. BENOIT FONTAINE :

2015

On va essayer, mais on travaille de soir...

M. LOUIS DERIGER, Président:

2020

Demain soir ?

M. BENOIT FONTAINE :

...ça va être difficile.

2025

M. LOUIS DERIGER, Président:

2030

Ça va être difficile. Bon bien, écoutez, de toute façon, nous, la commission, on continue à, on poursuit notre questionnement, donc c'est évident que ces questions-là vont revenir et c'est certain qu'on va, on va en savoir plus avec l'expert qui va être ici demain.

Oui, monsieur Barabé ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2035

2040

Moi, je pourrais vous dire, je vais parler avec vous, monsieur Deriger, que, dans tous les projets, jusqu'à présent, que j'ai pu faire, ça fait déjà trente-trois ans au Ministère, au niveau des puits, on a toujours assumé notre responsabilité en tant que ministère des Transports. Si un puits, il est soit contaminé, diminution de débit et caetera et caetera, tout ce qui peut arriver sur un puits, et puis que c'est dû, la cause première, on est responsable à cause de la route, il n'y a pas de problème, ça, habituellement, on a toujours réglé ces cas-là de façon, à la satisfaction du propriétaire lésé. L'inventaire des puits se fait systématiquement, il se construit des maisons continuellement, donc il faut mettre ça à jour, la journée qu'on fait la première pelletée de terre pour réaliser le projet, on a l'inventaire complet de

2045

tous les puits de la zone, la mise à jour est faite, on voit les analyses bactériologiques, minérales, les analyses de débit et, après ça, on fait le suivi de ces puits-là à périodes fixes, pour voir s'il y a quelque chose qui se passe. Puis, s'il arrive quelque chose, on est responsable, si c'est vraiment de notre faute si on veut dire.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2050

Bon, et bien merci beaucoup. Donc, monsieur Fontaine, merci beaucoup de votre question. Donc, je pense que ça répond, en tout cas en partie. Merci.

Maintenant, monsieur Luc Sainte-Marie, s'il vous plaît.

2055

M. LUC STE-MARIE :

Bonsoir.

2060

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bonsoir.

M. LUC STE-MARIE :

2065

Je pense que, à la dernière rencontre qu'on avait eue, il n'y a pas de visages que je vois là, on avait parlé, je suis commerçant ici à Notre-Dame-de-Lourdes, on avait parlé du fameux muret. Je pense qu'il y a des gens qui nous ont écoutés, le projet, je ne sais pas s'il est sur papier encore, mais je pense que, un muret qui serait là, ce serait désastreux pour les commerçants.

2070

M. LOUIS DERIGER, Président:

Juste pour me situer un peu, vous dites lors de la dernière rencontre.

2075

M. LUC STE-MARIE :

Oui, on est venu à une rencontre il y a...

M. LOUIS DERIGER, Président:

2080

Vous parlez de l'année passée, en 2006, c'est ça ?

M. LUC STE-MARIE :

C'est ça.

2085

M. LOUIS DERIGER, Président:

O.k.

2090

M. LUC STE-MARIE :

On avait parlé du muret et de l'impact, qu'est-ce qui arriverait, parce qu'on vit des touristes du nord au sud, ça fait que, tu sais, s'ils mettent un muret là, on avait demandé, comme les Prairies, de mettre une voie centrale qui partirait des Portes de garage Lapierre jusque l'autre côté de chez Grégoire. Nous sommes des commerçants de Notre-Dame-de-Lourdes.

2095

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, en fait, votre question ce serait de savoir qu'est-ce qui s'est passé depuis ?

2100

M. LUC STE-MARIE :

Qu'est-ce qui s'est passé dans cette étude-là jusqu'à date ?

2105

M. LOUIS DERIGER, Président:

Jusqu'à maintenant ?

M. LUC STE-MARIE :

2110

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2115

S'il y a eu des changements face au muret ?

M. LUC STE-MARIE :

Oui, c'est ça.

2120

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Barabé, est-ce que vous pouvez nous expliquer s'il y a eu des modifications ou des, depuis la rencontre de l'année dernière concernant le mur ? Et, aussi, vous parlez d'une solution, en tout cas, d'une variante avec une voie de virage centrale gauche...

2125

M. LUC STE-MARIE :

Une voie centrale comme les Prairies, comme Notre-Dame-des-Prairies.

2130

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parfait. Donc, si ça a été examiné cette question de voie centrale de virage à gauche ?

2135

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui, suite à la présentation du projet qu'il y a eu l'année dernière et suite à une rencontre avec les élus municipaux de Notre-Dame-de-Lourdes, pour lequel c'était une des revendications au niveau, ce qu'ils appellent le muret, on a fait un aménagement.

2140

On a un aménagement à proposer qui serait comme un aménagement, je pourrais dire intermédiaire, d'une voie de virage à gauche, c'est ce qu'on appelle une VVG 2S ou 1S, dépendamment si c'est dans un sens ou dans deux sens, dépendamment des commerces qu'il y a à proximité de part et d'autre.

2145

Ça fait qu'on a préparé un plan, une proposition d'aménagement qui tient compte de l'aménagement futur, du quatre voies, qui tient compte aussi du positionnement des feux de circulation, tels qu'ils devraient l'être dans le futur, lorsqu'on construira le quatre voies. C'est un aménagement qu'on pourrait appeler intermédiaire, qui pourrait servir aussi longtemps que le niveau de sécurité le justifiera, dans le fond, parce que, à Notre-Dame-des-Prairies d'ailleurs, lors de la rencontre qu'on avait eue en mai, je me souviens d'avoir mentionné que, à Notre-Dame-des-Prairies, ça existe présentement.

2150

C'est sûr qu'il y a beaucoup de commerces de part et d'autre, puis une telle voie s'y prête bien quand il y a beaucoup d'échanges de commerce qui sont rapprochés, puis on a regardé la zone périmètre d'urbanisation actuelle de Notre-Dame-de-Lourdes et puis on a regardé pour aménager cette voie-là, de virage à gauche.

2155

C'est sûr que la voie de virage à gauche ne peut pas couvrir l'entièreté nord-sud du périmètre

2160

d'urbanisation parce que, de part et d'autre, de l'intersection de la rue principale, on doit aménager une aire de, je dirais une aire de virage pour le feu de circulation, on doit protéger le feu de circulation, on doit protéger tous les mouvements qu'il y a aux feux de circulation, de même que protéger les piétons qui ont à traverser la route 131.

2165

On a un projet qu'on peut vous présenter.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que vous avez ce projet-là, est-ce que c'est un document qui existe ?

2170

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui, on l'a sur plan.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2175

Vous l'avez sur plan, est-ce que vous pouvez nous le présenter ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2180

On a sur plan feuille de papier et on l'a aussi en projection.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2185

Est-ce que vous pouvez peut-être le projeter, pour que monsieur puisse voir un peu.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui.

2190

M. LOUIS DERIGER, Président:

C'est possible. Dites-moi, en attendant que ça apparaisse, est-ce qu'il n'y a pas des restrictions par rapport à la vitesse, est-ce que c'est, parce que c'est une zone de 70 km/h dans ce secteur-là ?

2195

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui, actuellement c'est une zone de 90km/h et puis le feu de circulation, il est sécurisé à l'aide de panneaux de Préparez-vous à arrêter, pour aviser les gens. C'est sûr que, une voie de virage à gauche, on ne met pas ça dans une zone de 90km/h, c'est une zone de 70km/h maximum quand on fait une voie de virage à gauche dans les deux sens.

2200

M. LOUIS DERIGER, Président:

Et là, à ce moment-ci, ça va être 70 ?

2205

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Présentement, c'est 90.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2210

Mais vous allez réduire à 70 ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2215

Avec ça, on réduirait à 70km/h.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bon. Donc, on peut voir...

2220

M. NORMAND GAUTHIER:

Monsieur le Président, je vais vous demander un petit peu d'indulgence parce que la qualité est moyenne, c'est ce que j'ai pu faire de mieux dans le contexte actuel.

2225

Alors, une petite mise en contexte. Suite à une demande des autorités municipales et des commerçants de Notre-Dame-de-Lourdes, le Ministère a évalué l'option d'implantation d'une VVG2S dans le secteur commercial de cette municipalité.

2230

Alors, la conclusion, je pense que c'est celle que monsieur...

M. LOUIS DERIGER, Président:

Juste un instant, VVG2S pour voie de virage à gauche dans les deux sens ?

2235

M. NORMAND GAUTHIER:

Dans les deux sens. C'est que, elle peut être implantée de façon temporaire, aussi longtemps que les conditions de sécurité le permettent. Alors, temporaire. C'est le mot-clé là-dedans. Alors, il y aura une implantation en phases, c'est-à-dire que la phase 1, c'est l'implantation de la VVG2S et, dans une phase 2, j'ai appelé ça démolition, monsieur Barabé pourra corriger mon terme si nécessaire, de cette voie-là et implantation du projet final tel que je l'ai présenté en début de soirée. Alors, quand je parle phase 1, phase 2, je réfère à ces deux événements-là.

2240

Alors, immédiatement au nord du Rang Ste-Rose, actuellement, on retrouve deux voies de 3,45m avec des accotements, donc c'est la situation telle qu'elle existe aujourd'hui. Il n'y aura pas de phase 1 immédiatement au nord du Rang Ste-Rose, ce n'est pas justifié, il n'y a pas d'occupation. Mais en phase 2, on va retrouver notre projet final, c'est-à-dire deux chaussées séparées, deux voies.

2245

Si on progresse vers le nord maintenant, c'est-à-dire du sud de la rue Claude jusqu'à Soudures Forget, donc, c'est les chaînages 3 + 704 + 380, ce qu'on va retrouver en phase 1 c'est la VVG2S au centre avec une voie de chaque côté, une voie de 3,5m. Alors, on voit ici l'implantation en phase 1 et puis, en phase 2, plus tard, quand les conditions de sécurité ne seront plus réunies, il y aura l'implantation des deux voies, deux chaussées, deux voies séparées par un muret séparateur et une voie de virage à gauche protégée lorsque requis près des intersections. Alors, ça pourrait être soit en drainage fermé avec des puisards ou soit avec des fossés sur le côté.

2250

2255

Alors, on voit ici, en dessous, l'ancienne emprise, celle qui va être mise en place en phase 1, et l'emprise future de phase 2.

2260

MME LUCIE BIGUÉ:

Le muret, il est combien de haut ?

2265

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Pour cette section-là, on ne parle pas de muret, on parle d'un îlot, vraiment un îlot central, c'est une bordure qui a aux alentours de 6" si on veut, d'une certaine largeur, pour la section urbaine, tandis que la section rurale, on parle là d'une glissière infranchissable, tu sais, pour éviter les collisions face à face à 90km/h, entre autres. Mais dans la section urbaine, on n'a jamais parlé de muret dans la section urbaine, on a toujours parlé d'un îlot central. Comme les gens pourraient, si je cite un exemple, au sud de la 2^{ième} Chaloupe, entre Firestone et puis la 2^{ième} Chaloupe, on retrouve le type, le type d'îlot, on le retrouve là et puis, après ça, on a la VVG2S à Notre-Dame-des-Prairies, ici au sud. Ça fait qu'on parle vraiment d'un îlot central et non d'un muret qui pourrait avoir 750mm de haut. Ça, on a toujours parlé d'îlot central, pour le périmètre d'urbanisation de Notre-Dame-de-Lourdes.

2270

2275

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que vous avez terminé, monsieur Gauthier, non ?

2280 **M. NORMAND GAUTHIER:**

Pas tout à fait.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2285

Pas tout à fait.

M. NORMAND GAUTHIER:

2290

Il y a les deux tronçons suivants. Alors, quand monsieur Barabé parlait de l'aménagement de l'intersection, alors ici, pour protéger les mouvements de virage à gauche, il va y avoir, la VVG2S s'en vient ici, mais va se terminer près de l'intersection, il va y avoir l'inclusion d'une bande, bordure de béton, pour permettre le virage à gauche dans un sens et dans l'autre. Alors, je vais vous montrer ça en coupe. Non, je vais plutôt vous montrer ce qui va se passer au nord de l'intersection, c'est-à-dire de l'autre côté, 2295 où il va y avoir une, où on voit la coupe avec une voie de chaque côté et puis la voie de virage en phase 1 et, en phase 2, le même aménagement, mais avec les voies additionnelles qui se rajoutent. Alors, ça c'est à la 131, rue principale, et à la 1^{ière} Avenue, qui est l'intersection suivante au nord.

2300

Et puis au nord de la 1^{ière} Avenue, juste pour donner un aperçu de ce qui va se passer avant d'arriver à Saint-Félix-de-Valois, on a la fin de notre îlot en béton et il y aura la voie de virage ici, qui viendra se terminer par un autre îlot de béton qui séparera les deux voies. Alors, une section supplémentaire de VVG2S temporaire à cet endroit-là, et ça complète l'aménagement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2305

Merci. Peut-être une question. Bon, vous dites, c'est parce que vous avez insisté en plus sur le mot temporaire, vous dites c'est temporaire, puis il y a un autre élément que vous avez amené dans votre présentation, vous dites tant que les conditions de sécurité vont le permettre. Qu'est-ce que c'est les conditions de sécurité qui vont permettre ce genre d'aménagement-là ? Est-ce que c'est à cause, c'est le 2310 débit, le nombre d'accidents, comment vous déterminez les conditions de sécurité ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2315

C'est principalement le débit parce que ce qu'il faut penser c'est que les gens qui utilisent la voie de virage à gauche, ils l'utilisent pour justement s'insérer perpendiculaires à une circulation qui s'en vient.

2320 Ça fait que, quand les débits sont trop importants, qu'il n'y a pas de créneau, qu'il n'y a pas, tu sais, vous n'êtes jamais capable de passer, donc là les gens vont prendre un risque, ils vont dire là je suis tanné, ça fait trente secondes, ça fait quarante-cinq secondes que j'attends, pour être capable de rentrer dans l'entrée du garage, l'entrée de tel commerce. Donc, ça fait en sorte que là les gens prennent des risques et puis il y a des collisions. Ça fait que, en réalité, c'est l'interaction entre l'automobiliste qui veut couper la circulation qui s'en vient en sens inverse, qui fait en sorte qu'on dit bon bien la voie de virage à gauche, elle est là, mais quand les gens s'en servent, le risque d'accident est très élevé, puis même il se provoque des accidents. Et puis ça fait en sorte que les, ça ne devient plus sécuritaire.

2325 On a des exemples, pas directement dans la région ici, je sais que, au sud, sur le 335 entre autres, il y avait ce type d'aménagement, qu'ils ont été obligés de le fermer à cause que les débits étaient beaucoup trop élevés, c'était rendu, excusez l'expression, un tue-monde dans le fond, beaucoup trop d'accrochages et puis d'accidents, parce que vous n'avez plus de créneau pour traverser, pour franchir les automobilistes qui s'en viennent en sens inverse.

2330

M. LOUIS DERIGER, Président:

Et, selon vos prévisions de débit, ce serait jusqu'à quand ? Ou, en tout cas, quel est le nombre de véhicules à ce moment-là qui serait la limite, si on veut, la limite...

2335

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Pour les... oui, c'est difficile pour l'instant, je ne peux pas vous répondre au niveau du nombre.

2340

M. LOUIS DERIGER, Président:

En fait, la question c'est...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2345

Mais je pense qu'on est bon pour plusieurs années.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2350

En fait, la question c'est, c'est temporaire combien de temps, c'est un peu ça le sens de la question, est-ce que c'est pour dix ans, c'est pour cinq ans, c'est pour vingt ans ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2355

Ce qu'on a, quand on a discuté du sujet avec la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes l'année

2360 dernière, les élus nous ont amené la problématique justement qu'ils trouvaient que c'était dangereux, l'intersection actuelle, le feu de circulation qui est là, les piétons, ils avaient des craintes pour les piétons, des craintes pour la vitesse, ça roule trop vite, il y en a qui passent sur le feu rouge et caetera. Malgré toutes les mesures qu'on a mises, on a des rouges, des tout rouge lorsque les piétons actionnent le bouton pour piéton, on a des un PVA qui avise les gens Préparez-vous à arrêter, ça va changer au rouge. On s'est dit, et puis même en discutant avec la Municipalité, y a-t-il une mesure temporaire qui serait comme en première phase, qu'on pourrait réaliser, même avant que le quatre voies se fasse ? Puis c'est dans cette optique-là qu'on a regardé cette mesure-là.

2365 Parce que, si on parle de l'élargissement à quatre voies, cinq, six ans, minimum. Un projet comme ça peut peut-être se réaliser quelques années avant, pour que la Municipalité puisse en bénéficier le plus rapidement possible, qu'on sécurise le plus rapidement possible cette agglomération-là, la partie villageoise que j'appelle, et puis c'est dans cette optique-là, mais on s'est dit il ne faudrait pas que ce soit de l'argent investi que, demain matin, tu dis bon bien là, c'est soit que vous investissiez X
2370 centaines de milliers de dollars et puis vous ne récupérez rien lorsque vous allez faire le quatre voies. Ça fait qu'on l'a regardé dans cette optique-là pour le réaliser.

2375 De façon temporaire, moi je regarde celui de Notre-Dame-des-Prairies, actuellement, la circulation est plus élevée qu'on est là présentement. Il y a un quatre voies, il y a une voie de virage à gauche dans les deux sens, on ne pense pas la fermer au moment où on se parle, on n'a pas de prévision d'ici les quelques années, on n'a aucune prévision, on n'a pas la problématique que je vous dis, au niveau sécurité. Ça fonctionne encore bien. Actuellement, on se dit que ça va bien.

2380 Dire exactement l'interaction, combien de virages à gauche, si vous me, tu sais, moi, c'est assez difficile d'évaluer l'achalandage de chaque commerce par rapport aux gens qui sont obligés de virer à gauche en utilisant la voie de virage pour accéder aux commerces, c'est assez difficile à déterminer ça. C'est quasiment au fur et à mesure de l'évolution de la circulation qui..., mais c'est sûrement, je ne sais pas, je pourrais risquer un nombre d'années, mais je n'ai pas d'appui pour vous dire exactement combien.

2385 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Monsieur Ste-Marie, est-ce que ça répond à votre question ?

2390 **M. LUC STE-MARIE :**

Pas tout à fait.

2395 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Parce que je sais qu'on a parlé de beaucoup de choses, mais je ne sais pas si on s'est écarté de votre question.

M. LUC STE-MARIE :

2400 Non non, ça a été excellent. Il y a eu une étude, c'est bien, c'est parce qu'on ne le voit pas bien qu'est-ce qu'il veut faire, je ne comprends pas bien bien, mais avec, s'il a un plan, que je regarde ça.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2405 Bien, en fait, le plan qui, ce qui est présenté va être déposé.

M. LUC STE-MARIE :

C'est ça.

2410

M. LOUIS DERIGER, Président:

Je viens de vous le dire, ça va être l'ensemble de la consultation ou dans...

2415 **M. LUC STE-MARIE :**

O.k. On regardera pour voir, plus tard, qu'est-ce qui en est.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2420

Plus en détails, qu'est-ce qu'il en est.

M. LUC STE-MARIE :

2425 Mais ça a été bon, il y a eu une étude de faite, c'est bien.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parfait.

2430

M. LUC STE-MARIE :

Donc, le muret que tu parlais...

2435 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Monsieur..., voulez-vous me...

2440 **M. LUC STE-MARIE :**

Le muret qu'il parlait au centre, le chemin de la rue je ne sais pas, il faudrait qu'il reviendrait au premier plan qu'il m'a montré.

2445 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Au Rang Ste-Rose ou à...

2450 **M. LUC STE-MARIE :**

Non non, qu'il ne mettait pas de muret, la voie de virage de gauche à droite.

M. LOUIS DERIGER, Président:

À la rue principale, oui.

2455

M. LUC STE-MARIE :

Oui, c'est ça, pour la 131.

2460 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Oui.

M. LUC STE-MARIE :

2465

Sur le coin de la lumière, y avait-il un muret qu'il mettait là, c'est quoi que tu mettais là ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

2470

Est-ce que vous pouvez le remettre sur ce dessin s'il vous plaît ?

M. LUC STE-MARIE :

2475

Oui, c'est ça. Moi, je suis un visuel. Tu as juste à me localiser où est-ce que je suis, tu sais où est-ce que je suis placé, moi. Parce que là, tu me parles, ta voie centrale, qui vire de gauche à droite.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2480

Ce qu'il faut comprendre c'est que

M. LUC STE-MARIE :

C'est parce que je...

2485

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

... l'intersection ici, de la rue Principale, on a un feu de circulation.

M. LUC STE-MARIE:

2490

Oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2495

Il faut qu'on protège les mouvements des virages à gauche. Quand vous venez du nord, ici, nous autres, on met les boucles de détection au niveau des pavages.

M. LUC STE-MARIE:

2500

Oui, c'est ça.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2505

Il faut préserver ce virage à gauche-là ici, de même que celui-là. Puis, pour préserver cette voie de virage à gauche-là, il faut qu'on prenne nos gens qui s'en viennent ici, qui viennent du sud, ils s'en viennent dans sa voie, il faut qu'on les déplace, on les déplace en latéral, pour amener une voie ici de virage à gauche, qui se trouve à être protégé.

Ce qu'on parle ici, ça ce n'est pas un muret, tout ça ici ce n'est pas un muret.

2510 **M. LUC STE-MARIE:**

Ah ! ce n'est pas un muret, excusez.

2515

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Ça c'est un terre-plein central, c'est un terre-plein central, une bordure peut-être...

M. LOUIS DERIGER, Président:

2520

Dans le fond, c'est comme un trottoir de béton, ça a 6" d'épais.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2525

C'est comme un trottoir de béton, une bordure d'à peu près 6", ici ça peut avoir 4m de large, je vous donne des chiffres approximatifs.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2530

Donc, ce n'est pas un mur comme...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Ce n'est pas un mur. Ce n'est pas un mur qui serait ça de haut. Ça, il faut comprendre ça.

2535

M. LOUIS DERIGER, Président:

O.k. Là, je pense que je suis... donc, ça vous va ?

2540

M. LUC STE-MARIE:

Ça va, oui oui, ça va jusqu'à date.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2545

Donc, monsieur Barabé.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Cette sortie-là ici c'est la voie de virage à gauche, qu'il y a dans les deux sens.

2550

M. LUC STE-MARIE:

Ça veut dire, où est-ce que tu as placé ta voie virage à gauche et à droite, tu n'as pas de commerces quasiment là là

2555

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bien, c'est-à-dire que ce que l'on comprend dans le schéma qui est présenté, c'est qu'il y a une partie de chaque côté de l'intersection, où il n'y a pas d'accès.

2560

M. LUC STE-MARIE:

Oui oui, c'est ça.

2565

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, ce serait après.

M. LUC STE-MARIE:

2570

Parce que les commerces sont tous situés sur le coin de la 131, sur le coin de la Principale ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

2575

Mais pour les virages à gauche, pour les protéger, ce qu'on comprend du dessin, c'est qu'il faut qu'il y ait une section de chaque côté qui soit, je dirais que, il y a un terre-plein.

M. LUC STE-MARIE:

2580

Ça veut dire que le client qui sort de ma cour, il faut qu'il passe par-dessus le muret pour aller direction Joliette.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bien là, j'espère qu'il ne fera pas ça.

2585

M. LUC STE-MARIE:

Non, et bien... qu'est-ce qui va arriver ?

2590

M. LOUIS DERIGER, Président:

Non, je pense que, pour l'instant, ça nous donne un peu un portrait de la situation, puis je vous invite à vous réinscrire si vous avez d'autres questions pour poursuivre la discussion sur cet aspect-là.

2595

M. LUC STE-MARIE:

Pas de problème. C'est beau, merci.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2600

Merci .

J'inviterais maintenant monsieur Daniel Arsenault, maire de Notre-Dame-de-Lourdes.

2605

M. DANIEL ARSENAULT:

Rebonsoir.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2610

Rebonsoir.

M. DANIEL ARSENAULT:

2615

J'ai beaucoup de questions, mais je vais commencer par une.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ah ! Vous pouvez vous réinscrire aussi souvent que vous voulez.

2620 **M. DANIEL ARSENAULT:**

Au niveau de l'intersection de la rue Principale et de la 131, si je comprends bien, dans la deuxième phase, il va y avoir six voies à cette intersection-là à cause du virage à gauche ?

2625 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Ou cinq, et bien on va préciser.

M. DANIEL ARSENAULT:

2630

Ou cinq, c'est ça, exactement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2635

On va faire préciser par monsieur Barabé.

M. DANIEL ARSENAULT:

2640

Moi j'ai, c'est quoi qu'envisage le ministère des Transports pour permettre aux piétons de la traversée sécuritaire des résidants qui sont du côté est de Notre-Dame-de-Lourdes, comme du côté ouest, c'est la même chose, et surtout des jeunes qui se rendent à l'école primaire, parce qu'il y a beaucoup de jeunes qui traversent au niveau de cette intersection-là ? Ça fait que c'est sûr que, à un moment donné, la question de la vitesse et puis la question de la sécurité, je ne sais pas qu'est-ce qu'ils envisagent de prévoir au milieu et puis ou temps raisonnable de traversée pour ces gens-là ?

2645

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parfait. Donc, on va, monsieur Barabé, est-ce que vous pouvez nous dire, pour l'intersection de la rue Principale, avec la 131, avec le projet, là on parle du projet ultime.

2650

M. DANIEL ARSENAULT:

Bien là, avec la phase 2.

2655

M. LOUIS DERIGER, Président:

En phase 2.

M. DANIEL ARSENAULT:

2660 Parce qu'on s'entend bien que la phase 1, elle n'est que temporaire, mais éventuellement, il va falloir qu'ils envisagent, il va falloir envisager la phase 2?

M. LOUIS DERIGER, Président:

2665 Donc, le projet ultime. Avec la phase finale, donc le projet avec les quatre voies élargies, comment va se faire la traversée des piétons, cyclistes, les enfants, à cette intersection, pour rejoindre les deux côtés de la route ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2670 Il va y avoir cinq voies, donc deux voies de part et d'autre en direction sur et nord, et puis une voie de virage à gauche au sud et au nord de l'intersection, ça fait que ça amène cinq voies à traverser, plus la largeur du terre-plein central que je montrais tout à l'heure, qui est une largeur variable en fonction des besoins de l'intersection. On met, comme il y a présentement.

2675 Actuellement, on a des feux qui, il y a des feux pour piéton, à la demande, on a des boutons pour piéton, lorsqu'on actionne le bouton pour piéton on a un tout rouge, ça veut dire que dans aucune direction un automobiliste peut bouger. C'est rouge sur la rue Principale, c'est rouge sur la route 131. Ça fait en sorte, ça, qu'on protège justement le piéton, puis on calcule le temps qu'il faut au piéton pour traverser l'intersection. Ça fait que, normalement, on alloue le temps nécessaire pour la traversée. C'est indiqué en nombre de secondes, on a les feux à décompte numériques qu'on appelle maintenant, c'est la nouvelle norme au niveau du Québec, et puis on ajuste le temps en conséquence.

2685 C'est sûr que, si un enfant, un cycliste, n'utilise pas le service qu'on lui donne, que le feu est vert sur la rue Principale et puis qu'il s'en va, il prend le feu vert, mais le piéton, normalement, il est interdit, mais s'il ne l'utilise pas, on n'est pas là pour le prendre par la main et puis pour pousser sur le bouton. C'est sûr que le terre-plein central va faire en sorte que c'est comme un refuge probable pour le piéton, s'il est mal pris, ça fait que ça lui fait quand même, dépendamment de quel côté de l'intersection il est, ça lui fait deux ou trois voies à traverser.

2690 Et ce qu'il faut penser, que la troisième voie, ce sont des automobilistes qui sont là pour tourner à gauche, ou qui se dirigent vers un mouvement de virage à gauche. Donc, c'est des automobilistes en décélération ou presque arrêtés, c'est des automobilistes qui vont être plus sensible à la circulation qu'il y a en avant d'eux autres, parce qu'ils font un mouvement de virage à gauche.

2695 C'est le maximum qu'on peut faire. Plus que ça, c'est une passerelle ou un tunnel.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2700

Le temps, normalement, est-ce que c'est planifié, c'est quoi le temps de passage, est-ce que c'est déjà une proclamation qui est faite actuellement là-dessus ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2705

Ah ! c'est nous autres qui l'ajustent en fonction de la traversée et en fonction de la longueur, on dit que ça prend tant de temps. Imaginez qu'une personne se déplace à tant de pieds à la seconde, donc on le calcule et puis on dit on donne tant de temps, puis on donne du temps supplémentaire au départ et à la fin.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2710

Est-ce que ce temps-là tient compte des enfants ou c'est un...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2715

Oui oui oui, oui oui, ah ! oui. Oui, et puis même, on va, en période scolaire, on va, s'il y a un brigadier, on suggère toujours qu'il y ait un brigadier, c'est quand même mieux, parce qu'on sait que la traversée des enfants, pour le scolaire, c'est une période assez courte dans la journée. Matin, midi, soir, puis nous autres, on recommande qu'il y ait un brigadier qui aide justement à regrouper, faire des petits pelotons d'étudiants, pour les faire traverser, puis on va même assister à la mise en service feu, on va assister le brigadier ou la brigadière, on vérifie ça régulièrement au niveau du temps de traversée.

2720

M. LOUIS DERIGER, Président:

2725

Juste pour une précision, pour bien comprendre. L'intersection principale, la vitesse de ce secteur-là, est-ce qu'il va y avoir une diminution de vitesse ou c'est toujours 90km/h ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2730

Oui, on parle de 70 avec l'aménagement qu'on propose en VVG2S.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Non, mais en version...

2735

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

En ultime ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

2740 En ultime ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2745 Bien, en ultime, tant et aussi longtemps que la VVG2S va exister, on va maintenir 70.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Mais...

2750 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

2755 La journée qu'on dit on ne peut plus maintenir la VVG2S, il y a une problématique de sécurité et caetera, à ce moment-là, ce sera à juger, les gens, en temps et lieu, de la nécessité d'augmenter la vitesse à 90 ou de la laisser à 70, mais habituellement on a plus de difficulté à l'augmenter qu'à l'abaisser.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2760 Parfait. On comprend aussi, mais je pense que ça va être une autre question provenant de monsieur Arsenault, que pour ce qui est du Rang Ste-Rose, il n'y a pas de feu de circulation, il n'y en aura plus ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2765 Présentement...

M. LOUIS DERIGER, Président:

2770 Il y en a un, mais il serait enlevé.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2775 Il y en a un présentement, selon nos analyses, il n'est pas nécessaire. C'est la même chose au Rang Frédéric, c'est la même chose à toutes les autres intersections où on n'en a pas de prévu présentement.

2780

Sauf, qu'est-ce que l'on fait nous autre, quand on analyse le besoin d'un feu de circulation, on fait toujours une projection cinq ans sur le besoin. On dit bon, avec la circulation qu'il y a présentement, est-ce que c'est requis ? On fait une projection d'augmentation de circulation sur cinq ans, si on dit oui, dans les cinq ans, c'est prévu, et bien on dit oui, go, on y va. Si on fait les travaux demain matin, l'année prochaine, on dit on va les faire tout de suite, on n'attendra pas, revenir dans trois ans peut-être pour les refaire. Donc, on fait une mise à jour du besoin des feux.

2785

C'est pour ça qu'on a toujours dit Ste-Rose, Frédéric, tous les autres, Ste-Marie, parce qu'il y a des bretelles, Barrette, St-Martin, c'est des intersections qu'il va falloir évaluer au moment opportun, c'est-à-dire lorsqu'on va faire le projet et puis on va planifier plans et devis finaux pour vraiment les réaliser à très court terme.

2790

Ça fait qu'on fait l'analyse, on prend les données de circulation à ce moment-là et puis on dit oui, ça en prend un ou non, ça n'en prend pas. Parce qu'il faut comprendre que, installer un feu de circulation, comme à Ste-Rose, dans ce qui est prévu, géométriquement parlant, ce n'est pas un problème. Ce n'est pas un problème et puis si on fait les travaux, on va faire des travaux d'aménagement géométrique, ils vont être nécessaires si on met un feu de circulation. On fait toujours ça. Avec des voies de virage à gauche, ils sont déjà prévus.

2795

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, ça va être possible d'en ajouter ?

2800

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2805

Oui oui, oui oui. Ça, les feux, on ne peut pas dire aujourd'hui que, dans cinq ans, six ans, je vais en avoir besoin de un là précisément, parce qu'il y a toute l'augmentation des résidences, de la construction et caetera, l'achalandage, ça augmente ça. Même, on met à jour, on a mis à jour, vous allez voir demain, lorsqu'on va vous présenter nos dernières données de circulation, je pense que ça va ouvrir des yeux à certaines personnes parce qu'il y a des changements. Il y a eu des changements qui n'étaient pas prévisibles il y a quatre cinq ans.

2810

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, on a un début, est-ce que ça vous va pour l'instant ?

2815

M. DANIEL ARSENAULT:

Pour le moment, oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci. J'appellerais monsieur Gilles Beaulieu.

M. GILLES BEAULIEU:

2820

Bonsoir.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2825

Bonsoir.

M. GILLES BEAULIEU:

2830

Ma question est à savoir, en fonction du MTQ, si les plans au point de vue de l'emprise du projet est définitive ou s'il y a encore de l'ouverture pour certaines améliorations ou certaines modifications ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que vous êtes plus, pour l'élargissement ou le contournement, est-ce qu'il y a un secteur que...

2835

M. GILLES BEAULIEU:

Élargissement.

2840

M. LOUIS DERIGER, Président:

Élargissement.

M. GILLES BEAULIEU:

2845

Laissant comme une voie de desserte.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2850

Donc, vous parlez plutôt de la voie de desserte qu'on retrouve au Rang Frédéric, dans ce secteur-là

M. GILLES BEAULIEU:

Non non non.

2855

M. LOUIS DERIGER, Président:

Non.

2860

M. GILLES BEAULIEU:

Du tout, c'est à un autre endroit, je pense, exemple, à partir du dépanneur de Notre-Dame-des-Prairies à aller, en s'en allant vers le Rang Ste-Rose ?

2865

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, vous vous voulez savoir, en fait, si le projet, actuellement, s'il est encore, dans le fond, si c'est, à quelle étape il est rendu, est-ce que c'est un projet qui peut encore bouger ou si c'est fixe ?

2870

M. GILLES BEAULIEU:

Exact.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2875

Donc, monsieur Barabé, peut-être nous dire, le projet comme il est, l'état d'avancement du projet, est-ce que c'est un projet, on comprend que c'est un avant-projet, mais est-ce qu'il est définitif, est-ce qu'il reste encore des ajustements, est-ce qu'il y a des choses qui pourraient changer, éventuellement, pour ce qui est de l'élargissement ?

2880

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui, le projet pourrait être modifié. Ce que monsieur Beaulieu mentionne au niveau de la voie de service, ce que je crois comprendre, c'est qu'il y a déjà eu un projet de voie de service pour un développement commercial à partir de Ste-Rose à aller jusqu'à la 1^{ière} Chaloupe, où est-ce qu'il y a une salle de quilles et puis il y avait un, il y avait un projet de développement.

2885

M. LOUIS DERIGER, Président:

2890

Du côté est ou du côté ouest ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Ça se trouve à être du côté est.

2895

M. LOUIS DERIGER, Président:

Du côté est.

2900

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Il y a un projet de développement que, moi-même j'ai travaillé avec le promoteur du temps, et puis ils regardaient pour une desserte possible en arrière lot par la 1^{ière} Chaloupe, et puis je sais qu'il y a eu une demande d'adressée, je crois, à la Commission de la Protection du territoire agricole, sous toutes réserves, parce qu'il y avait eu un refus, donc, au niveau de tous le développement qu'il y avait là, puis je ne suis pas sûr qu'au niveau schéma d'aménagement, ça a été retenu, en tout cas, sous toutes réserves, mais moi, il y a quelques années, le promoteur avait discuté d'un projet de voie de desserte pour son commerce actuel et un commerce, des commerces futurs. Il voulait s'extensionner jusqu'à sa ligne de lot, qui n'arrivait pas au Rang Ste-Rose, parce qu'il y a une séparation des lots, des terres entre Ste-Rose et la 1^{ière} Chaloupe, ça fait qu'il était propriétaire jusqu'au lot, la séparation des lots dans les deux rangs là.

2905

2910

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, ce que je comprends, que c'est un rang, donc il n'y a pas de voie de desserte prévue au projet, à part la voie de desserte au Rang Frédéric, au nord du Rang Frédéric ?

2915

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

C'est en plein ça. Il n'y en a pas d'autres et puis la desserte agricole, dans le contournement de Saint-Félix, actuellement.

2920

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, monsieur Beaulieu, est-ce que ça répond à votre question ?

2925

M. GILLES BEAULIEU :

Bien, ça répond d'une certaine manière. Est-ce que ça veut dire que c'est coulé dans le béton, il n'y a plus aucun autre projet qui va se réaliser ou ?

2930

M. LOUIS DERIGER, Président:

2935

Donc, monsieur Barabé, est-ce que ce projet-là, est-ce qu'il y a encore des ajustements qui peuvent être faits ou si c'est vraiment la phase finale, parce qu'on a une phase 1, tout à l'heure, que vous nous avez expliquée, avec la voie de...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2940

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

... de virage, mais celui-là, est-ce que c'est le final ?

2945

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2950

Oui, ce qu'il faut comprendre c'est que, si on fait une voie de desserte, c'est parce qu'on en a besoin. Dans le sens, on ne la fait pas pour faire un développement. Tu sais, ce n'est pas le rôle du ministère des Transports. On fait une voie de desserte pour, ça le dit bien, pour desservir des personnes, des lots qu'on affecte par notre projet. Ça fait que c'est pour ça qu'on fait des voies de desserte. La voie de desserte qu'on fait entre Frédéric et la limite des terrains de la Municipalité, c'est justement pour desservir, désenclaver, entre guillemets, parce que les gens ne sont pas nécessairement enclavés, mais il y a une grande perte de superficie en façade, au niveau stationnement, et caetera, au niveau accès, difficulté d'accès, ça fait que c'est pour ça qu'on fait une voie de desserte. Elle est justifiée par notre projet, mais je n'irai pas faire une deuxième voie de desserte pour dire bon, on va aller construire un paquet de magasins ou des maisons ou quoi que ce soit, qui n'est pas provoqué par notre projet.

2955

2960

Ça fait que c'est pour ça que le secteur de la 1^{ière} Chaloupe, on a fait une ouverture pour donner accès à l'ensemble des commerces qu'il y a là présentement, qui sont là. On ne pouvait pas les desservir autrement, ça fait que, et puis même dans le temps que le promoteur, ça satisfaisait ses besoins, puis même lui avait, on a même aidé à imaginer, à concevoir une desserte qui pourrait profiter de cette ouverture-là qu'on a dans le terre-plein central, pour desservir tous ses commerces futurs sur son lot. Puis ça satisfaisait le promoteur du temps.

2965

M. LOUIS DERIGER, Président:

2970

Bon, monsieur, en fait, ce qu'on comprend c'est que, en fait, la réponse, moi, ce que j'en comprends c'est que la voie de desserte, s'il y en avait une à faire, ce serait probablement la municipalité qui la prendrait en charge, mais dans le projet actuel comme on a là, on n'a pas de voie de desserte de prévue pour, à part celle du Rang Frédéric, au nord du Rang Frédéric, qui elle est là parce qu'il y a des accès qui sont coupés.

M. GILLES BEAULIEU :

2975 D'accord. Advenant que la municipalité décide de faire une voie de desserte, est-ce que ça va amener d'autres audiences ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

2980 Écoutez, je vais demander au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Est-ce que, s'il y a un ajout au projet, par exemple, une voie de desserte qui viendrait s'ajouter à un projet déjà, qui est en audience actuellement, est-ce qu'il y aurait une autre audience suite à ça ?

MME DANIELLE DALLAIRE:

2985 Bien là, il faudrait voir si c'est un projet différent du projet qu'on étudie actuellement. Si c'est un projet différent, il faudrait qu'on reçoive un avis de projet et puis qu'ils fassent, qu'on voit si c'est un projet qui doit passer par la procédure.

2990 Si c'est un projet, si c'est un ajout au projet actuel, il n'y aurait pas de nouvelles audiences, ce serait des modifications sur lesquelles on ferait des consultations intergouvernementales, mais ça continuerait dans la procédure actuelle.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2995 Oui, monsieur Chatagnier.

M. HERVÉ CHATAGNIER :

3000 Oui, ça m'étonnerait beaucoup, si c'est un projet différent, que, si c'est un projet de la municipalité et puis pas un nouveau projet, ça...

3005 Pour qu'un projet de route soit assujéti, il faut que ça ait une, soit une des deux conditions, soit une emprise moyenne de 35 mètres et plus ou quatre voies.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ou quatre voies. Donc, ça répond à votre question ?

3010 **M. GILLES BEAULIEU :**

En partie, oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3015

En partie. Donc, vous pourrez vous réinscrire pour la suite.

M. GILLES BEAULIEU :

3020

D'accord.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci. Nous invitons maintenant monsieur Réjean Belville.

3025

M. RÉJEAN BELVILLE :

On a répondu à une partie de ma question concernant la sécurité routière à l'intersection ici, à Notre-Dame-de-Lourdes.

3030

M. LOUIS DERIGER, Président:

C'était pour la rue Principale ou ?

3035

M. RÉJEAN BELVILLE:

Oui. À l'origine du projet, c'était 90 km/h, on l'a diminuée apparemment à 70, qu'on vient d'apprendre ce soir.

3040

M. LOUIS DERIGER, Président:

70 dans une phase temporaire.

M. RÉJEAN BELVILLE:

3045

Bien, dans le futur. Mais moi, je me demande même si on ne pouvait pas envisager, ou si le Ministère ne pouvait pas envisager, à un moment donné, de réduire à 50, étant donné qu'on traverse notre périmètre urbain, notre zone village, notre zone commerciale, que nos commerces sont en majorité

3050 du côté est de la 131 et que la majorité de la population demeure du côté ouest, l'école n'est pas loin de l'intersection, c'est une école primaire, il y a beaucoup de traversées qui se font à pied.

3055 Ensuite, je crois qu'il doit y avoir plus que cinq voies à traverser, parce qu'on nous parle de voie d'accélération pour les autos qui proviennent du côté ouest, qui se dirigent vers la 131, il y a des voies d'accélération pour embarquer sur la 131, qui donnent plus large. Donc, ça devrait faire plus que cinq voies, si je comprends bien votre dessin.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3060 On va commencer par, on va aller vérifier avec le Ministère, qu'est-ce qui en est. D'abord, peut-être, la première chose, j'aimerais juste vérifier, la question de la vitesse, est-ce que ça peut être à 50, qu'est-ce qui régit les différentes vitesses dans votre, le choix des vitesses ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3065 Au niveau, on est régi par le code de sécurité routière, qui détermine des vitesses réglementaires, en fonction des zones.

3070 Quand on parle de 50 km/h, c'est une vitesse légale dans une agglomération urbaine. Ça, c'est une vitesse qui est légale. Je crois que c'est l'article 328 du Code de sécurité routière qui dicte ça. Sauf que le, souvent, on nous a parlé de mettre ça à 50 km/h. Actuellement, en fonction de l'environnement physique des lieux, je parle de la route, l'environnement physique, les gens ont de la difficulté aujourd'hui à respecter 90 km/h. Ça, je peux vous le dire, les gens circulent.

3075 On a fait des analyses de vitesse, on voit que les gens, à un moment donné, ont diminué un petit peu leur régime de vitesse, inférieure à 90. Dans l'aménagement que l'on propose, ce qu'on voyait sur la dernière diapositive, où on avait un îlot du côté droit, qui était un îlot du côté nord de l'intersection de la rue Principale, c'est ce qu'on appelle un îlot comme, pour favoriser une réduction des vitesses, sensibiliser les gens qui arrivent dans une zone où l'attention doit être plus grande. On appelle ça une entrée d'agglomération. La même chose, on va faire la même chose du côté sud, pour favoriser l'effet
3080 visuel, pour que les gens puissent dire oup ! attends un peu, là j'arrive dans une agglomération, je devrais réduire ma vitesse.

3085 C'est difficile de réduire à 50 km/h la zone actuelle parce que la zone actuelle, c'est une zone où c'est commercial, d'un seul côté, du côté est principalement, côté sud de l'intersection, on a des, les commerces sont tous du côté est. Du côté nord, il y a quelques commerces du côté est. Côté ouest, il y a une résidence ou deux, de mémoire, il y a un commerce. Donc, ce n'est pas une, tu sais comme on dit, quand vous passez, vous le voyez, on est quasiment passé là. Ça fait qu'il faut faire des aménagements physiques pour inciter les gens à réduire la vitesse.

3090 C'est pour ça que, en première tentative, à 70 km/h, avec une VVG2S, nous autres on pense

qu'on pourrait réussir à réduire la vitesse des gens, la vitesse pratiquée. Mais ça, on va le surveiller, mais je ne peux pas dire aujourd'hui que je mets 50 km/h et puis qu'il n'est pas respecté, ce n'est pas mieux, mais il y a une chose qu'on peut faire, on peut mettre 70 et puis le faire respecter par exemple. Ça, on a la facilité.

3095 Il faut quand même penser que, au trafic de transit, aux milliers de véhicules qui passent là, il faut quand même qu'ils soient capables de circuler sans trop grande perte de temps. Et puis le fait d'avoir 70 ou 50, au niveau de la traversée de la route 131, aux feux de circulation, n'amène pas un changement remarquable au niveau de la sécurité.

3100 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

L'autre question aussi que monsieur nous a soulevée c'est la voie d'accélération, est-ce qu'il y a une voie d'accélération de prévue ?

3105 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

À ma connaissance, on ne parle pas de voie d'accélération à une intersection comme ça.

M. RÉJEAN BELVILLE :

3110 Je regrette, mais on la voyait...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3115 C'est un rayon de virage.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3120 Juste un instant, on va juste entendre la réponse et puis on vous revient.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

On parle de rayon de virage à une intersection tout simplement, on n'a pas à faire une voie d'accélération à une intersection avec un feu de circulation.

3125 **M. RÉJEAN BELVILLE :**

J'aimerais qu'on revoie le plan.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3130

Oui, est-ce qu'on peut projeter le plan, monsieur. Expliquez-nous un peu plus, je veux juste mieux comprendre votre question. Vous dites qu'il y a une voie d'accélération à l'intersection ?

M. RÉJEAN BELVILLE :

3135

Pour les autos qui descendent ici, il y a une voie d'accélération pour aller vers Joliette. On va la voir sur votre plan, en hauteur.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3140

On va voir le plan.

M. RÉJEAN BELVILLE :

3145

Puis qui sert aussi pour ceux qui rentrent, qui viennent de Saint-Félix. Pas celui-là, le plan qu'on voit du dessus, le plan aérien.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3150

Le plan du carrefour.

M. RÉJEAN BELVILLE :

Le plan aérien de l'intersection.

3155

M. LOUIS DERIGER, Président:

Et là, on parle de la rue Principale, n'est-ce pas, c'est ça ?

3160

M. RÉJEAN BELVILLE :

L'intersection de la Principale, vue aérienne s'il vous plaît.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3165

Ce ne sera pas long, monsieur.

M. RÉJEAN BELVILLE :

3170 On l'avait tout à l'heure, et bien la rue Principale, la rue Principale. C'est bien ça, la rue Principale.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3175 C'est ça.

M. RÉJEAN BELVILLE :

3180 Il n'y en avait pas un plus gros que ça tantôt.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Tantôt, vous aviez un plan tout à l'heure, quand vous avez montré tout à l'heure la...

3185 **M. RÉJEAN BELVILLE :**

Pas mal plus gros que ça.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3190 Le plan intermédiaire, avec des phases. Vous aviez un plan plus, on on voyait le terre-plein, c'est ça que vous voulez ? Celui-ci ?

M. RÉJEAN BELVILLE:

3195 Oui. On voit les lignes du côté, du haut du plan.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3200 Oui.

M. RÉJEAN BELVILLE:

On voit les lignes de la, tu tournes le coin, c'est-à-dire le coin est coupé pour donner plus de chance aux autos de rentrer et de sortir, mais les piétons doivent traverser sur cette section-là.

3205

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, est-ce que les voies...

3210

M. RÉJEAN BELVILLE:

Bon, regardez , il le montre avec son point rouge. Ça là, des deux côtés.

3215

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Barabé, est-ce que ces voies-là, est-ce que ces réaménagements-là correspondent à des changements de rayon pour faciliter les virages ou si c'est vraiment des voies d'accélération ?

3220

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Non non, c'est vraiment des rayons pour faciliter les virages. Parce que, si on prend la rue Principale, elle n'est pas très large actuellement, ça fait qu'il faut faire un rayon parce que, autrement, on ne peut pas amener le trottoir plus obtus et puis que les piétons se fassent écraser par un camion parce qu'il est obligé de passer sur le trottoir pour tourner.

3225

M. LOUIS DERIGER, Président:

Et ça...

3230

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

C'est vrai que ça peut élargir légèrement l'intersection, ce n'est pas nécessairement une voie, mais ça peut élargir, mais...

3235

M. LOUIS DERIGER, Président:

Mais c'est considéré, cette largeur-là, dans vos calculs de temps de traversée ?

3240

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui oui oui oui, nous autres c'est à partir du moment que la personne quitte soit le trottoir ou l'accotement, qui est permis pour le piéton pour traverser, à aller jusqu'à la traversée complète.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3245

Monsieur Belville, je vais juste, je vais vous entendre, mais si c'est une autre question, il va falloir que vous reveniez.

M. RÉJEAN BELVILLE:

3250

Non, c'est sur le même sujet.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3255

Même sujet, allez-y.

M. RÉJEAN BELVILLE:

3260

C'est à propos du temps de traversée. Présentement, ici on a quatre voies dans une zone de 90 km/h, on a 18 secondes pour traverser, on va prendre, à la 1^{ière} Chaloupe, où il y a trois voies dans une zone de 70 km/h, on a 22 secondes pour traverser.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3265

Pourquoi dix-huit, pourquoi vingt-deux ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

3270

Est-ce que, monsieur...

M. RÉJEAN BELVILLE:

Une voie de plus ici, 20 km plus rapide, on a 4 secondes de moins.

3275

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que vous pouvez nous dire, monsieur Barabé, le temps qui est prévu, de traversée ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3280 Je n'ai pas les données pour...

M. LOUIS DERIGER, Président:

3285 Est-ce que vous pouvez nous les...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Je peux vous sortir ça sans problème.

3290 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Donc, ce serait possible de nous transmettre ça ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3295 Oui oui oui, demain, on peut vous dire les temps actuels de traversée qu'il y a sur...

M. LOUIS DERIGER, Président:

3300 Vous nous direz à ce moment-là le temps qu'il y a à la Chaloupe aussi.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3305 Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Et au...

3310 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

J'ai même un expert en feux de circulation qui peut vous entretenir sur le sujet, puis il pourra, demain, vous donner en détail comme, les temps du feu qui existe là.

3315 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Parfait. Donc, demain, on...

3320 **M. RÉJEAN BELVILLE:**

Je vous ferai remarquer aussi que, souvent, les boutons sur une intersection comme ici ne sont pas facilement accessibles pour les enfants ou les piétons, soit en hiver ou quoi que ce soit, ils sont, des fois le poteau de lumière est de l'autre côté du banc de neige.

3325 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Je pourrais vous dire que c'est vrai. Je l'ai constaté moi-même, mais c'est une question d'entretien d'hiver. Des fois, on a de la difficulté avec nos entrepreneurs.

3330 **M. RÉJEAN BELVILLE:**

C'est pourquoi...

3335 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Bien, ça va être corrigé, j'imagine ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3340 Mais, par contre, je vous ferai remarquer aussi qu'un trottoir, ça aide beaucoup.

M. LOUIS DERIGER, Président:

C'est bien.

3345 **M. RÉJEAN BELVILLE:**

Toutefois, j'aimerais qu'on envisage, à un moment donné, de diminuer la vitesse même à 50 km/h, on est un village.

3350 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Mais ça, votre position, vous comprendrez que, actuellement, on est dans une période de questionnement et puis on va vous entendre aussi pour les mémoires , bien évidemment. Merci.

3355 Donc, nous appelons maintenant monsieur Gaby Grégoire. Juste avant, monsieur Grégoire, avant que vous preniez la parole, j'aimerais vous dire que, actuellement, il nous reste environ dix personnes, oh ! excusez-moi, donc cinq personnes pour ce soir. Écoutez, on va essayer de voir tout le monde ce soir, donc je m'attends à arrêter vers les 23h00. Si jamais il y a des gens qui ne passent pas ce soir, vous ne perdrez pas votre ordre de priorité, demain je vous rappelle. Donc, ne soyez pas
3360 inquiets.

Alors, allez-y, monsieur Grégoire.

M. GABY GRÉGOIRE:

3365 Bonsoir. Moi, ma préoccupation, mon commerce est situé en face de la 1^{ière} Avenue, sur la même intersection.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3370 O.k. Un petit peu plus...

M. GABY GRÉGOIRE:

3375 Oui, un petit peu plus vers le nord, Grégoire Sport. Ma préoccupation c'est que les gens qui viennent du nord, ils sont une grosse partie de ma clientèle, ils ne peuvent plus rentrer chez nous.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3380 Donc vous, vous êtes du côté est.

M. GABY GRÉGOIRE:

3385 Parce qu'il faut qu'ils traversent le muret, mais il a 6" d'épais, c'est difficile avec un **trailer** et puis un bateau en arrière.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce qu'on pourrait avoir une vue plus de cette partie-là ?

3390 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Peut-être sur l'autre diapositive, on a la...

3395 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Même si l'échelle est plus...

M. GABY GRÉGOIRE:

3400 C'est ça, à l'extrême gauche.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Ça c'est la 1^{ière} Avenue.

3405

M. LOUIS DERIGER, Président:

1^{ière} Avenue, puis votre commerce ?

3410 **M. GABY GRÉGOIRE:**

C'est ça. Bien, les deux entrées qu'il y a là, c'est les deux de mon commerce.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3415

C'est ça, celle-là et celle-là, c'est l'entrée de monsieur Grégoire.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3420 Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu comment monsieur va accéder ou, en tout cas, comment les gens vont accéder à son commerce, est-ce qu'il y a des détours à faire, comment ça va fonctionner ?

Je ne sais pas si ça répond, si c'est un peu la question que vous vouliez ?

3425

M. GABY GRÉGOIRE:

Bien moi, ce que je vois c'est que les gens vont être obligés de prendre la 1^{ière} Avenue, rentrer dans le village, aller prendre la rue Principale pour rentrer chez nous, mais moi je vends des bateaux, j'ai des clients avec des grosses remorques qui rentrent chez nous, ce n'est pas une bonne idée.

3430

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que vous pouvez nous dire un peu le cheminement, si c'est bien ce que monsieur nous dit, de 1^{ière} Avenue, tout le détour qu'il doit faire pour accéder au commerce ?

3435

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

C'est, on parle toujours de la direction nord.

3440

M. LOUIS DERIGER, Président:

Direction nord.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3445

Direction...

M. GABY GRÉGOIRE:

3450

Mais, en revenant, ils sont sud.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Quelqu'un qui vient de la direction nord, qui vient du nord, qui s'en va au sud.

3455

M. GABY GRÉGOIRE:

Oui, ça c'est pire.

3460

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Bon, c'est sûr que ça c'est une avenue possible, de prendre la 1^{ière} Avenue et puis aller chercher la rue Principale, puis de revenir à l'intersection. Ou, en phase finale, il pourra traverser l'intersection et puis aller prendre le prochain virage, virage en U, qui est au sud de la rue Claude, et puis revenir. Et, en

3465 phase finale, je parle d'un quatre voies, on parle de six, sept cents kilomètres, six , sept cents mètres ,
c'est-à-dire, un kilomètre, un bon kilomètre de détour.

Ça, on est conscient de ça. C'est la même chose pour les autres commerçants qui sont à proximité, de l'autre côté aussi, de l'intersection de la rue Principale.

3470

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que ça, parce que tantôt on parlait de compensation tout à l'heure, pour les achalandages, est-ce que le fait que des détours soient faits par les commerçants ou par la clientèle, est-ce que ça fait partie de, est-ce qu'il y a des compensations qui sont prévues pour ça dans votre façon de faire ?

3475

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Non, il n'y a pas de compensation. Les compensations, si vraiment on touche à la propriété et puis on modifie la propriété, qui fait en sorte que, mais il n'y a pas de compensation pour un changement géométrique.

3480

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que, et bien là j'ai peut-être fait une question avec votre position, mais est-ce que vous avez une question, est-ce que ça répondait à votre question ?

3485

M. GABY GRÉGOIRE:

Bien, ce n'était pas ça ma question, sauf que là tout ce que je vois c'est qu'on me dit c'est ça, tu vas vivre avec ton problème.

3490

M. LOUIS DERIGER, Président:

Écoutez...

3495

M. GABY GRÉGOIRE:

Je veux dire, j'aurais aimé ça qu'il y ait peut-être une autre solution possible parce que, quand on parle de pertes d'exploitation, j'ai quand même 40 employés qui travaillent chez nous, j'ai d'autres entreprises qui sont compétiteurs à moi, qui sont sur la même route, à l'intérieur de quelques kilomètres, qui sont beaucoup plus faciles d'accès que chez nous.

3500

M. LOUIS DERIGER, Président:

3505

Donc, je peux penser que vous allez venir nous déposer un mémoire.

M. GABY GRÉGOIRE:

3510

Ça c'est évident, mais là je reste sur mon appétit. Merci.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3515

Alors, s'il y a d'autres questions, n'hésitez pas à vous réinscrire. Merci. Maintenant, nous invitons monsieur Pierre Breault.

M. PIERRE BREault:

3520

Bonsoir.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bonjour monsieur Breault.

3525

M. PIERRE BREault:

3530

La question est générale et puis globale. Dans les premiers énoncés, au niveau du ministère des Transports, on essaie de créer, en tout cas, d'atténuer la lourdeur du trafic pour le rendre plus fluide. Ma question est la suivante : Quand on connaît un peu l'encombrement qui se produit, soit à la hauteur de Notre-Dame-des-Prairies ou au village de Saint-Félix, avec le projet qu'on a en cours, à quel niveau on pense rendre le trafic plus fluide ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

3535

On va, monsieur Barabé, en termes de fluidité, est-ce que, bon, est-ce que les conditions actuelles de fluidité, peut-être nous dire, je sais que vous avez tout un langage, les lettres A, B, C, D, E, F, peut-être nous dire, de façon peut-être plus simple, quelles sont les conditions actuelles et puis comment le projet va améliorer ces conditions-là, en termes de fluidité ? Si on parle plus des secteurs des deux extrémités principalement, le secteur de Saint-Félix et le secteur Notre-Dame-des-Prairies ?

3540

M. PIERRE BREault:

3545

C'est les deux zones présentement qui préoccupent les gens et puis qui voient que le trafic s'alourdit dans les heures de pointe, surtout dans les heures de pointe. On met un projet en place et puis moi, la question que je me pose, c'est comment est-ce que ces deux pointes vont se résorber ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

Avec le projet ?

3550

M. PIERRE BREault:

Avec le projet ?

3555

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parfait. Donc, monsieur Barabé, je ne sais pas si vous voulez nous répondre.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3560

Oui, je pourrais, et bien d'une façon peut-être très simpliste, au bénéfice de tous les gens. Si vous prenez une circulation sur une voie et que vous la mettez sur deux voies, déjà au départ on vient de régler un gros problème. On vient d'augmenter la fluidité, c'est tout à fait normal. Et si, en plus, on n'a personne dans notre réseau qui décide un jour ou l'autre d'arrêter et puis de tourner à gauche, il ne peut pas parce qu'il y a un muret. Déjà là, on vient d'augmenter la fluidité.

3565

Je vous ai parlé tout à l'heure, monsieur le Président, qu'on avait fait un, on a une présentation au niveau de toute la fluidité, au niveau des débits de circulation, les changements de circulation, les mouvements de circulation qu'on a observés depuis les dernières années, qui va, en tout cas, qui va répondre à, scientifiquement parlant, à tout ce questionnement-là.

3570

Mais, en général, c'est qu'on s'est aperçu qu'on a jusqu'à 3.5% d'augmentation de circulation annuelle et puis qu'on avait, il y a quelques années, une circulation qui se... et bien, congestion, entre guillemets si on veut, on n'est quand même pas dans la Ville de Montréal, mais où on avait un niveau de service où tu circules d'une façon un peu aléatoire, tu ralentis, tu accélères, tu ralentis, tu accélères, parce qu'il y a des, il se fait des pelotons, puis il y a des gens en avant de toi qui ralentissent, d'autres qui vont un petit peu plus vite, donc c'est une circulation saccadée, puis je pense que c'est un peu ce que monsieur Breault mentionne, et puis on retrouvait ça vendredi soir, en direction du nord, les gens montaient dans le nord le vendredi soir et puis on retrouvait ça le dimanche après-midi en direction sud.

3575

3580

Ça c'était l'image typique qu'on avait avant, puis je pourrais vous dire que maintenant, on est rendu avec une circulation qu'on retrouve ce même phénomène-là le lundi, le mardi, le jeudi, le vendredi, puis là on retrouve au-delà de 300 heures par année où c'est chaotique. Puis, avec les taux de

3585 croissance qu'on peut anticiper d'une façon très très réaliste, sans en mettre trop, où d'ici cinq ans et bien, au lieu d'avoir 300 heures, on va être peut-être à 8, 900 heures. Ça, on pourrait demain, avec mon expert, pour vous détailler ces points-là, on a fait des beaux graphiques, pour vraiment voir toute cette progression-là de changement de circulation.

3590 Puis ce qu'une personne, un intervenant tout à l'heure mentionnait, l'augmentation de population, de Saint-Félix est passée de 2 000 et puis est passée 5 000, tout ça, on s'aperçoit que c'est peut-être ça aussi qui fait qu'on est rendu dans un milieu où il y a beaucoup plus de gens qui partent de Saint-Félix ou qui partent de Saint-Jean-de-Matha, je ne sais pas, ou de l'environnement, qui vont travailler dans le sud, qui passent à Saint-Félix pour aller travailler le matin, puis qui reviennent le soir, puis qu'il y a plus de voyageur pendulaire qu'il y avait il y a quelques années. Ça démontre un gros changement par rapport à la circulation des automobiles et des camions, entre autres, mais la circulation des automobiles, dans le milieu, quand les gens nous disent il me semble que, j'ai de la misère à traverser à pied à Saint-Félix, mais moi il y a des gens qui m'ont déjà dit ça, qui m'ont appelé même, tu sais. Il y a des périodes, j'ai de la difficulté à traverser, pourtant avant ça, ça allait bien, tu sais. Mais c'est un peu ça le phénomène d'augmentation de circulation, mais qui s'étale dans la semaine et non plus seulement que les fins de semaine. Ça c'est un enjeu très important.

3600 Ça fait que, en faisant un quatre voies et bien on se donne, tu sais, il passe plus d'eau dans un gros tuyau que dans un petit, puis il en passe plus dans deux petits que dans un seul, ça fait que c'est un peu ça qu'on fait, c'est qu'on dilue la circulation sur deux voies, quatre voies, parce que je calcule toujours les deux directions, mais que, en plus, on enlève des contraintes, des contraintes majeures qui sont, par exemple, l'automobiliste qui arrête pour tourner à gauche, celui qui accède. Donc, on a toujours une voie qui est quand même en écoulement libre, ça, ça donne beaucoup de capacité à la circulation.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3610 Donc, en fait, ce que vous me dites c'est que, en augmentant la capacité, automatiquement, on augmente la fluidité, c'est un peu le raisonnement que vous faites ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3615 Bien oui. Bien oui, c'est en plein ça.

MME LUCIE BIGUÉ:

3620 Vous faites un pontage.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Je pense qu'on fait plus qu'un pontage parce que, un pontage, c'est une artère qui se rétrécit.

3625 Nous autres, il n'y a rien qui s'est rétréci. C'est que l'artère est encore bien belle, mais c'est comme s'il y avait une deuxième coeur, on appelle ça des siamois avec un seul coeur, on est rendu là.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3630 Est-ce que ça répond à votre....

M. PIERRE BREault:

3635 Bien, peut-être juste un point. Je comprends très bien pour ce qui est mettons du contournement de Saint-Félix, d'arriver en tout cas à rendre la fluidité du... beaucoup plus, puis même dans la présentation du contournement de Saint-Félix, on fait un tronçon où est-ce qu'il n'y a pas de sortie, ça va être une circulation, mais quand on arrive au bout de l'entonnoir, qui est Notre-Dame-des-Prairies, ça va **jamer** dans le coude.

3640 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

En fait, ce que vous dites et bien c'est que vous n'êtes pas certain si la solution d'un quatre voies va vraiment augmenter la capacité, c'est-à-dire augmenter la fluidité ? Je veux dire, on augmente la capacité, mais peut-être pas nécessairement la fluidité ?

3645

M. PIERRE BREault:

Bien moi, je suis certain que ça va améliorer la capacité et puis la fluidité à aller jusque...

3650 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

De la partie au nord à la partie au sud.

M. PIERRE BREault:

3655

3660 Mais tant que le sud ne débloquent pas, ça va refouler. Parce que, tantôt, il y a un intervenant qui est venu et puis qui a parlé du bouchon qui s'était fait mettons dimanche, partir de la Chaloupe à aller jusqu'aux Cabanon bleu, et puis il y avait à peu près le même achalandage de Saint-Félix, ça a monté jusqu'à la 348 quasiment. Là, il n'y aura plus de bouchon en haut, 348, à Saint-Félix, il n'y en aura plus de bouchon, mais le Cabanon bleu va se rendre peut-être jusqu'à la 348.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3665

En tout cas, on verra votre position , en tout cas, lors des mémoires, pour venir nous dire ce que vous en pensez.

Nous invitons maintenant monsieur Jacques Bourdages.

3670

M. JACQUES BOURDAGES:

Bonjour.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3675

Bonjour, monsieur.

M. JACQUES BOURDAGES:

3680

Bonjour, monsieur le Président.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bonsoir.

3685

M. JACQUES BOURDAGES:

Moi, j'ai une petite question, c'est concernant ma propriété, il va arriver quoi avec ça, ma propriété ?

3690

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que vous pouvez nous situer un peu dans, où est-ce que vous êtes situé ?

3695

M. JACQUES BOURDAGES:

Ma propriété est située sur le Rang Portage, dans la desserte agricole.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3700

O.k. Donc, est-ce qu'on peut avoir un petit plan du Rang Portage, donc au nord ? Vous êtes près

de, êtes-vous entre Ste-Marie, au nord de Ste-Marie ou au sud de Ste-Marie ?

M. JACQUES BOURDAGES:

3705 Au nord de Ste-Marie.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3710 Au nord de Ste-Marie.

M. JACQUES BOURDAGES:

Le lot 195.

3715 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

195, votre lot ?

M. JACQUES BOURDAGES:

3720 Oui. Là, il va se passer quoi avec ma propriété là-dessus ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

3725 Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu quels sont les aménagements ? On voit qu'il y a une servitude de nonaccès, on voit des réaménagements au niveau du Rang du Portage ?

M. JACQUES BOURDAGES:

3730 Là, de la manière que je vois ça, vous partez avec mon entrepôt, mon puits, il va me rester quoi, le squelette de la maison ou quoi ? Je me pose la question.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3735 D'abord, dites-nous, qu'est-ce qui est en vert, ça correspond à quoi, la couleur verte sur votre carte ?

M. JACQUES BOURDAGES:

3740 Ça, c'est ma résidence privée.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3745 Ça c'est la résidence.

M. LOUIS DERIGER, Président:

La résidence privée, mais est-ce que le vert a une signification ?

3750 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Le vert, c'est un rapprochement....

M. LOUIS DERIGER, Président:

3755 Un rapprochement de la route.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3760 C'est ce qu'on appelle, on a identifié, au niveau du vert, c'est un rapprochement au niveau d'une propriété. C'est sûr que monsieur Bourdages, il y a ici, c'est un entrepôt, grosso modo, il n'y en a plus là, mais c'est quand même un trait de crayon, ça reste à être finalisé au niveau de l'emprise exacte.

3765 Est-ce que cette voie-là, peut-être se déplacera d'un côté ou de l'autre, ce n'est pas assez précis pour dire...

M. JACQUES BOURDAGES:

3770 Parce que là, il vous manque un bâtiment là-dessus.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur...

3775 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

C'est possible qu'il manque un bâtiment, mais c'est que ce n'est pas un plan, tu sais, c'est quand même un plan schématique ça là, de ce qu'on va faire. Ça peut arriver qu'on prenne le bâtiment au complet, ça va être, avec le plan schématique qu'on a présentement, il y a un rapprochement, on le voit sur le plan. Il y a des bâtiments qui seront, en tout cas, probablement affectés. On parle de ces bâtiments-là ici, mais ça reste à le définir précisément.

3780 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

3785 Qu'est-ce qui fait que, par exemple, dans ce cas-ci, bon, vous dites ce n'est pas finalisé, c'est encore incertain, mais il reste quand même que la propriété est touchée et qu'elle sera touchée, acquise entièrement ou, en tout cas, elle va être touchée de toute façon, c'est ça que je peux comprendre là. On ne parle pas d'une différence de 100 mètres.

3790 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

3795 Non non non non, là ce qu'on dit, la propriété va être touchée, on a des plans plus détaillés que ceux-là, ça c'est, ils sont schématiques. On peut dire que la propriété est rapprochée, c'est pour ça qu'il est en vert. Le rapprochement, ça va être quoi au niveau expropriation, au niveau de la valeur du rapprochement. Mais, des fois, il y a des valeurs de rapprochement qui font en sorte que le bâtiment, tu ne peux plus rien faire avec. Tu sais, c'est difficile, précisément aujourd'hui, de dire exactement qu'est-ce qui va se produire au niveau négociation, au niveau expropriation et puis entente, règlement qu'il va y avoir avec chacun des propriétaires. Puis il faut déterminer exactement l'impact que ça a au niveau de l'utilisation de ce bâtiment-là.

3800 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Monsieur Sirois, de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois...

3805 **M. MARTIN SIROIS:**

Oui.

3810 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Qu'est-ce qui se passe dans ces cas-là, quand une maison, parce que là, elle va devenir dérogatoire ?

M. MARTIN SIROIS:

3815 Le bâtiment devient dérogatoire, protégée par droits acquis, parce que déjà construite avant
l'aménagement de la voie. Donc, dérogatoire par rapport à l'implantation, là je vois que c'est une marge
avant, c'est-à-dire que le propriétaire pourra effectuer des travaux, mais qui n'auront pas, des travaux
d'agrandissement, mais qui ne doivent pas avoir pour effet d'aggraver le caractère dérogatoire, c'est-à-
dire d'empiéter dans la marge qui est déjà réduite par rapport à la réglementation.

3820

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ça va devenir un droit acquis.

3825

M. MARTIN SIROIS:

Il va tomber protégé par droits acquis, oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3830

Automatiquement.

M. MARTIN SIROIS:

3835

Bien, automatiquement, il faut savoir, est-ce que le bâtiment a été construit avec permis à
l'époque, n'est-ce pas ? On suppose, on présuppose que oui, mais c'est une condition à la
reconnaissance d'un droit acquis.

M. JACQUES BOURDAGES:

3840

Moi, je serais gêné de dire ça à ta place.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3845

Dites-moi...

M. JACQUES BOURDAGES:

Ensuite de ça, moi, vous passez sur mon puits, ils vont faire quoi avec le puits ?

3850

M. LOUIS DERIGER, Président:

Sur votre puits, vous avez un puits d'eau potable aussi qui est...

3855 **M. JACQUES BOURDAGES:**

Oui, c'est mon puits d'eau potable, qui est en plein milieu de la route.

3860 **M. MARTIN SIROIS:**

Est-ce que ça va, monsieur le Président ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

3865 Oui, ça va pour l'instant. Allez-y, donc vous avez un puits aussi qui...

M. JACQUES BOURDAGES:

Oui, en plein milieu de leur proposition de route.

3870

M. LOUIS DERIGER, Président:

Votre puits est en façade ou sur le côté, sur les marges latérales ?

3875 **M. JACQUES BOURDAGES:**

Il se trouve à être en plein milieu du chemin, le chemin qu'ils veulent faire.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3880

Puis, en arrière de votre résidence, est-ce que c'est votre champ d'épuration ?

M. JACQUES BOURDAGES:

3885 En arrière de ma résidence, j'ai ma piscine et puis j'ai mon champ d'épuration.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3890

Qu'est-ce qui se passe dans un cas comme celui-là, quand le puits est, parce que tantôt on parlait que vous vous engagiez à fournir l'eau si jamais il n'y avait pas, s'il y avait un dommage au niveau du puits, mais quand le puits est affecté et puis qu'il y a un champ d'épuration à l'arrière, comment vous fonctionnez ? J'imagine qu'on ne peut pas creuser en arrière là

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3895

Dans un règlement d'expropriation, on remet l'état des lieux ou on remet à la personne son droit de jouissance qu'elle avait antérieur. C'est-à-dire qu'un puits, ça lui en prend un. Un champ d'épuration, ça lui en prend un. On regarde, est-ce qu'il y a une alimentation, je vous donne un exemple, y a-t-il une alimentation aqueduc municipale à proximité, y a-t-il un réseau d'égout sanitaire à proximité ?

3900

On regarde toutes les avenues possibles et puis même, je vous dirais que, lors de la finalité du plan, avant de compléter le plan d'acquisition, on regarde toutes ces particularités-là, au niveau impact que ça va avoir par rapport aux résidants, mais on rétablit.

3905

Si on ne peut pas faire un puits, et bien là, il n'y a pas personne qui peut vivre sur ce terrain-là, ça prend de l'eau, ça en prend de l'eau pour vivre, puis ça prend un rejet, ça fait qu'il faut rétablir ça, on prend les moyens pour le faire, puis c'est toujours une négociation.

3910

Il faut comprendre que, au niveau acquisition, l'exproprié, on lui verse une indemnité pour qu'il puisse prendre un évaluateur, qu'on lui rembourse, pour évaluer tous ses besoins, exprimer tous ses besoins, toutes les contraintes qu'il a, et caetera, puis nous autres aussi, on regarde de notre côté, puis c'est une entente, il faut bien le dire. C'est une entente qu'on fait entre un propriétaire et le gouvernement pour rétablir la situation.

3915

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, qu'est-ce que je comprends c'est que, si jamais le terrain devient inutilisable, à ce moment-là vous faites l'acquisition ?

3920

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3925

On fait l'acquisition. On a vu, je pourrais vous citer un cas où, effectivement, la personne ne pouvait plus avoir un champ d'épuration, il était impossible pour cette personne-là d'installer une fosse septique avec champ d'épuration, et puis ça s'est passé pas tellement loin d'ici, on a fait l'achat global. On a acheté globalement. On a remis la maison en vente, parce qu'on ne veut pas garder, nous autres, on ne veut pas partir des logements, on l'a remise, vente de la maison et puis le terrain pour déménagement, quelqu'un qui, tu sais, pour s'en débarrasser.

3930

La personne qui a acheté la maison est allée chercher un droit chez son voisin, qui est agriculteur, pour pouvoir faire son champ d'épuration, puis elle a tout installé ça. Mais ce n'est pas

l'exproprié lui-même qui a fait ça, c'est un autre qui a acheté la maison, puis lui il a dit : Ah ! moi, je pense que je vais m'organiser comme ça. Ça aurait pu être l'exproprié lui-même qui aurait dit et bien regarde, si je peux avoir une permission au niveau de la Commission de Protection du territoire agricole, dans son cas, pour faire, pour prendre une partie nécessaire pour faire mon champ d'épuration, on aurait payé tous les dommages, mais l'exproprié ne voulait rien savoir, et puis il était dans son droit à part de ça.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Et ça, ce mécanisme-là, en tout cas, ces négociations-là commencent quand, à quel moment ? Parce que là, ce que je comprends c'est que là ce n'est pas, il n'y a rien de certain encore, dans le sens que le projet n'est pas, d'abord, il n'y a pas de décret, bien entendu, mais même s'il se faisait, c'est quoi les étapes qui viennent par la suite, est-ce que ça prend un an, comment ça fonctionne ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Les étapes au niveau du projet, c'est sûr que là, on est en processus d'autorisation environnementale, nous autres, on attend le décret, donc c'est le décret du Ministère, pour un CAR, un certificat d'autorisation de réalisation. À la suite de ça, on complète nos plans pour faire des plans d'acquisition, pour savoir exactement, chacun des propriétaires, les superficies concernées et caetera et caetera, pour avoir le détail.

Il faut, quand on arrive, tu sais, on monte un dossier pour chacun des propriétaires en fonction de son état, on prend combien de mètres carrés et puis au dixième près, puis et caetera, tu sais. On délimite ça comme il faut, c'est ce qu'on appelle le plan d'expropriation.

À partir de là, on va chercher un décret pour faire l'expropriation. C'est sûr que, dans un cas comme ici, où est-ce qu'on a une zone agricole, et bien ça nous prend l'autorisation de la Commission de Protection du territoire agricole avant de faire quoi que ce soit chez un exproprié.

Dès qu'on a le décret au niveau des acquisitions, là on commence à rencontrer chacun des propriétaires. Il y a des avis de transmis, puis on rencontre chacun des propriétaires, puis on lui explique toute la procédure, tous ses droits et caetera, puis on lui dépose une offre. On fait une évaluation de ses besoins par rapport à ce qu'il nous dit. C'est que la personne nous dit, c'est elle qui vit dans sa demeure, c'est elle qui sait comment sa demeure vit avec elle, tu sais, dans le fond. Moi, j'ai vu relocaliser des maisons, changer des entrées électriques de place parce que ça ne fonctionnait plus. Il faut rendre l'habitation habitable. D'habitude, c'est mieux que ce que la personne est.

C'est sûr que ça cause des inconvénients de jouissance, il y a des montants d'argent d'alloués pour ça, pour troubles et ennuis là, tu sais, mais on précise clairement, avec chacun des propriétaires, quelles sont les offres.

3975

On a des barèmes à respecter, c'est sûrement, il ne faut pas s'en faire, il ne faut pas se leurrer, s'il y en a pour 50 000\$ de dommages, puis la personne en veut pour 100 000\$ et bien là on ne s'entend pas, mais là il y a toujours le Tribunal d'expropriation qui règle le cas. C'est devant des experts.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3980

Puis là, tantôt, ce que j'ai compris dans votre réponse c'est que la personne qui, peut s'engager un évaluateur

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3985

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3990

C'est ça que j'ai compris, et puis que, à ce moment-là, les frais de cet évaluateur-là sont payés, sont remboursés par le ministère des Transports ?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3995

Oui, oui, pour être vraiment impartial et transparent dans toute la procédure d'acquisition, dès qu'on rencontre, par exemple, on rencontre monsieur Bourdages, il y a un agent chez nous qui va rencontrer monsieur Bourdages ou, des fois, c'est un mandataire, c'est des firmes d'évaluateurs qui sont compétents en la matière, qui vont rencontrer monsieur Bourdages, puis ils vont aller expliquer que, de son côté, il peut aller voir un évaluateur agréé pour regarder la problématique qu'il a chez lui et puis ça se négocie entre évaluateurs.

4000

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci. Monsieur Bourdages, est-ce que c'est...

4005

M. JACQUES BOURDAGES:

Ça répond pas mal à ma question.

4010

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ça répond à la question, merci beaucoup.

Madame Jocelyne Chaussé.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4015

Bonsoir.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4020

Bonsoir.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4025

Tantôt, vous parliez que vous enleviez la lumière au coin du Rang Ste-Rose, moi je reste sur la rue Henri-René, qui est parallèle à la 131, o.k.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4030

Excusez-moi, la rue, laquelle, je n'ai pas compris la rue ?

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

La rue Henri-René.

4035

M. LOUIS DERIGER, Président:

Henri-René, o.k.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4040

Qui est parallèle à la route 131. Moi, je veux savoir, en enlevant cette lumière-là, est-ce que le muret, il se continue au Rang Ste-Rose, si on enlève la lumière ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

4045

Est-ce qu'on peut, monsieur Barabé, avoir un plan ? On va visualiser un peu plus la...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui.

4050

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

Bon, la rue Henri-René est en haut.

4055

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, Rang Ste-Rose.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4060

O.k. Le Rang Ste-Rose et le muret, est-ce qu'il se continue là ou s'il y a un...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4065

Non.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que vous pouvez nous expliquer, après le muret, jusqu'où, comment il va se...

4070

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui. Le muret, non, le muret ici, au Rang Ste-Rose...

4075

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

Oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4080

On va faire un aménagement de virage à gauche ici.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4085 Oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Une voie de refuge pour le virage à gauche.

4090

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

Puis on n'aura pas de lumière ?

4095

M. LOUIS DERIGER, Président:

Attendez, madame. Attendez un petit peu, juste...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4100

Pour permettre, justement, les virages à gauche.

Ce que je disais au niveau de la lumière c'est que, au moment où on a fait l'évaluation des besoins, on parle déjà de quelques années, au moment où on a fait l'évaluation des besoins, le feu de circulation de Ste-Rose n'était pas justifié.

4105

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

Oui.

4110

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Dans la mesure que, aujourd'hui, avec les volumes de circulation que l'on a, ou des volumes de circulation que l'on prévoit ou qu'on aura dans quatre, cinq ans, avant qu'on fasse les travaux, au moment où on va faire les travaux, on va réévaluer la nécessité d'installer un feu de circulation. Si ça en prend un, on le met, ça ce n'est pas un problème. Mais si ça n'en prend pas, normalement, on ne dépense pas les deniers publics lorsque ce n'est pas requis. Puis on fait toujours une prévision cinq ans.

4115

M. LOUIS DERIGER, Président:

4120

Mais, monsieur Barabé, je pense, en tout cas, j'essaie de, je pense que je vois un peu le sens de votre question, dans l'étude d'impact, on dit qu'il y avait beaucoup d'accidents à l'intersection Rang Ste-

4125

Rose et 131, quand vous avez rajouté un feu de circulation, ça réduit pratiquement de moitié les accidents qu'il y avait à cette intersection-là. Là, on a un projet, on dit on améliore la situation, on réduit les accidents et puis on enlève le feu.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4130

Bien oui, puis on a deux voies. On a deux voies là.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Puis il y a deux voies, puis il est à quatre voies.

4135

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

Puis il y a deux voies là.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4140

Ah ! vous voyez, si on pouvait essayer de, c'est un peu le sens je pense de la question, c'est pourquoi on l'enlève si, avant, on en avait besoin, je comprends votre raisonnement pour dire, bon, on l'évalue à chaque fois, mais il y en avait un, ça réglait le problème des accidents, on fait un projet, on élargit, on enlève le feu, puis ça va être encore mieux ? C'est ça qu'on essaie de comprendre. C'est ça, madame Chaussé?

4145

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

Moi, je ne comprends pas en tout cas.

4150

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Moi, je ne suis pas sûr que, quand on dit que ça a réduit les accidents ou qu'il y avait un problème d'accidents.

4155

M. LOUIS DERIGER, Président:

Il me semble...

4160

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Moi, je peux vous conter l'histoire de Ste-Rose.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4165 Allez-y.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4170 Ste-Rose, le feu de circulation qui a été installé là, à Ste-Rose, c'est un feu politique. C'est un feu que le ministère des Transports a été obligé d'installer. Je ne vous conte pas de peur là, on a été obligé d'installer ce feu-là.

4175 Ce qu'il faut comprendre aujourd'hui c'est que l'aménagement géométrique n'est pas là, c'est juste un marquage qu'on a sur une route à 90km/h pour indiquer qu'il y a des gens qui peuvent tourner à gauche.

4180 Moi, quand je parle d'un aménagement pour le feu futur, je ne vous parle pas d'un marquage au sol, avec une ligne qui s'efface au bout de quatre, cinq mois. Moi, je parle d'un aménagement physique, un aménagement physique qu'on appelle une bande centrale, comme il va y avoir à la rue Principale, comme il va y avoir à Frédéric, c'est un aménagement physique qui donne une voie de protection pour le véhicule qui tourne à gauche. On n'a pas ça actuellement.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4185 Je ne comprends pas comment ça va se faire, mais en tout cas, disons que...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4190 Bien, pour vous expliquer, c'est qu'on prend les automobilistes qui passent tout droit, on garde leur alignement, puis on crée une voie ici, protégée de virage à gauche. Ça veut dire que le véhicule qui vient de Notre-Dame-des-Prairies, qui veut tourner à gauche sur Ste-Rose, et bien lui il n'y a pas d'auto en arrière de lui qui dit et bien tasse-toi, moi je m'en vais à Saint-Félix.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4195 Oui, mais il y en a deux qui s'en viennent en avant par exemple.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4200

Il y en a deux, oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Madame, attention.

4205

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Je suis d'accord qu'il y en a deux qui s'en viennent en avant, bien oui, mais...

4210

M. LOUIS DERIGER, Président:

Écoutez...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4215

En fonction des besoins de circulation, s'il y a besoin d'un feu, on va en mettre un.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4220

Oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Mais s'il n'y en a pas besoin, on ne voit pas pourquoi qu'on en mettrait un.

4225

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

Deuxième question...

4230

M. LOUIS DERIGER, Président:

Là, madame, posez la question à moi.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4235

Oui. Deuxième question...

M. LOUIS DERIGER, Président:

4240 J'ai une question par intervention, mais...

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

Oui, mais regardez, c'est bien vite, parce que ça a le même rapport.

4245

M. LOUIS DERIGER, Président:

C'est bien vite, mais...

4250

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

La route, elle devient double, quadruple, parce que c'est dans les deux sens, l'impact sonore, actuellement, on a deux voies et puis on n'est pratiquement pas capable de...

4255

M. LOUIS DERIGER, Président:

Écoutez, je vais être obligé de vous demander de vous réinscrire, madame.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4260

Bon.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4265

Parce qu'il faut, le bruit, on va en parler, ça c'est certain, mais c'est un sujet qui va demander beaucoup d'explications, je le sens. Donc, je vous propose de vous réinscrire et puis on va en discuter du bruit d'une façon plus précise.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

4270

Parfait.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4275 Avec les experts.

MME JOCELYNE CHAUSSÉ:

Merci.

4280

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci beaucoup.

4285

Madame Suzanne Rainville, elle n'est pas là.

UNE VOIX NON IDENTIFIÉE :

Elle est sortie.

4290

M. LOUIS DERIGER, Président:

Elle est sortie, je vais la rappeler, est-ce qu'elle est partie pour la soi... bon, on va voir si elle revient.

4295

Monsieur René Corfield Il est parti aussi.

Donc, écoutez, si vous, je pense qu'il est déjà 22 h 30, je pense que ce serait une bonne idée qu'on s'arrête pour le moment. Nous allons reprendre demain après-midi, à 13 h 30, et demain soir aussi, à 19 h 00, au même endroit.

4300

Ceux qui sont déjà inscrits sur la liste, vous ne perdez pas votre place, donc je vais vous rappeler.

UNE VOIX NON IDENTIFIÉE :

4305

Pour demain après-midi ou pour demain soir ?

M. LOUIS DERIGER, Président:

4310 Demain soir aussi. Donc, je garde la liste, je continue, je rappelle les gens. Donc, vous ne perdez pas votre place, même si vous n'êtes pas là, je vous rappelle.

Donc, on se revoit demain après-midi à 13 h 30. Merci beaucoup, bonne soirée.

4315 Je, soussigné, André Boudreau, sténographe officiel, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription fidèle et exacte de la preuve et du témoignage pris dans cette cause au moyen du sténomasque.

Le tout conformément à la loi,

4320 Et j'ai signé,

André Boudreau, s.o.

L.L.

4325 TM a.b.