

245

DT4

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

St-Félix-de-Valois

6211-06-073

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

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

AUDIENCE PUBLIQUE
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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 17 mai 2007 à 13 h 30, à la
Salle communautaire de
Notre-Dame-de-Lourdes (Québec)

TABLE DES MATIÈRES

	MOT DU PRÉSIDENT	2
5		
	M. LOUIS DERIGER, PRÉSIDENT:	2
	PÉRIODE DES QUESTIONS	10
10		
	M. GILLES FRÉCHETTE:	10
	MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:	22
	M. ANDRÉ RAINVILLE :	28
	M. DANIEL ARSENAULT :	34
15		
	M. BRUNO ARCHAMBAULT :	50
	PRÉSENTATION	
	M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:	51
20		
	M. JEAN-LUC PELLERIN:	56
	PÉRIODE DE QUESTIONS – suite	
25		
	M. BRUNO ARCHAMBAUT :	68

MOT DU PRÉSIDENT

30 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Bienvenue, bienvenue à cette 4^{ième} séance de la 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.

35

Mon nom est Louis Deriger, je préside cette commission, commission qui est également constituée de madame Lucie Bigué, commissaire, à ma gauche.

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

40

Bonsoir.

M. LOUIS DERIGER, Président:

45

Je rappelle, encore une fois, pour la question des, pour cette Première partie, cette première séance, cette 4^{ième} séance, elle est consacrée au questionnement. Donc, questionnement sur les deux projets, autant pour ce qui est des réponses provenant des personnes-ressources ou du promoteur sur le sujet.

50

Je rappelle encore une fois les règles. Donc, une question par intervention, sans sous-question, de manière à ce qu'on puisse entendre le plus de monde possible durant ces séances.

Des préambules, donc, je vous inviterais à limiter vos préambules, à moins que ce soit vraiment nécessaire pour la compréhension de la question.

55

J'aimerais peut-être débiter par les questions qui ont été laissées en suspens lors des séances précédentes et même que les documents aussi, les documents qu'on a déposés. Donc, je commencerais par le ministère des Transports, monsieur Barabé, est-ce que vous avez des documents qui ont été déposés et des réponses à des questions qui ont été laissées en suspens?

60

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui, on a quatre documents qu'on dépose aujourd'hui. Notre présentation d'hier sur l'impact sur l'activité économique, on a l'inventaire hydrogéologique de Saint-Félix-de-Valois. Ensuite de ça, on a l'échéancier et coûts de projets, que vous aviez demandé hier. On a l'impact du contournement, le dossier, ce qu'ils appellent dossier de positionnement et d'argumentation d'octobre 2000, qu'on va déposer aujourd'hui.

65

M. LOUIS DERIGER, Président:

70

Parfait. Puis, par rapport aux questions qui ont été laissées en suspens, est-ce qu'il y a de l'avancement, je sais qu'il y avait des questions, par rapport à la circulation, ça, on va le traiter, j'imagine, dans votre présentation que vous allez nous faire au courant des deux séances qui viennent.

75

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui, il y avait des questions...

M. LOUIS DERIGER, Président:

80

Sur le camionnage.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

85

Il y avait des questions pour, à l'extérieur de la zone, que ça va prendre un petit peu de...

M. LOUIS DERIGER, Président:

90

Mais pour ce qui est du, par exemple, du camionnage, qu'on avait soulevé?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Pour le camionnage, on a l'information, lors de la présentation.

95

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, on pourra aujourd'hui la présenter au courant des séances.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

100

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

105

J'aimerais aussi, il y avait une question par rapport au bâtiment de monsieur André Rainville, il semblait y avoir des, un manque de bâtiment, est-ce que ça a été examiné cette question-là?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

110

Non, on n'a pas vérifié parce que, le manque de bâtiment, on prend la question en délibéré, on va vérifier sur place.

M. LOUIS DERIGER, Président:

115

Vous allez vérifier, parfait. Peut-être, j'aurais peut-être besoin d'une précision de votre part, on a parlé de la question de la solution, la variante temporaire, on a cru comprendre dans votre réponse d'hier que, pour cette variante-là, donc la voie centrale, avec des virages à gauche, qui serait mise en place temporairement, qu'il n'y aurait pas d'élargissement; est-ce qu'on a bien compris?

120

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

C'est-à-dire... oui, c'est-à-dire qu'on va demeurer à l'intérieur...

M. LOUIS DERIGER, Président:

125 Dans l'emprise.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

130 ... de l'emprise existante. Ça veut dire que, à l'intérieur de l'emprise, on peut réaménager l'intersection pour ça.

M. LOUIS DERIGER, Président:

135 Donc, ça n'exige pas des acquisitions sur les terres ou...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

140 Non non non non. Non, c'est pour ça qu'on parle de, que c'est temporaire et puis que ça peut être fait comme un réaménagement d'intersection, pour régler une problématique que l'on vit présentement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

145 Puis j'imagine que les fossés, à ce moment-là, sont canalisés, comment, est-ce qu'il y a une canalisation ou si c'est, vous faites quand même des fossés?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

150 On fait des fossés, il n'y a pas de canalisation. Il peut y en avoir à proximité directement, près de l'intersection, mais c'est certain qu'on reste à l'intérieur de l'emprise. Je veux dire, il n'y a pas, on aurait pu le faire l'année passée, par exemple, vu que, mais c'est réalisable à l'intérieur de l'emprise.

M. LOUIS DERIGER, Président:

155 De l'emprise.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

160 C'est sûr que, lorsqu'on va faire le quatre voies, là ça prend de l'emprise additionnelle.

M. LOUIS DERIGER, Président:

165 Merci beaucoup. Maintenant, je vais demander au Ministère, madame Dallaire, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, est-ce qu'il y a de l'information additionnelle, des documents que vous avez déposés?

MME DANIELLE DALLAIRE:

170 Non, pas de nouveau document, monsieur.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Chatagnier?

175 **M. HERVÉ CHATAGNIER:**

Non plus.

180 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Monsieur Locat?

M. GILLES LOCAT:

185 Non. Cependant, pour une prochaine session, oui, il y en aurait.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Quels sont les documents que vous allez nous soumettre?

190 **M. GILLES LOCAT:**

195 C'est des documents qui concernent les discussions qui ont eu lieu hier, ce serait comme des éclaircissements. Il y a la résolution qui a été soulevée par monsieur Archambault je crois, hier, concernant l'appui du conseil de la MRC au projet d'élargissement...

M. LOUIS DERIGER, Président:

Dans l'emprise.

200 **M. GILLES LOCAT:**

205 ... de la 131 actuelle, au niveau du village, parce qu'il y a un contexte à ça, c'était par mesure d'éclairage, mais je veux vérifier les sources quant aux intentions réelles du conseil de la MRC sur cette question-là.

210 L'autre c'est pour éclairer aussi la question de l'impact sur la fonction commerciale pris dans sa globalité. J'ai demandé au responsable du service de l'évaluation de produire un résumé des valeurs des biens immeubles par grandes fonctions, soit résidences, commerces, industries et agriculture.

215 Nous avons déjà un tel tableau dans un document argumentaire d'un règlement de contrôle intérimaire qui date déjà de quatre ans, ça fait ressortir des, ça dresse la toile de fond quant aux impacts de la fonction commerciale prise dans sa globalité.

M. LOUIS DERIGER, Président:

C'est parfait. Donc, merci beaucoup. Maintenant, madame Manon Bonin, du ministère des Affaires municipales et des régions.

220 **MME MANON BONIN :**

Bonjour. Oui, on a déposé ce matin trois documents, c'est en réponse, entre autres, au projet d'agrandissement des périmètres urbains et l'inscription de ces propositions de règlement-là, éventuellement, dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement.

225 Je vais juste remettre en contexte, comme quoi le dépôt officiel de ce document-là, la Ministre, la direction n'a pas été saisie comme telle, donc on ne peut pas se prononcer ni sur l'état de situation au Ministère et tout ça.

230 Par ailleurs, par souci d'information, j'aimerais parler, entre autres, si jamais il y avait, bon, de telles modifications de demandées dans le cadre du schéma d'aménagement, il y a d'abord une preuve qui doit être faite par la Municipalité et la MRC quant à la justification de l'agrandissement du périmètre d'urbanisation.

235 À cet égard, j'ai déposé un document sur des contenus peut-être un peu plus techniques qu'on doit retrouver là-dedans au niveau des éléments de justification quant aux tendances récentes de l'augmentation du nombre de permis de construction, bon, il y a différentes choses, donc les gens pourront le consulter dans les documents de la commission.

240 Et j'ai aussi déposé, pour le bénéfice de la commission, les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour un aménagement concerté du territoire, un document qui date de 1994 et un document complémentaire de 1995, qui vient en fin de compte, une fois, pour le bénéfice de la commission toujours, une fois que ces propositions-là sont incluses dans le schéma d'aménagement, le projet de schéma est envoyé à la Ministre pour l'émission d'un avis gouvernemental qui doit tenir compte, notamment, d'orientations que le gouvernement s'est donné en matière d'aménagement.

245 Il y a des orientations gouvernementales qui sont peut-être un peu plus spécifique, à l'égard du périmètre d'urbanisation, des usages à caractère urbain là-dedans. Je peux peut-être, pour le bénéfice de...

250 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Vous pouvez peut-être résumer les...

255 **MME MANON BONIN :**

Les résumer, et bien je vais juste les citer grandement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

260 Parfait.

MME MANON BONIN :

265 Donc, celles qui sont plus directement concernées par les propos d'hier c'est, comme première orientation :

Privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et prioriser la revitalisation des centres-villes et des secteurs anciens; orienter l'extension urbaine dans des parties de territoire

270
275
280
285
290
295
300
305
310
315

pouvant accueillir le développement de façon économique et acceptable au point de vue environnemental et; en fin de compte, favoriser une approche intégrée du développement pour l'ensemble de l'agglomération urbaine.

Donc, à partir de ces orientations-là, il y a des attentes bien précises du gouvernement qui sont exprimées.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci beaucoup. Monsieur Bonin, monsieur, rappelez-moi votre prénom, je ne me souviens pas.

M. SERGE BONIN :

Non, aucun nouveau document, monsieur le Président.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Bélanger.

M. MARCEL BÉLANGER :

On n'a pas été sollicité à cet égard.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci. Monsieur Martin Sirois de la Municipalité de St-Félix?

M. MARTIN SIROIS:

Oui, il y a des plans illustrant les puits de captage d'eau souterraine alimentant l'aqueduc public, ainsi que les aires bactériologiques et virologiques qui sont, qui ont été réalisés par un consultant en 2006. Ils sont déposés à l'arrière.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parfait. Il y avait certaines questions qui ont été soulevées, est-ce que vous avez des réponses?

M. MARTIN SIROIS:

Effectivement, relativement à l'aqueduc, on a dénombré, on dénombre 1 600 unités d'occupation qui sont alimentées par l'aqueduc public, autant, enfin, toutes fonctions confondues, mais 1 600 unités d'occupation. Ça touche plus, ça ne correspond pas à un nombre d'individus, mais bien à un nombre d'unités matricules.

Quant au, vous aviez également, vous m'interrogez sur les commerces susceptibles de subir une baisse de fréquentation, à la suite de la déviation, on a estimé à 20% ce nombre de commerces, qui ont été dénombrés dans la portion qui est actuellement numérotée, mais qui ne le sera plus, suivant la déviation du trafic régional.

Donc, ça correspond à l'axe de la 131 entre le début, entre la limite sud de la déviation et la limite nord.

320 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Parfait.

325 **M. MARTIN SIROIS:**

Voilà.

M. LOUIS DERIGER, Président:

330 Donc, pour l'instant donc, c'est les informations que vous avez à nous transmettre, documents et tout ça.

Maintenant, monsieur Sylvain Gagnon, s'il vous plaît.

335 **M. SYLVAIN GAGNON :**

Pour l'instant, il n'y a pas de documents qui sont ajoutés, simplement, dans le courant de l'après-midi, il devrait y avoir les projets d'agrandissement de périmètre d'urbanisation, autant résidentiel que commercial, en bordure de la 131, qui devraient être déposés.

340

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci beaucoup. Monsieur Lévis, s'il vous plaît, MRC Joliette.

345 **M. JEAN-FRANÇOIS LÉVIS :**

Oui, un document qui a été ajouté, c'est une demande d'appui qui avait été faite de la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes à la MRC de Joliette, dans le cadre de, demandait la modification du projet d'élargissement de la route 131. Donc, la MRC de Joliette a adopté une résolution qui appuie, dans le fond, la demande de Notre-Dame-de-Lourdes. Donc, ça a été déposé.

350

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ça a été déposé. Monsieur Bernard, donc bienvenue, est-ce que vous, de votre côté, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et Alimentation, est-ce qu'il y a des informations additionnelles, des documents?

355

M. XAVIER BERNARD :

Non, aucun document déposé.

360

M. LOUIS DERIGER, Président:

Pas pour le moment. Est-ce que vous êtes accompagné de quelqu'un aujourd'hui ou vous êtes

365 seul?

M. XAVIER BERNARD :

Non, je vais être seul aujourd'hui.

370

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci beaucoup. Nous avons également dans la salle, c'est monsieur, monsieur Paul Lefebvre, je pense, qui est sécurité publique, il vient de sortir, mais il est ici actuellement.

375

Est-ce qu'il y a quelqu'un d'autre que j'ai oublié, je pense que non.

Donc, avant d'inviter le premier participant, madame Bigué, vous aviez une question pour monsieur Sirois.

380

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

Oui, je vais vous demander, hier vous avez parlé d'un mandat qui a été donné à une firme pour évaluer, constituer l'inventaire patrimonial ou architectural de la Ville de St-Félix et ainsi que les perspectives visuelles, vous avez mentionné ça?

385

M. MARTIN SIROIS:

Oui, effectivement.

390

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

Est-ce que vous pouvez le déposer?

395

M. MARTIN SIROIS:

Il n'est pas, il nous a été envoyé par bribes, il n'est pas tout à fait, la version finale n'est pas arrivée. Cependant, je peux vous envoyer, je peux vous déposer des extraits, tout à fait, que je n'ai pas actuellement en ma possession. Cette dernière séance, dernier délai ce soir, je vous apporterai ça, donc, des bribes, avec l'identification des unités morphologiques au niveau paysager.

400

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

Oui, et puis si vous avez le mandat qui a été donné, ça coordonnerait.

405

M. MARTIN SIROIS:

Ah! absolument.

410

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

Merci.

M. MARTIN SIROIS:

415 Je vous en prie.

M. LOUIS DERIGER, Président:

420 Merci beaucoup. Donc, nous allons inviter madame, en fait, je vais reprendre la liste qui a été laissée en suspens depuis le début des séances. Donc, madame Hélène Deblois, je ne sais pas si elle est ici cet après-midi, est-ce qu'elle est arrivée?

425 On fait une suspension de cinq minutes, on va reprendre pour, et puis on va entendre, en fait, le premier participant que je vais appeler, j'ai monsieur Adam sur ma liste, je ne sais pas si monsieur Adam est ici.

430 Monsieur Benny; monsieur Yves Perron; Guy Beauchamp; Luc Ducharme; monsieur Claude Lapierre; madame Christine Marion; monsieur Raymond Carbonneau et; monsieur Gilles... monsieur Gilles Fréchette, je pense que... bon. Donc, on va reprendre avec vous aussitôt que le système de son va être rétabli.

Merci. Donc, pause de cinq minutes.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

435

REPRISE DE LA SÉANCE

M. LOUIS DERIGER, Président:

440 Donc, je pense que les questions techniques sont rétablies, donc nous allons reprendre, si vous pouvez vous asseoir, donc.

445 Donc, nous allons poursuivre avec monsieur Gilles Fréchette. Donc, monsieur Fréchette, je vous écoute.

PÉRIODE DES QUESTIONS

450 **M. GILLES FRÉCHETTE:**

455 Chacun bonjour. J'aimerais, avant de débiter une question, soumettre à la commission que vous avez été mis en, on a remis, la Municipalité, à la rencontre du 11 mars 2003, avec le ministre Jacques Baril, ministre responsable du temps des régions du Centre du Québec, qui comprend une lettre du député du temps, monsieur Guy Chevrette, à la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois, et la réponse du maire du temps à celui-ci.

M. LOUIS DERIGER, Président:

460

Donc, ce document-là a été déposé à la commission et il se retrouve aussi dans les centres de consultations d'ici...

M. GILLES FRÉCHETTE:

465 Il devrait...

M. LOUIS DERIGER, Président:

470 Il devrait être...

M. GILLES FRÉCHETTE:

Chacun devrait en avoir une, vous avez en possession.

475 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

En fait, normalement, il est fait en 11 copies.

M. GILLES FRÉCHETTE:

480 Oui, je pense.

M. LOUIS DERIGER, Président:

485 Et, à ce moment-là, il est distribué dans les centres de consultation, donc les 3 centres je dirais de la région ici, donc à Notre-Dame-de-Lourdes, à Saint-Félix-de-Valois et puis il y en a un autre à Notre-Dame-des-Prairies. Et, également, on le retrouve dans le centre de consultation qui est à Québec, au bureau du BAPE et, également à Montréal, à l'UQAM, également dans le site Internet du BAPE, et la commission a également copie de ce document, pour les fins de son enquête.

490

M. GILLES FRÉCHETTE:

Est-ce que la commission des Transports a eu ...

495 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Disons qu'il n'y a pas de copie, nécessairement, pour le ministère des Transports.

M. GILLES FRÉCHETTE:

500 Ah! ici, vous ne l'avez pas?

M. LOUIS DERIGER, Président:

505 Non, mais par contre, ils ont accès au site Internet et au centre de consultation aussi, mais ils sont peut-être au courant déjà du document, remarquez bien.

M. GILLES FRÉCHETTE:

510 Bon, je considère que tout le monde en ont pris connaissance.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Oui. En tout cas, s'ils n'en ont pas pris connaissance, ça va être, il va être, les gens vont en prendre connaissance d'ici peu.

515

M. GILLES FRÉCHETTE:

D'accord, je vous remercie.

520

Bon là, si on veut aller sur notre question sur le développement de la voie, nous, la partie Saint-Félix-de-Valois, on mentionnait au ministère des Transports une desserte un peu plus haut que à la hauteur du Beaux-Arts.

M. LOUIS DERIGER, Président:

525

Est-ce qu'on peut donc, est-ce qu'on peut projeter le secteur, c'est la zone d'expansion urbaine, ce secteur-là?

M. GILLES FRÉCHETTE:

530

Je crois que oui, c'est ça. La desserte commerciale demandée par la Municipalité. C'est que, dans le premier plan, le Ministère, sur le projet de la 131...

M. LOUIS DERIGER, Président:

535

Ça c'est le plan qui est inclus dans le document dont vous nous parliez?

M. GILLES FRÉCHETTE:

540

Oui, mais ici la bretelle était beaucoup plus longue. Là, le ministère des Transports prévoit juste deux entrées, simplement, puis dans l'autre, il avait été projeté d'une allonge assez longue. Je me demande la participation du ministère des Transports, en quoi consiste le...

M. LOUIS DERIGER, Président:

545

Jusqu'où, en fait, s'arrêtent les travaux que eux vont faire et où est-ce que les vôtres vont commencer?

M. GILLES FRÉCHETTE:

550

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

555

C'est un peu ça que...

M. GILLES FRÉCHETTE:

560 Oui, parce qu'ils ont diminué leur portion à faire entre les plans. J'ai hâte qu'elle se fasse parce que, plus que ça va, plus ça diminue, ce qu'ils veulent faire.

M. LOUIS DERIGER, Président:

565 Parfait. Donc, monsieur Barabé, peut-être nous dire, dans un cas comme celui-là, où est-ce qu'on a une voie de desserte qui serait peut-être prévue et advenant que le projet se réalise, les travaux dont vous, vous assumez la charge, s'arrêtent à quel endroit, à quel moment est-ce que vous décidez que l'accès c'est vous, la Municipalité c'est... comment est-ce que vous gérez la responsabilité de chacune au niveau des raccordements comme ceux-là?

570 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Bon, ce qu'il faut comprendre, on a indiqué, d'une façon schématique, la limite pour la construction des deux bretelles, c'est-à-dire cette bretelle-là, ce serait la limite, disons qu'on ne pourrait pas la déplacer du côté, à la droite de l'écran, comme cette bretelle-là ici, on ne pourrait pas la déplacer du côté gauche, tu sais. Ça c'est la limite.

575 Mais le positionnement des bretelles, celle-là pourrait arriver là, celle-là pourrait arriver là,. À l'intérieur de ces limites-là, les bretelles peuvent être positionnées, selon ce que la Municipalité va vouloir faire par rapport à sa voie, à sa desserte ou sa voie de service.

580 Parce que, dans l'étude, il a toujours été question que la Municipalité voulait faire une voie de service pour relier les bretelles d'entrée et de sortie, jusqu'au Rang Ste-Marie. Mais ce n'est pas défini, ça fait que c'est difficile pour nous autres de dire bon bien, la bretelle, où est-ce qu'on va l'arrêter?

585 Si la voie, par exemple, est un peu plus au nord, et bien on va se rendre à la voie. Mais c'est des limites, on indique des limites minimales. Donc, la bretelle ne pourrait pas être plus près de la voie de contournement. Elle pourrait être plus loin, mais pas plus près, dans ce qu'eux autres veulent faire comme chemin de service.

590 Ça fait que ça nous prend le projet de la Municipalité pour pouvoir se raccorder dessus. Nous autres, on se rend, on prend la bretelle et puis on l'amène à la desserte, au chemin de desserte. On arrête au chemin de desserte, on fait une intersection, on arrête au chemin de desserte.

M. LOUIS DERIGER, Président:

595 Donc, en fait, ce que vous nous expliquez c'est que, actuellement, ce qui est illustré c'est une, c'est schématique jusqu'à un certain point. Donc, ça peut être ajusté en fonction de qu'est-ce que la Municipalité pourrait prévoir par exemple comme voie de desserte ou comme aménagement de raccordement, c'est ça qu'on comprend.

600 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

605 Oui, c'est ça, et il va falloir l'ajuster. C'est pour ça que, même, la journée qu'on construit la voie de contournement, si la Municipalité n'a pas construit sa desserte, et bien les bretelles, elles ne sont pas construites.

M. LOUIS DERIGER, Président:

C'est ça. Donc, c'est juste ça...

610

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Mais c'est juste, c'est une orientation. On dit oui, il y a des bretelles, il restera à préciser à quel endroit les bretelles vont se situer exactement, en fonction du positionnement de la desserte ou du chemin de service.

615

M. LOUIS DERIGER, Président:

J'imagine, dans un cas comme celui-là, si ça se présente, le Ministère a quand même des exigences en termes de distance. J'imagine qu'il doit y avoir des, vu qu'il y a quand même une entrée sur un réseau régional, donc vous avez sûrement une discussion à faire avec les municipalités pour établir justement les endroits? J'imagine que ce n'est pas comme ça, monsieur veut ça là et puis vous le faites là, il doit y avoir une discussion qui doit s'établir entre vous deux?

620

625

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui oui, on a la, oui oui, on a des distances minimales à respecter. On a représenté approximativement ces distances-là, qu'on voit. La desserte doit être à tant de mètres de la voie de service, la bretelle doit avoir un certain rayon de courbure pour faciliter la décélération des véhicules. Ça c'est des normes qu'on a, c'est normé, il faut les respecter, mais c'est fonction de l'ajustement, où la bretelle, où le chemin de service ou la desserte industrielle, desserte commerciale ou même une desserte centrale va être faite. Mais on va travailler avec la Municipalité parce que, tu sais, il faut faire ça de concert, il faut faire ça ensemble.

630

635

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que ça répond un peu à votre question?

M. GILLES FRÉCHETTE:

640

Oui. Maintenant, si on pouvait tasser un petit peu l'écran...

M. LOUIS DERIGER, Président:

645

Vers...

M. GILLES FRÉCHETTE:

.... jusqu'au Rang Ste-Marie.

650

M. LOUIS DERIGER, Président:

Au Rang Ste-Marie.

655 **M. GILLES FRÉCHETTE:**

Il en a parlé tout à l'heure, monsieur Barabé. Bon, o.k. un petit, pas trop. Bon, si on constate, c'est sûr, on va bâtir nous autres, notre boulevard urbain, de la 131 à la voie de contournement, il va y avoir notre entrée et notre sortie, mais si on imagine le trajet de quelqu'un qui vient à Saint-Félix, de Joliette, il rentre dans, pour revenir, il faut qu'il aille tourner dans le coin à l'autre bout, et puis on avait anticipé, nous autres, la Municipalité, puis on avait demandé au Ministère, de faire une bretelle sur le Rang Ste-Marie, en sortant de Saint-Félix, on prend la voie, la bretelle, on passe sur le viaduc de Ste-Marie et puis on peut retourner à Joliette facilement. Sinon, il faut aller revirer au bout de la ligne complètement.

665 Ça, ça avait été accepté je pense, j'ai un plan fait ici...

M. LOUIS DERIGER, Président:

670 On va vérifier avec monsieur...

M. GILLES FRÉCHETTE:

Et puis là, sur le plan, celui-là on ne le voit pas.

675 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

On va, parce que là, actuellement, ce qu'on a, je pense, monsieur Barabé, c'est plutôt un viaduc, ce n'est pas un échangeur.

680 **M. GILLES FRÉCHETTE:**

Il y a un viaduc sur le Ste-Marie, oui.

685 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Mais il n'y a pas d'échangeur, il n'y a pas de bretelle, il n'y a pas de...

M. GILLES FRÉCHETTE:

690 Il n'y en a pas.

M. LOUIS DERIGER, Président:

695 Vous, ce que vous parlez c'est un échangeur.

M. GILLES FRÉCHETTE:

Bien, il n'y a pas de...

700 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Si vous le permettez, je vais aller expliquer la vision de la Municipalité.

705 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Oui, absolument.

710 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Puis on va vous expliquer comment fonctionne tout le système.

M. LOUIS DERIGER, Président:

715 Parfait. C'est bon, je pense que c'est bien qu'on puisse le faire aujourd'hui.

M. GILLES FRÉCHETTE:

720 Voulez-vous cette feuille-là, monsieur Barabé? Parce qu'elle était inclus ici.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, vous allez prendre le micro, monsieur Barabé, pour la transcription.

725 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Même si ma voix porte.

M. GILLES FRÉCHETTE:

730 Correct.

M. LOUIS DERIGER, Président:

735 Non, mais c'est pour les transcriptions.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

740 Oui. Ce que monsieur Fréchette mentionne c'est que, avec la desserte, initialement, la desserte, il y a une desserte de prévue, soit commerciale et industrielle, ici, qui arriverait à quelque part sur le Rang Ste-Marie.

M. LOUIS DERIGER, Président:

745 Je vais juste vous...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

750 À définir.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Vous allez nous dire, quand vous dites ici, essayez de nous préciser le Rang Ste-Marie. Donc...

755 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Le Rang Ste-Marie. Donc, en sortant de la voie de contournement, en direction nord, on va sortir sur une desserte industrielle qui arriverait jusqu'à une intersection sur le Rang Ste-Marie.

760 Ce que monsieur Fréchette dit c'est que le véhicule qui fait ce mouvement-là, et bien s'il veut retourner au sud, il n'a pas de bretelle d'accès ici. Il est obligé d'aller rejoindre la route 131, faire ce parcours-là ici, sur l'ancienne route 131, la route actuelle, prendre le lien, la sortie qu'on pourrait appeler nord de la voie de contournement, pour accéder, en direction sud, sur la voie de contournement.

765 Ce qui est, c'est une problématique, c'est sûr que c'est une problématique parce que, initialement, notre projet, on faisait un échangeur complet à la hauteur de Rang Ste-Marie, c'était le projet initial. Il n'y avait pas un échangeur à l'ouest, au nord de la voie de contournement, puis ça c'est suite aux demandes des gens, du milieu, qu'on a, on l'a aménagée de cette façon-là.

770 Ce que monsieur Fréchette et la Municipalité veulent, c'est réalisable, mais ça a des conséquences. Ça a des conséquences dans le sens que, si on ajoutait une bretelle d'accès à partir de Ste-Marie, en direction sud, pour accéder à la voie de raccordement, on serait obligé d'enlever la bretelle prévue dans l'étude qui donne ce même mouvement-là, à cause des normes de rapprochement, d'accès et caetera.

775 Donc, ça modifierait le projet, dans le sens que, techniquement parlant, si on voulait le réaliser, si on voulait faire la bretelle demandée par la Municipalité, ce que l'on pourrait faire c'est que cette bretelle-là qui est ici, on pourrait la transformer en un chemin de service qui irait jusqu'à Ste-Marie. À partir de là, on pourrait avoir la bretelle, à partir de Ste-Marie, on pourrait avoir la bretelle en direction sud. Ça, ça rencontrerait les normes. Par le fait même, ça éliminerait la desserte agricole, elle ne serait plus nécessaire, ce serait un chemin de service ici, qui relierait les deux accès.

780 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

785 Est-ce que vous avez, parce que, bon, vous avez parlé, je pense que, en termes de problématique, je pense que c'est clair, on comprend ce que ça implique comme cheminement, comme raccordement et tout ça, en termes fonctionnels donc, vous nous dites, si j'ai bien compris, qu'il n'y a pas de problème, que ce soit un ou l'autre, c'est ça que je comprends?

790 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

C'est...

M. LOUIS DERIGER, Président:

795 C'est-à-dire que, au niveau...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

800 Je vais vous parler technique, au niveau fonctionnalité, au niveau circulation, ce que la
Municipalité demande, ce serait un plus. Ce serait un plus parce que tous les mouvements, tous les
mouvements qui se font à la sortie près des Beaux-Arts, c'est un mouvement de sortie en provenance du
sud, et un mouvement d'entrée en direction nord. Il n'y a pas le mouvement complet pour direction sud.
Ça fait que ça les oblige à aller à, si c'est industriel, si c'est commercial, ça fait que ça oblige toute la
circulation lourde à prendre le Rang Ste-Marie, aller chercher la route 131 actuelle, revenir, faire ce
805 mouvement-là.

M. LOUIS DERIGER, Président:

810 Bon, quand vous dites que c'est un plus, en termes de fonctionnalité, sécurité, circulation, je
pense qu'on comprend. Ma question, et puis je pense que vous la voyez venir aussi, c'est pourquoi à ce
moment-là est-ce que ça n'a pas été retenu comme une solution?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

815 Ça n'a pas été retenu parce que ça n'a pas été demandé non plus.

M. LOUIS DERIGER, Président:

820 Bien, évidemment...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

825 Il faut comprendre ça, c'est qu'on parlait seulement d'une desserte ici, pour faire le Rang Ste-
Marie. Il y a eu des discussions pour ne pas favoriser trop les mouvements de véhicules sur le rang, ici
le Rang Ste-Marie, c'est un rang qui a besoin de réparations, qui avait besoin d'élargissement,
d'améliorations, si on pense que ça devient comme un axe, l'axe principal pour accéder à Saint-Félix-de-
Valois. Puis il y avait des réticences de la part des propriétaires, au niveau, ça requiert de l'acquisition.
Donc, c'est...

830 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Donc, en termes de, je dirais de circulation, il y a un avantage, mais en termes d'impact sur le
milieu humain, il y a un impact additionnel.

835 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Il y a un impact additionnel, oui oui, il y a un impact additionnel.

M. LOUIS DERIGER, Président:

840 Que vous n'avez pas nécessairement avec la solution que vous nous proposez, avec le...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

845 C'est parce que, c'est sûr que modifier cette bretelle d'accès-là, pour devenir un chemin de
service, et bien ça a un impact au niveau du milieu bâti à l'intersection du Rang Ste-Marie. La bretelle

850

additionnelle, ça a un léger impact aussi, mais ça aurait, en tout cas, moi je pense que, au niveau circulation, ça a un gros avantage. Au niveau desserte de la municipalité, au niveau commerce, ça a des avantages, parce qu'on fait les mouvements complet, les mouvements d'aller retour qu'on appelle, sur un échangeur.

M. LOUIS DERIGER, Président:

855

Est-ce que c'est possible pour vous, parce que j'avoue que c'est un élément nouveau qui nous arrive, est-ce que vous avez fait, de votre côté, une analyse avantages et inconvénients, est-ce que vous avez déjà...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

860

Non. Non, on a regardé seulement que la faisabilité...

M. LOUIS DERIGER, Président:

865

Technique.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

870

... technique, parce qu'on s'est posé la question quand, c'est l'année dernière que la Municipalité nous a fait part du projet et puis là on a dit on va regarder, techniquement parlant, est-ce que c'est réalisable? Je peux vous dire que, techniquement parlant, c'est réalisable. Je vous ai mentionné un peu les modifications qu'il y a à apporter présentement à notre projet, mais au niveau avantages coûts, au niveau impacts sur le milieu bâti, le milieu agricole, on n'a pas fait ça, on n'a pas fait aucune étude dans ce sens-là.

875

M. LOUIS DERIGER, Président:

880

Est-ce que vous pensez que c'est possible de le faire d'une façon, je comprends que ce n'est pas une étude d'impact qu'on vous demanderait, mais de faire un genre de tableau comparatif disant voici les avantages d'un côté et des inconvénients de l'autre, d'une façon je dirais peut-être sommaire, mais au moins pour qu'on ait peut-être un peu les éléments qui sont, qu'est-ce que ça impliquerait en termes de modifications, en termes d'impacts soulignés, mais sans aller dans un détail aussi approfondi, qu'on comprend que ce n'est pas le projet que vous présentez, mais pour qu'on comprenne bien un peu les, pour comprendre bien la situation et puis ce qui vous amène à proposer une solution par rapport à une autre.

885

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

890

C'est parce que, oui c'est réalisable, mais pas à très court terme. Dans le sens que ce que je vous ai mentionné au niveau technique, c'est réalisable, mais il faut se poser la question, en le faisant de cette façon-là, l'échangeur, est-ce que la sortie prévue dans l'étude, est-ce qu'elle est encore nécessaire?

Parce que là, on se trouve à être à deux, on a comme deux sorties parallèles et puis...

895 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Oui, et c'est pour ça que je veux...

900 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

... très rapprochées, ça fait que...

M. LOUIS DERIGER, Président:

905 C'est un peu le sens de ma demande, en fait. C'est de voir ce que ça fait comme changements, c'est-à-dire si, moi je ne peux pas vous dire, donc j'attends de vous la réponse, que vous me dites.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

910 Oui oui, je comprends, mais je ne peux pas vous dire ça à court terme.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Non, c'est pour ça que je vous...

915

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

C'est un bon travail, quand même, qu'il y a à faire pour analyser tous les mouvements et puis dire qu'est-ce qui serait le mieux.

920

M. LOUIS DERIGER, Président:

Très bien. Écoutez, je pense que ce que vous nous amenez, en fait, cette question-là est, pour nous, elle nous semble être pertinente, donc importante. Je comprends que vous n'avez pas l'information aujourd'hui même pour tout nous dire, ce qu'on aimerait de votre part c'est que vous nous fassiez un portrait de la situation, avantages et inconvénients.

925

Peut-être, à ce moment-là, vous pourriez peut-être nous dire le délai que ça pourrait vous prendre pour faire ce genre de travail, mais je pense que ce serait important qu'on puisse avoir un minimum, en fait, d'informations pour qu'on puisse comprendre l'avantage et le désavantage de cette solution-là et qu'est-ce que ça implique sur le projet actuel, sachant qu'on ne fait pas une étude d'impact, on s'entend bien, mais au moins qu'on ait peut-être un, sous forme de tableau, sous forme schématique, avantages et inconvénients, ce que ça implique, qu'est-ce que ça change par rapport à votre solution, mais sous réserve qu'il y aurait des études supplémentaires, évidemment, pour confirmer tout ça.

930

935

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Moi, ce que je pourrais, au cours de la semaine prochaine, je pourrais vous donner à peu près le délai que ça nous occasionnerait, parce qu'on a quand même des vérifications à faire au niveau géométrie. On a des vérifications à faire sur le terrain quand même pour être, on ne veut quand même pas vous, on veut donner quand même l'heure assez juste, ça fait que, dans le courant de la semaine prochaine, je pourrais aviser la commission sur quel serait le délai pour vous fournir...

940

M. LOUIS DERIGER, Président:

945 Pour réaliser...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

950 ... pour réaliser, un peu, les inconvénients, les avantages, avantages coûts, de ce que ça représente.

M. LOUIS DERIGER, Président:

955 Parfait. Est-ce que, monsieur Fréchette, est-ce que ça répondrait à votre interrogation?

M. GILLES FRÉCHETTE:

960 Ça répond et j'ajouterais que, pour la Municipalité de Saint-Félix, nous on est en train de planifier un boulevard urbain qui va partir de la desserte mentionnée tout à l'heure jusqu'à la 131, au centre du village. Si on n'a pas l'entrée qui va être facile venant de Joliette et un retour facile vers Joliette, on prétend faire notre boulevard un peu, si les gens ont de la difficulté à retourner à Joliette, on travaille pour rien.

965 Donc, ce serait important d'avoir la desserte que monsieur Barabé mentionne.

M. LOUIS DERIGER, Président:

970 Je pense que, en fait, moi je m'attends à ce que, quand vous allez venir pour votre mémoire, vous allez nous dire vraiment vos préoccupations et puis qu'est-ce que, vos, ce que vous souhaitez ou qu'est-ce que vous demandez.. Mais, entre-temps, je pense que la réponse, on pourra obtenir la réponse d'ici ce temps-là et puis quels sont les avantages et inconvénients d'une solution comme celle-là, pour qu'on ait vraiment un éclairage sur une modification comme ça d'un projet.

M. GILLES FRÉCHETTE:

975 Très bien.

M. LOUIS DERIGER, Président:

980 Ça vous va?

M. GILLES FRÉCHETTE:

985 Oui, merci.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci beaucoup. Madame Adrienne Champagne s'il vous plaît. Madame Champagne, bonjour.

990 **MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:**

Bonjour, monsieur le Président, bonjour, madame la Commissaire. Je remercie la commission de me donner l'opportunité de m'exprimer. J'aurais plusieurs questions, mais semble-t-il qu'on en a juste une.

995 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Vous pouvez vous réinscrire. Donc, cet après-midi, dépendant du nombre d'inscriptions que j'ai, on pourra voir si on peut vous revoir cet après-midi, vous devez vous réinscrire pour...

1000 **MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:**

1005 C'est parfait. Je vais donc aller avec celle qui me préoccupe le plus. Moi, dans mon cas, comme plusieurs, ma résidence aurait à être déplacée, advenant que le projet se réalise, je me demandais dans quel délai la relocalisation de la résidence se fait, est-ce que c'est un an, deux ans avant le début du projet, est-ce qu'on est dédommagé pour habiter ailleurs le temps que tout se fait, comment on procède?

M. LOUIS DERIGER, Président:

1010 Comment se fait...

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

1015 Comment ça se fait.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Quand êtes-vous avertie, pour les délais?

1020 **MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:**

C'est ça, quand ça commence ou, pour être, avoir une maison habitable avant que les travaux routiers commencent vis-à-vis chez nous, comment ça fonctionne?

1025 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

1030 Donc, monsieur Barabé, hier, vous nous avez disons donné un échéancier de travaux préliminaires, par exemple que les travaux débuteraient en 2013, si je me souviens bien, pour une mise en service autour de 2015, j'imagine que, avant les travaux donc, les acquisitions doivent se faire, expliquez-nous un peu le délai entre, en fait, les plans et devis, une fois que, si jamais le projet est autorisé, donc qu'est-ce que ça implique en termes de délais pour les acquisitions et la façon que vous fonctionnez, le début des travaux?

1035 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Oui, j'ai amené, bien on projette... et bien j'ai préparé l'échéancier, ce qu'on appelle un échéancier technique. L'échéancier technique est sensiblement le même pour la voie de contournement

1040

ou l'élargissement à quatre voies, parce qu'on est rendu à la même étape au niveau des procédures, ce qui veut dire que, avec une obtention du certificat d'autorisation de réalisation en 2008, après ça, il nous reste à faire le concept final et puis les plans d'acquisition. C'est une bonne année de travail pour aller chercher toutes les données sur le terrain, additionnelles, les limites de lots et caetera.

1045

On devrait être en mesure de procéder aux acquisitions à compter de 2010, puis les acquisitions, ça varie, ça peut varier de 12 mois à 24 mois, même des fois ça peut être 36 mois, dans des cas rares, mais avec des déplacements, c'est souvent, ça prend souvent 24 mois. Après ça, il y aura les déplacements des unités publiques et un début hypothétique de construction en 2013.

1050

Pour répondre à madame Champagne, de la manière que l'on fonctionne, rendu en 2010, ça veut dire que là on débute nos procédures d'acquisition, on essaie de mettre en priorité les acquisitions où il y a des déplacements de maison, entre autres, parce que les gens, c'est toujours plus long à déplacer une maison que juste acheter une bande de terrain, et puis il y a les négociations qui se font avec l'exproprié, au niveau de l'achat de la maison, achat complet ou relocalisation.

1055

Donc, cette négociation-là se fait et puis il y a des ententes. Quand l'entente est intervenue, on dit bon bien si, exemple, la maison, on la relocalise, on la recule, si le terrain est suffisant. Tous les travaux sont faits avant qu'on débute, nous autres, nos travaux de construction. Il faut que la personne soit rétablie dans sa résidence avant qu'on débute les travaux de construction.

1060

Pour déplacer une maison, il y a des périodes dans l'année qui sont favorables. Par exemple, l'hiver, on ne fait pas ça, tu sais, ce n'est pas le temps de déplacer des maisons l'hiver. Donc, il y a des périodes de construction qui sont du printemps à l'automne qui, habituellement, correspondent au déplacement, lorsque c'est un déplacement de maison.

1065

Lorsque c'est un achat global, et bien l'achat global fait en sorte que la personne, elle a des délais pour se retrouver un logement ou, les délais sont quand même raisonnables, puis on s'entend avec l'exproprié, mais il ne faut pas non plus éterniser la chose, mais c'est des négociations, mais il faut...

1070

S'il y a un déplacement de maison, et bien les personnes ne restent pas dans la maison, c'est certain. Il faut qu'elles soient relocalisées temporairement, pendant le rétablissement de la maison, pour être habitable. Mais tout ça, c'est des négociations et puis on ne met pas personne dehors dans des temps où c'est impossible.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1075

Et quand vous faites, par exemple, dans le cas d'un déplacement, quand vous faites, les gens sont relocalisés, comment vous fonctionnez, est-ce qu'ils sont, d'abord, j'imagine que vous défrayez l'ensemble des coûts?

1080

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

On défraie les coûts, on défraie, il y a des dédommagements, il y a des valeurs de dédommagement pour perte de jouissance, troubles et ennuis et caetera, qui sont comptabilisés dans toute la procédure de relocalisation.

1085

M. LOUIS DERIGER, Président:

Puis quand vous relocalisez les gens, est-ce que, par exemple, est-ce que vous cherchez un milieu qui, je veux dire, un endroit qui est dans la même zone, le même territoire?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1090

C'est-à-dire que, si c'est un achat global de la maison...

M. LOUIS DERIGER, Président:

1095

Ça, je comprends.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Ça c'est la personne qui s'en occupe.

1100

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ça, ça va, mais c'est le cas du déplacement?

1105

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Mais si on déplace la maison, ça veut dire que, suite aux négociations et puis l'évaluation de la valeur de la maison, l'évaluation des coûts, ça veut dire que, normalement, le terrain qui, la propriété sur laquelle est située la maison, il y a possibilité de relocaliser la maison sur cette propriété-là.

1110

Habituellement, c'est ça.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1115

Oui, ça je comprends, mais quand, par exemple, la personne, supposons, le temps que les travaux...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

La personne même, quand elle se relocalise, c'est elle qui...

1120

M. LOUIS DERIGER, Président:

Qui choisit l'endroit?

1125

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

... qui choisit, oui, qui choisit un endroit, qui se trouve un endroit pour... On ne veut pas imposer, dire bon, allez-vous en à tel endroit. Donc, la personne choisit un endroit. On a quand même des barèmes, si la personne veut aller au Château Frontenac, on va peut-être hésiter un petit peu, mais dans la mesure de la logique et puis, tu sais, il n'y a pas de problème là-dessus.

1130

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que ça répond un peu à votre question, madame Champagne?

1135

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

Oui, et bien, monsieur Barabé a fait mention de, les évaluations des troubles et inconvénients, j'avais compris l'autre soir qu'il y avait un médecin qui s'occupait des traumatismes, est-ce que c'est de ces traumatismes-là que vous traitiez?

1140

M. LOUIS DERIGER, Président:

Non, en fait, je ne suis pas certain que, je ne vous suis pas tellement.

1145

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

Parce que c'est un traumatisme de dire être obligé de quitter sa maison et puis d'être relocalisé.

1150

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, vous parlez, par exemple, le stress et toutes ces difficultés-là?

1155

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

Oui oui, sortir pendant, je ne sais pas moi, des semaines, des mois.

1160

M. LOUIS DERIGER, Président:

Je sais, en tout cas, peut-être pour, je ne veux pas non plus, je sais que, ce qu'ils nous ont expliqué hier aussi c'est le, dans ces transactions-là, vous pouvez, vous, comme résident, vous engager un évaluateur et puis les frais, à ce moment-là, de l'évaluateur sont à la charge du ministère des Transports.

1165

Donc, il y a quand même des ressources en termes, je dirais, d'évaluation qui sont fournies.

Pour ce qui est par exemple des questions concernant la jouissance, est-ce que vous pouvez peut-être nous en parler un peu plus, comment est-ce que vous évaluez les pertes, est-ce qu'il y a des méthodes qui sont...

1170

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

C'est difficile d'évaluer.

1175

M. LOUIS DERIGER, Président:

C'est du cas par cas.

1180

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

C'est du cas par cas. Il n'y a pas une personne qui réagit de la même manière, face à un avis

d'expropriation. Je veux dire, il y en a qui vont paniquer, qui vont aller voir le médecin tout de suite. D'autres que, pour eux autres, il n'y a rien là, mais on essaie de rendre quand même l'atmosphère assez détendue et puis d'être assez proche de la personne pour justement éviter des traumatismes inutiles.

1185

Mais on supporte la personne, même, dans le cas, on accepte des frais pour un évaluateur que la personne, que l'exproprié prend à sa charge, on rembourse les frais et puis même on surveille que cet évaluateur-là fasse quand même du bon travail auprès de l'exproprié. Tu sais, on accompagne les expropriés aujourd'hui, contrairement à anciennement où on disait à la personne et bien là on est rendu chez vous à travailler et puis vous ne nous avez pas vus. On les accompagne vraiment.

1190

Mais l'évaluation de troubles et ennuis, c'est assez difficile, c'est des cas particuliers, chaque cas est...

1195

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Bélanger, du ministère de la Santé et des Services sociaux, est-ce que vous, dans des cas comme ceux-là, quand il y a des acquisitions, est-ce que vous êtes impliqué, est-ce que vous faites un suivi avec les gens, est-ce que vous êtes disons, est-ce que vous participez à toute cette procédure-là?

1200

M. MARCEL BÉLANGER :

Définitivement pas, on n'a jamais été impliqué dans un processus de cet ordre-là. Par contre, ce qu'on peut vous dire c'est, si on a des experts qui s'occupent de traumatismes, pour votre information, on parle vraiment traumatisme, genre coup de marteau. On ne parle pas de traumatismes psychologiques.

1205

Mais il n'y a aucune espèce de doute, et c'est une considération dominante en ce qui nous concerne, que le risque psychosocial des gens qui sont déplacés et aussi ceux qui subissent les impacts, comme le bruit, est réel et veut dire quelque chose.

1210

Maintenant, nous, il n'y a pas de suivi médical de cet ordre-là, mais c'est un impact significatif, il n'y a aucun doute là-dessus, et qui doit être géré convenablement par des dédommagements et ainsi de suite. Mais nous, la Santé publique n'est pas impliquée.

1215

M. LOUIS DERIGER, Président:

Vous dites pas impliqué, mais dans quel sens, c'est-à-dire que, est-ce que vous dites que vous n'êtes jamais impliqué ou vous voulez être impliqué, j'essaie de voir un peu votre, le rôle de la Santé publique à ce niveau-là?

1220

M. MARCEL BÉLANGER :

On n'est jamais impliqué et je ne crois pas qu'on veuille être impliqué systématiquement dans l'évaluation du cas à cas. Ce n'est pas à ce niveau-là que ça nous intéresse.

1225

Nous, on s'implique au moment de dire, dans une situation comme celle-là, il y a véritablement un risque, il est réel, il doit être géré, il doit être compensé, il doit être mitigé de quelque façon, mais ce n'est pas à nous de déterminer comment ça doit être fait.

1230 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Parfait, merci. Donc, madame Champagne, est-ce que ça...

1235

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

Oui, ça couvre à peu près. Dans les dédommagements, vous calculez aussi les dommages qui peuvent être faits à la résidence, par le mouvement et tout ça, et puis au terrain, vous arrangez tout ça, vous réparez, vous mettez ça en bon ordre?

1240

M. LOUIS DERIGER, Président:

Madame Champagne, vous parlez du déplacement, particulièrement, quand ils déplacent une maison?

1245

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

Oui, ça...

1250

M. LOUIS DERIGER, Président:

L'état des lieux?

1255

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

... ça abîme un terrain joliment.

1260

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que, monsieur Barabé?

1265

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Habituellement, on remet les lieux mieux qu'ils sont avant l'expropriation, parce qu'il y a des améliorations qui se font, qui sont nécessaires suite à des déplacements et puis c'est dédommagé et puis, écoutez, c'est de concert avec ce que le client veut dans le fond. S'il était tanné, des fois il y en a qui ont des beaux arbres, ils étaient tannés de les avoir, ils étaient bien contents qu'on les enlève, puis ils ne veulent pas qu'on en replante d'autres. Mais c'est, on remet les lieux pour que ce soit o.k. tu sais, je veux dire, il n'y a pas de problème avec ça.

1270

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

Ça veut dire, ça inclut fosse septique, puits artésien, aménagement paysager, piscine?

1275

M. LOUIS DERIGER, Président:

Oui, c'est ça que, en fait, ce qu'on comprend c'est que, quand la maison est déplacée, ce qu'on comprend de la réponse c'est que, en fait, ils remettent la, disons qu'il n'y ait pas de perte par rapport aux

services, par rapport à la qualité, puis il y a des ententes qui sont faites avec, c'est du cas par cas donc, avec chacun de vous pour s'assurer que ça réponde à vos besoins, c'est ça que je comprends.

1280

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

Oui oui.

1285

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui, c'est en plein ça, puis je voudrais dire même, je vous donne un exemple, on attribue même des certains montants d'argent pour l'entretien de votre entrée ou de vos entrées qu'on aménage, tout est calculé, si l'entrée est un petit peu plus longue qu'elle était et bien des frais additionnels, c'est... je pense qu'il n'y a pas grand-chose, je pense qu'ils n'oublient rien, tu sais.

1290

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ça vous va?

1295

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

Parfait. Je reviendrai avec d'autres questions si le temps vous le permet.

1300

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci beaucoup, madame Champagne.

1305

MME ANDRÉANNE CHAMPAGNE:

Merci.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1310

Nous invitons maintenant monsieur André Rainville.

M. ANDRÉ RAINVILLE :

Bonjour tout le monde.

1315

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bonjour, monsieur Rainville.

1320

M. ANDRÉ RAINVILLE:

Bonjour, monsieur. On a parlé hier de la bâtisse qui manquait.

1325

M. LOUIS DERIGER, Président:

Oui.

M. ANDRÉ RAINVILLE:

1330 Mais, par contre, si le terrain qu'ils entreprennent de prendre est trop grand et il y a expropriation ou s'il n'y a pas lieu à ce moment-là de...

M. LOUIS DERIGER, Président:

1335 Monsieur Rainville, en fait, on va revenir, si on veut revenir au plan s'il vous plaît. Donc, juste pour répondre, je pense, je ne sais pas si vous étiez là tout à l'heure au début de la séance, mais le Ministère n'a pas encore fait la vérification pour ce qui est des bâtiments manquants, ça va être fait dans les prochains jours.

1340 **M. ANDRÉ RAINVILLE:**

Oui, ça, j'ai entendu tantôt, quand il en a parlé.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1345 Ah! vous étiez là.

M. ANDRÉ RAINVILLE:

1350 Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1355 Donc, votre question, monsieur Rainville, peut-être juste nous la répéter s'il vous plaît.

M. ANDRÉ RAINVILLE:

1360 C'était pour savoir, avec la grandeur qu'ils prenaient, s'il était pour y avoir expropriation ou s'ils étaient pour laisser ça tel quel?

M. LOUIS DERIGER, Président:

1365 Donc, monsieur Barabé, dans le cas de monsieur Rainville, est-ce qu'il va y avoir acquisition de terrain?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1370 Oui, selon nos, et bien il y a une acquisition d'une parcelle de terrain, selon nos données d'aujourd'hui, et puis c'est un rapprochement. Donc, il n'y a pas de déplacement, il n'y a pas de...

M. LOUIS DERIGER, Président:

Il n'y a pas de déplacement, donc il n'y a pas...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1375

Il n'y a pas d'achat total, on rapproche d'un mètre. Ça fait que c'est une bande de terrain qu'on achète.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1380

Et la bande est de quelle largeur environ, est-ce que vous avez une idée?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1385

Vis-à-vis le bâtiment, c'est un mètre, vis-à-vis de l'habitation.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Un mètre.

1390

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1395

Et puis, si on regarde la figure, elle doit être un petit peu plus large, on voit qu'on est un peu en diagonale. Je n'ai pas la largeur en arrière-lot, à partir de nos plans, on pourrait faire des mesures, en arrière-lot, quelle largeur. Ça fait que c'est, on voit que c'est une bande qui s'élargit tranquillement en direction de l'arrière-lot.

M. ANDRÉ RAINVILLE:

1400

Puis en même temps, tantôt, vous disiez que...

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur, rapprochez-vous du micro s'il vous plaît.

1405

M. ANDRÉ RAINVILLE:

... peut-être que la bretelle, elle partirait peut-être, avec un arrangement que vous parliez tout à l'heure, pour...

1410

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bien, actuellement, le projet, parce que là c'est sûr que là il peut y avoir des changements, on a vu tan... donc, monsieur Barabé va nous faire une analyse pour voir un peu les...

1415

M. ANDRÉ RAINVILLE:

On le saurait quand?

1420

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bien, en fait, vous ne le saurez pas avant que la commission ait fini ses travaux. En fait, ce que je voulais vous expliquer c'est que, actuellement, le projet qui est sous examen, c'est le projet tel quel, qui est présenté par le Ministère.

1425

Quand il y a des éléments par exemple, comme il a été discuté tout à l'heure avec monsieur Fréchette, c'est des éléments d'information qui est amenée à la commission, que la commission va analyser dans ses travaux et il y aura un rapport qui fera état de son analyse par rapport à tout ce qui est discuté ici.

1430

Mais, par contre, le projet, pour le moment où on se parle, c'est celui tel qu'il est présenté par le Ministère. S'il y avait des changements, ce sera par la suite, si jamais il y avait des modifications, mais pour le moment, c'est vraiment ce qui est là.

1435

M. ANDRÉ RAINVILLE:

Mais maintenant, si moi je veux vendre, il y a une perte de...

1440

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, monsieur Barabé, quand, par exemple, dans un cas comme celui-ci où est-ce que, bon, il y a les, je pense qu'on comprend un peu les citoyens, c'est que c'est un projet qui, on l'a vu, on en a parlé hier, qui date d'un certain nombre d'années, il y a toujours une certaine incertitude, est-ce que, la question je pense, en fait, qu'il nous pose, c'est est-ce que le fait qu'il soit incertain, est-ce qu'il y a des dédommagements pour ceux qui sont en attente, parce que si monsieur veut vendre ou agrandir ou quoi que ce soit? Comment est-ce que c'est géré ces questions-là, de climat, pas de climat, mais de situation d'incertitude, comment vous gérez cette...

1445

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Les propriétaires peuvent faire ce qu'ils veulent au moment présent avec leur terrain et c'est leur propriété en propre. On n'a pas, on n'a aucune gestion sur ces propriétés-là. Ça demeure toujours un projet qui, ça demeure un projet. Le projet prend forme la journée où on a les autorisations requises pour le mettre de l'avant. À partir de ce moment-là, et bien là, on fait nos plans d'acquisition.

1455

Ça fait que, au moment où le plan d'acquisition est complété, ça veut dire qu'on va chercher les limites de lot proprement dites de chacun des propriétaires, avec les superficies exactes et caetera, vérification des titres, à partir de ce moment-là, c'est là que commencent les procédures d'expropriation et puis les procédures, si on veut, les frais que ça encoure. Mais tout ce qui s'est passé avant, il n'y a pas de dédommagement pour ça.

1460

M. LOUIS DERIGER, Président:

Puis tantôt, ce que vous nous avez présenté c'est que, dans le cas où est-ce qu'il y aurait une autorisation en 2008, la question des acquisitions serait précisée à partir de 2010.

1465

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

C'est ça, à partir de 2010, normalement, les propriétaires devraient commencer à nous voir

1470 arriver, à avoir de la visite comme on dit.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1475 Donc, le temps le plus court, on pourrait parler de 2010, à ce moment-là pour qu'on ait des précisions par rapport à ce qui va être dédommagé?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1480 Pour qu'il y ait des rencontres. C'est possible que ce soit un petit peu avant, ça dépend des, tu sais, on a quand même des saisons, mais normalement, avec une autorisation en 2008, ça veut dire que dans fin de l'année 2008, en 2009, il devrait y avoir des arpenteurs qui vont se promener sur les terrains des propriétés, on va aviser les gens comme de quoi qu'on fait de l'arpentage, pour ne pas qu'ils s'inquiètent, pourquoi qu'il y a des gens qui font de l'arpentage. Ils vont commencer à voir les gens sur le terrain.

1485 **M. ANDRÉ RAINVILLE:**

Parce que, en étant proche de même des routes qui viennent, la valeur de la maison, elle baisse, c'est comme automatiquement. Comme on dit, on est entouré, on est quasiment enclavé.

1490 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Est-ce que vous faites une, est-ce que vous avez des études qui concernent l'évaluation de bâtiments suite à des contournements, est-ce que c'est des choses qui ont été examinées?

1495 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

1500 C'est une variable, c'est variable d'un endroit à l'autre, au niveau du rapprochement. Des fois, c'est, ça dépend du zonage, ça dépend de à quoi est destinée l'habitation. D'une place ou l'autre, c'est variable.

1505 Mais nous autres, quand on va, quand on fait des procédures d'acquisition, on regarde justement s'il y a une dévaluation de la propriété, ça fait partie de frais remboursables. S'il y a une dépréciation de la valeur foncière due à la présence de la nouvelle route et caetera, ça c'est évalué, ça. S'ils disent oui, o.k. bon, il y a une dépréciation de 5%, 10%, 15%, il y a des montants d'argent d'alloués à ça sur une période de X années. Donc, c'est d'une façon actuarielle, ils font un calcul et puis ils disent bon, on alloue un montant de tant d'argent pour la dépréciation.

1510 Souvent, ce qu'on ne fait pas, on ne fait pas le contraire par exemple. On ne demande pas au client de nous donner de l'argent parce qu'il y a une augmentation de sa valeur, tu sais. Ça fait qu'on travaille toujours pour le client.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1515 En fait, donc, mais il n'y a pas une étude comme telle, sauf que ça fait partie des...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Ça fait partie des compensations.

1520 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

... compensations.

1525 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

La dévaluation d'une propriété.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1530 Est-ce que ça...

M. ANDRÉ RAINVILLE:

1535 À ce moment-là, quand ça passe, est-ce qu'il va y avoir des quatre roues qui vont passer là, les **bicycles**, les chevaux, est-ce que ça va passer tout sur la bretelle?

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur ...

1540

M. ANDRÉ RAINVILLE:

Ou s'il y a un chemin prévu pour eux autres?

1545 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Non, mais monsieur, je pense que, ce qu'on a actuellement dans le projet, c'est une route standard, donc il va y avoir, il n'y a pas d'interdiction, à ce que je sache, du type de véhicules qui vont circuler, est-ce que je me trompe, monsieur?

1550

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1555 Dans l'étude, si je me rappelle bien, il y a des corridors qu'il reste à définir, avec des ententes avec les VVT, les motoneiges, c'est parce qu'il y en a, il en circule actuellement dans la zone, dans toute la zone, même dans la zone du quatre voies, ils circulent, il y a des circuits là, motoneige, VVT, dans le secteur des Beaux-Jardins, je pense qu'il y a de l'équitation, il y a des gens à pied, des sentiers pédestres et de vélo, ça reste à préciser avec les clubs, avec la Municipalité, comment elle veut orienter ça. Mais si on parle de vélos, ils ont le droit de circuler sur la route, les chevaux aussi, mais VVT et motoneige, il y a des restrictions, la loi, il y a une loi qui régit la circulation.

1560

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, ça va, monsieur Rainville, pour le moment?

1565

M. ANDRÉ RAINVILLE:

C'est bien, merci beaucoup.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1570 Merci beaucoup. Nous invitons monsieur Daniel Arsenault. Bonjour.

M. DANIEL ARSENAULT :

1575 Bonjour madame, bonjour monsieur. Moi, c'est concernant l'étude au niveau de la vitesse. Je me posais comme question pourquoi que le ministère des Transports n'envisa... ou s'il a envisagé, à partir de Notre-Dame-des-Prairies, pour se rendre jusqu'à notre périmètre urbain, à Notre-Dame-de-Lourdes, de laisser la vitesse à 70km/h et, dans notre périmètre urbain, de baisser ça à 50 et, après notre périmètre urbain, d'autoriser la vitesse à 90km/h.

1580 Parce que c'est sûr que, au niveau élémentant, si on se déplace à 90km/h sur un kilomètre, ça donne à peu près, ça prend à peu près 42 secondes pour franchir un kilomètre, si on regarde à 70km/h, ça donne un temps à peu près de 52 secondes, et puis à 50km/h, ça donne à peu près 72 secondes. C'est sûr qu'il n'y a pas, pour une différence sur un kilomètre, d'une trentaine de secondes, je ne sais pas là...

1585

M. LOUIS DERIGER, Président:

1590 Je sais que la question du 50km, on en avait discuté un peu hier, peut-être monsieur Barabé, est-ce que, dans la présentation que vous voulez nous faire sur les questions de circulation et de sécurité, est-ce que ces éléments-là se retrouvent, les temps de parcours, vitesse, est-ce que ça fait partie de la présentation?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1595 On n'a pas d'étude de vitesse dans la présentation.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1600 Non. Donc, bon...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

On n'a pas...

1605

M. LOUIS DERIGER, Président:

1610 Donc, à ce moment-là, on va répondre directement. Est-ce que, donc, ça a été évalué, la question de réduire la vitesse sur le tronçon de Notre-Dame-des-Prairies jusqu'à Notre-Dame-de-Lourdes? Puis, en fait, qu'est-ce qui est régi? Je sais que, hier, on a parlé hier d'une vitesse maximale de 90km/h pour une route régionale, mais qu'il y avait une liberté pour réduire la vitesse. Est-ce que vous pouvez nous dire un peu ce qui en est à ce propos-là?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1615 C'est ça, on a quand même, on veut quand même garder une certaine fluidité sur le réseau. On a à considérer le comportement humain aussi sur le réseau, ça veut dire que l'environnement, l'environnement physique des lieux fait en sorte que les gens ont tendance à circuler à une vitesse à laquelle ils se sentent à l'aise. C'est un comportement humain, c'est normal.

1620 La majorité des gens, on évalue à peu près à 85% des gens vont circuler à une vitesse à laquelle ils sont confortables. Ils peuvent prévoir un peu qu'est-ce qui va se passer dans leur environnement et puis c'est à partir de là, quand on fait, entre autres, des études de vitesse, pour des secteurs donnés, qu'on établit le niveau de vitesse qu'on devrait afficher.

1625 On a une réglementation au niveau de la vitesse, on peut dire qu'on peut mettre 90, on peut mettre 70, dans un milieu urbain c'est 50, mais il faut que ce soit vraiment un milieu urbain, moyennement dense. On a des longueurs de zone aussi à respecter. Donc, une zone de 200 mètres, 300 mètres, on ne réduira pas la vitesse parce que les gens, ils n'auront pas le temps de réagir. Juste le temps de s'apercevoir que le milieu change, il est traversé. Donc, si c'est 5, 6, 7, 800 mètres et au-delà, au niveau d'une longueur de zone, qui est préférable pour que les gens puissent avoir le temps de réagir, avoir un comportement différent par rapport à leur environnement.

1630 On a fait une étude de vitesse, c'est ça que, en vous parlant, que je regarde si je l'ai apportée, parce qu'on avait rencontré, l'année dernière, la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes et puis on avait fait, suite à une étude de vitesse qu'on avait faite pour le secteur, à laquelle on avait regardé le comportement des gens et puis on recommandait, dans le, on parle de l'année 2006, de maintenir les vitesses affichées à 90 parce qu'on avait un système, un PVA, pour le feu de circulation, un panneau de **Préparez-vous à arrêter**, et puis les gens semblaient respecter le message. Dans le sens que, de mémoire, on avait, et je crois, un 85 centile qui était au-delà, près de 80km/h dans une zone de 90. Donc, le panneau fait un bon travail, déjà au départ fait un bon travail.

1640 Le fait de réduire la vitesse à 70km/h, j'enlève le panneau de **Préparez-vous à arrêter**, c'est normé, c'est, il y a des raisons pour ça, mais c'est normé. Donc, si j'enlève le panneau, on a des craintes que les gens n'auront pas la même perception au niveau du feu de circulation, à cause de l'environnement.

1645 Parce qu'on constate que, en direction nord, il y a un milieu bâti d'un seul côté seulement, du côté est. Du côté ouest, il y a deux résidences, une résidence au coin de Principale et puis c'est tout. Donc, c'est un environnement qui est dégagé, tu sais, votre vision est large et puis les contraintes que vous avez, vous les avez d'un seul côté. Ça fait que ça n'incite pas vraiment à ralentir, tu sais.

1650 Puis, dans la direction sud, c'est, la zone est très très courte, où est-ce qu'il y a des commerces, puis on parle, hier je vous parlais qu'on avait à peu près 200 mètres de bande prévue, puis on couvrirait presque la majorité des, le dernier commerce qui est du côté est.

1655 Ça fait que tout ça fait en sorte que, si on veut abaisser la limite de vitesse, ça prend quelque chose de physique, ça prend une image, ça prend, il faut que la personne change sa vision, qu'il y ait quelque chose qui fait qu'elle change sa perception, qu'elle ait tendance à vouloir lever le pied et puis dire ah! j'arrive à quelque part.

1660 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

1665

En fait, ce que vous nous dites c'est que, ce que je comprends en fait c'est que, même si vous affichez une vitesse inférieure, à ce moment-là, qu'est-ce que ça produirait c'est que ce ne serait pas respecté, c'est-à-dire que les gens, ils conduiraient plus rapidement, du fait que la configuration de la route, le fait qu'il y a deux voies deux voies dans chacun des sens, qu'il n'y ait pas de, je dirais, que le champ est ouvert, les gens ne respecteraient pas cette vitesse-là?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1670

C'est en plein ça et puis pas par délinquance, que je pourrais dire, c'est juste par l'environnement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1675

L'environnement.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1680

Tu sais, d'une façon normale, à un moment donné, je conduirais, je serais passager à côté de vous et puis, à un moment donné, je vous dirais monsieur Deriger regardez la vitesse à laquelle vous circulez, vous pouvez dire oh! je suis un peu plus haut, comment ça, et puis... tu sais, en...

M. LOUIS DERIGER, Président:

1685

Est-ce que, par exemple, vous avez, par contre, on parle de champ visuel, est-ce que vous avez examiné une possibilité de refermer ce champ visuel, est-ce que c'est, et puis en même temps, disons que j'amène aussi une question par rapport à l'aménagement, donc la qualité esthétique, est-ce que vous pensez à faire des choses, des plantations, des... pour rendre le corridor plus étroit et, à ce moment-là, peut-être pouvoir permettre une vitesse plus réduite?

1690

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Pas dans la configuration actuelle de la route.

1695

Dans le projet qu'on a présenté, qui était comme une phase intermédiaire temporaire, on a prévu un aménagement central qui serait comme entrée d'agglomération, qui serait au centre de la route, qui ferait en sorte que les gens percevraient le milieu dans lequel ils arrivent et puis qu'il y aurait une légère déportation de l'orientation de circulation. Donc, on coupe un petit peu le rectiligne qu'on a présentement, puis on l'a essayé à d'autres endroits, ça fonctionne. À date, ça fonctionne.

1700

Je ne vous dis pas que c'est le summum, c'est la merveille, mais on obtient quand même des réductions de vitesse d'une façon naturelle, les gens, on voit que le milieu n'est plus pareil, donc les gens réduisent leur vitesse. Mais je ne suis pas convaincu qu'on réussirait à abaisser ça à 50km/h, je ne le croirais pas, moi. Je ne croirais pas que, tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas des constructions additionnelles de part et d'autre, je parle surtout du côté ouest, j'ai de la difficulté à croire que ça pourrait inciter les gens à réduire jusqu'à 50km/h. Par expérience, je vous parle de mon expérience que j'ai actuellement.

1705

Puis, avec une VVG2S, entre autres, et bien là à 70, actuellement, on voit que ça fonctionne bien aux endroits où on en a, c'est assez bien respecté, la vitesse, ça fonctionne assez bien. Et puis on a un

1710 milieu agricole dans le côté, qui est difficile à démembrer aussi.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Arsenault...

1715

M. DANIEL ARSENAULT :

Mais...

1720

M. LOUIS DERIGER, Président:

Oui?

M. DANIEL ARSENAULT :

1725

Si, ça revient comme la question que j'ai posée hier, au niveau de la poudrerie l'hiver, à certains moments donnés, par grands vents, on parlait d'une barrière physique, si, admettons, on irait avec une barrière naturelle d'arbres, de plantation d'arbres du long de la 131, ça créerait, selon moi, un environnement physique où est-ce que ça rétrécirait le champ de vision. Je ne sais pas si ça pourrait...

1730

M. LOUIS DERIGER, Président:

Enfin, et bien là je sais qu'on est sur la ligne entre votre position et la période de questionnement donc, moi, en fait, ce que je vous invite à faire c'est que là, on a des réponses du Ministère, on sait les raisons qui font en sorte que les vitesses sont, comment ils ont, en fait, ils ont établi les vitesses.

1735

Maintenant, vous, votre position, vous avez aussi une façon de voir les choses.

M. DANIEL ARSENAULT :

1740

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1745

Mais, dans le fond, on va vous entendre aussi en deuxième partie et puis avec les propositions que vous voulez nous faire.

M. DANIEL ARSENAULT :

1750

Oui, effectivement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1755

Peut-être, monsieur Barabé, vous avez parlé d'une étude sur les vitesses, est-ce que c'est un document que vous pouvez faire la recherche et puis nous transmettre?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui, il n'y a pas de problème. Je pensais l'avoir, mais probablement qu'elle est restée sur mon bureau. Oui, on l'avait d'ailleurs présentée à la Municipalité, il n'y a pas de problème.

1760

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, si vous pouvez nous déposer le document.

1765

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Je peux vous la déposer.

1770

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, merci beaucoup monsieur Arsenault.

M. DANIEL ARSENAULT :

1775

Merci.

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

1780

Oui, monsieur Barabé, voilà, j'ai une petite question concernant le problème qu'avait soulevé hier monsieur Arsenault, lors des grands vents et puis des tempêtes de neige.

1785

Je sais que, dans certaines autoroutes, sur certaines autoroutes, on plante, le Ministère avait comme politique d'essayer de planter, il y avait des études en tout cas pour la performance de certains arbustes en bordure des autoroutes pour empêcher cette masse de neige qui s'accumule et qui tourbillonne sur les autoroutes et qui rend aveugle le conducteur. Mais est-ce que ici, la particularité d'avoir, de se rapprocher près des puits municipaux, justement, et d'avoir cette membrane géotextile pour empêcher les puits d'être contaminés ou, par des racines aussi, éventuellement par des racines d'arbres qui pourraient s'introduire dans cette membrane-là, est-ce que ça a été pris en considération une espèce d'aménagement paysager qui borderait la route?

1790

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Le secteur que vous mentionnez dans la protection de la nappe phréatique, il n'y a pas de...

1795

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

Il n'y a rien?

1800

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Il n'y a pas un problème de...

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

1805

O.k. Ce serait plutôt sur l'élargissement?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Il n'y a pas de problème de vent là, je ne crois pas. C'est surtout dans la partie...

1810 **MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:**

Parfait.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1815

... vraiment la partie qu'on appelle rurale, où on a des grands champs en culture, où on dit, comme on dit, le vent vient de loin, c'est cette partie-là qu'on pourrait regarder.

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

1820

Je sais que, ailleurs, ils mettent de la fragmite.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1825

De la fragmite.

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

Oui, mais là, on a...

1830

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Moi, je pourrais vous dire que la fragmite...

1835 **MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:**

Elle n'est pas aimée des cultivateurs.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1840

Je vais vous dire, on essaie de s'en débarrasser et puis c'est très difficile avec, en protection de notre environnement, détruire la fragmite, il y a à peu près un seul produit et puis ce n'est pas trop aimé de personne et puis... non, ça c'est plus un problème que d'autre chose.

1845 **MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:**

Mais est-ce qu'il n'y a pas d'autres arbres ou des arbustes?

M. GUY D'ASTOUS:

1850

Je sais qu'il y a des essais qui se font actuellement, c'est encore à l'étape de protocole de recherche presque. L'influence des arbustes à faible dimension pour réduire l'enneigement des chaussées, mais on est loin encore d'avoir des résultats, pour voir si c'est efficace réellement au niveau

1855
 1860
 1865
 1870
 1875
 1880
 1885
 1890
 1895
 1900

des, pour réduire les accidents. On n'a pas encore des analyses d'accidents. On a des données qui permettent de déterminer qu'il y a accumulation de neige, mais à savoir si ça réduit la dangerosité des routes, on en est loin encore de faire des conclusions de ce côté-là.

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

Mais est-ce qu'on attend le résultat des recherches tout le temps avant de planter, parce que, dans d'autres projets, ils plantent?

M. GUY D'ASTOUS:

Quand il s'agit de sécurité, oui, on fait bien attention à ça.

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

Bien oui, mais...

M. LOUIS DERIGER, Président:

Juste peut-être pour bien comprendre, vous avez, je pense, un code, je dis un code, mais c'est un code de gestion, je pense, pour les abords routiers, la gestion de la végétation, est-ce que c'est appliqué dans ce cas-ci, puisqu'on le voit souvent sur certains projets où vous avez une façon de gérer l'entretien, la végétation aux abords. Je ne sais pas si vous...

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

De tiers.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

On a...

M. LOUIS DERIGER, Président:

Mais je sais qu'il y a un document qui existe chez vous.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

On a un document qu'on appelle la politique de gestion des...

M. LOUIS DERIGER, Président:

De gestion des...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

... gestion des corridors routiers.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Oui.

1905

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Qui concerne les accès au réseau routier, qui est notre façon de faire. Après ça, on a l'autre façon, qui est la gestion écologique des abords.

1910

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bon, c'est de ce document-là dont je vous parlais.

1915

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

La gestion écologique, c'est quasiment principalement de laisser pousser de façon naturelle ce qu'il y a à pousser.

1920

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que, dans ce cas-ci, est-ce que ça va être appliqué ce code, ce document, ou?

1925

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui oui, oui oui, c'est une norme.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1930

Oui. O.k. Donc...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui oui, c'est une norme chez nous qu'on applique.

1935

M. LOUIS DERIGER, Président:

C'est une norme.

1940

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Pour, on évite de favoriser la croissance d'espèces qui, indésirables souvent, qui sont provoquées par le fait qu'on faisait des tontes exagérées et caetera et puis... maintenant, on regarde le côté sécurité avec le côté laisser la nature agir plus, plus librement.

1945

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

Mais est-ce qu'on, est-ce qu'il faut qu'on...

1950 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Mais dans le cas de la fragmite, on n'a pas grand, tu sais, on sait que les pluies acides les favorisent et puis on n'a pas grand-chose...

1955 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Est-ce que, ce document-là, vous pouvez nous le déposer, c'est possible de nous le déposer le document de gestion écologique? Je pense que c'est un dépliant.

1960 **M. GUY D'ASTOUS:**

C'est facile à, on a, c'est dans nos normes, c'est la gestion écologique, c'est ce qu'on préconise partout sur notre réseau.

1965 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Mais je sais que vous avez un document, un dépliant je pense même, à ce sujet-là?

M. GUY D'ASTOUS:

1970 Oui, je ne l'ai pas ici, mais on a des dépliants qui peuvent être disponibles.

M. LOUIS DERIGER, Président:

1975 Donc, si c'est possible de le déposer à la commission?

M. GUY D'ASTOUS:

Oui.

1980 **MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:**

Est-ce qu'on comprend qu'il n'y a aucune plantation de prévue sur les abords de la route?

1985 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Actuellement, oui. On n'a pas de...

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

1990 Dans le projet?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

1995 Non, on n'est pas à l'étape, à cette étape-là, de plantation, d'évaluation de plantation.

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

Mais éventuellement?

2000 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

C'est possible, quand on parle des zones d'impact visuelles, que c'est à regarder. Il va falloir regarder, peut-être dans le secteur où est-ce qu'on a des buttes, pour le bruit et, peut-être qu'il va y avoir une plantation de faite là-dessus pour le décor, comme on dit.

2005 **MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:**

Autrement que sur les buttes, pour empêcher le son de se propager, est-ce qu'il y a, est-ce qu'il va y avoir une étude d'entreprise pour régler le problème qu'a soulevé monsieur Arsenault hier et aujourd'hui concernant l'accumulation de neige sur les grandes voies?

2010 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

L'accumulation de neige, c'est qu'on, ce que j'ai mentionné hier c'est qu'on va expertiser, est-ce que le problème existe? Il faut se poser la question en premier, est-ce que le problème existe, et puis la meilleure façon de le voir, de le savoir, c'est de regarder, pendant la période hivernale. On a du temps pour ça, d'ici à la construction, 2013 qu'on parle, pour évaluer ça, faire un cheminement au niveau de, est-ce qu'on a des vents...

2020 **MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:**

Donc, on comprend que vous allez vous y...

2025 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Oui oui, on va le regarder ça, il faut...

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

2030 Parfait.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2035 Il faut se poser la question, parce qu'on ne veut pas avoir, on a déjà de la difficulté à entretenir nos routes l'hiver, les rendre sécuritaires à 100%, on va essayer de favoriser la sécurité en ne mettant pas des installations qui vont nous brimer.

MME LUCIE BIGUÉ, Commissaire:

2040 Donc, vous vous posez la question et puis, après ça, vous allez voir si vous allez faire des plantations ou non, c'est ça?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2045 Oui, on regarde qu'est-ce qui se passe, quel phénomène qui se passe, parce qu'on peut
augmenter la dangerosité. Si vous plantez un arbre ici et là, souvent, vous créez des congères qui sont
plus dangereuses que d'avoir une poudrière. C'est ça qu'il faut regarder.

2050 Puis, même après la construction, il faut faire un suivi quand même, au niveau des
problématiques, de ces problématiques-là qui arrivent.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2055 Monsieur Lefebvre, vous aviez un commentaire, le ministère de la Sécurité publique?

M. PAUL LEFEBVRE :

2060 Oui, je voulais rappeler que, déjà dans la directive du ministère de l'Environnement sur les projets
routiers, dans les mesures d'atténuation, il y a la question des haies brise-vent, pour éviter la poudrière.

2065 Jusqu'au carambolage monstre de février 2006, le ministère de la Sécurité publique était, dans le
fond, peut-être, bon, il faut l'avouer, peut-être pas assez sensibilisé à la question des haies brise-vent et
le rapport du coroner René Duval, déposé en janvier 2007, dit clairement que des, la présence d'arbres
aurait probablement sauvé des vies.

2070 Alors, nous entendons, au niveau du ministère de la Sécurité publique, dans ce projet-ci, mettre
comme condition au décret, qu'il y ait une plantation de haie brise-vent le long des sections à découvert.
Et, par la suite, dans tout projet routier, les promoteurs de projets routiers devront répondre à la directive
spécifique concernant les haies brise-vent en milieu à découvert.

2075 Je sais aussi que dans certaines régions, comme l'autoroute 35 en Montérégie, où il y a des
grands champs à découvert, le ministère des Transports prend entente avec les producteurs agricoles de
façon à laisser des rangées de maïs sur pied à l'automne, c'est des zones de grande culture,
spécifiquement le maïs, et ça aide grandement au niveau visibilité et sécurité routière de l'autoroute 35.

2080 Disons que c'est préférable que de se guider sur les lignes électriques en période de poudrière.
Nous allons donc demander, comme condition, en fait deux conditions que nous allons demander, c'est
un plan d'urgence spécifique pour la protection de la membrane et des haies brise-vent.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci beaucoup monsieur Lefebvre pour ces précisions. J'inviterais maintenant monsieur...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2085 Monsieur le Président, est-ce qu'on peut apporter un commentaire?

M. LOUIS DERIGER, Président:

2090 Oui, absolument, oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

On n'a pas de zone de déterminée.

2095 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Pardon, je n'ai...

2100 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

On n'a pas de zone d'identifiée actuellement où on a cette problématique-là.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2105 En fait, ce qu'on a compris, que vous étiez pour faire l'examen de ces zones et puis, s'il y avait des problématiques, vous étiez pour les...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2110 Ce que, à moins que la Sécurité publique puisse nous déposer des zones que, eux autres, ils connaissent déjà. C'est ça que je veux dire.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2115 Là, j'ai un peu de difficulté avec vous, parce que je ne comprends pas tellement votre réponse.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Non, mais ce que je...

2120

M. LOUIS DERIGER, Président:

Tantôt, vous nous disiez que vous allez étudier, voir s'il y a des zones.

2125 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2130

Et là, vous nous dites qu'il n'y en a pas.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2135

Non, mais...

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que l'étude est faite ou elle n'est pas faite?

2140

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

2145 C'est parce que, en écoutant l'intervenant qui vient de parler, il mentionne qu'il va exiger qu'il y ait des plantations. Moi, si on peut me dire où, on va le regarder. Mais si on m'exige des plantations et puis qu'il n'y a pas de zone d'identifiée pour l'instant, c'est assez difficile.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2150 Mais là, écoutez, on n'a pas la condition de décret, on ne l'a pas écrite, comment elle va être formulée, on n'en a aucune idée. Ce qu'on nous dit, ce que j'ai compris, en fait, de l'intervention de monsieur Lefebvre c'est que, de leur côté à eux, au ministère de la Sécurité publique, ils ont des éléments, ils ont des exigences qui vont être examinées pour ces questions-là, de haies brise-vent et pour la question de la membrane, c'est ça que j'ai compris.

2155 Monsieur Lefebvre, est-ce que je comprends bien votre intervention?

M. PAUL LEFEBVRE :

2160 Oui, c'est... en fait, on va demander que ces conditions-là soient portées au certificat d'autorisation. Maintenant, c'est des recommandations faites au ministre de l'Environnement et je ne sais pas qu'est-ce qu'il va porter au niveau du Conseil des ministres, mais c'est des conditions qu'on va demander.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2165 C'est ça, donc...

M. PAUL LEFEBVRE :

2170 Maintenant aussi, hier on parlait de plantation d'arbres à des centaines de mètres d'une route, la question des haies brise-vent ou des brise-vent en général, c'est connu ça dans le milieu agricole, depuis des centaines d'années, ça répond à des facteurs physiques.

2175 Généralement, un brise-vent, ça agit à 5 fois sa hauteur. Donc, si tu veux protéger une zone de 30 mètres, tu peux prévoir un brise-vent de 6 mètres de hauteur, près de... Et, au bout des 30 mètres, il n'a plus d'effet. Donc, il n'y aurait plus de problèmes de dépôt de neige, ça va tout simplement repartir avec le vent.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2180 Donc...

M. GUY D'ASTOUS:

2185 Un commentaire, monsieur le Président.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Barabé, est-ce que vous voulez ajouter quelque chose à ce sujet-là?

2190

M. GUY D'ASTOUS:

Oui.

2195

M. LOUIS DERIGER, Président:

Allez-y. Ensuite, je vais demander l'avis du ministère du Développement durable, juste pour...

2200

M. GUY D'ASTOUS:

Ce que je peux vous dire c'est que, on est loin d'avoir identifié au Québec la technique appropriée pour régler les problèmes de brise-vent. Il y a des expériences qui se font un peu partout, il y a l'utilisation de la végétation en bordure des fossés, ça a une certaine efficacité pour réduire la neige, tout ça, il y a des documents qui existent.

2205

On est loin, je pense que c'est, je voudrais juste porter à l'attention de la commission qu'un décret, ou au ministère de l'Environnement, qu'un décret précisant les plantations obligatoires à installer, qu'on est loin de savoir quelle est la technique appropriée.

2210

Deuxièmement, ce que le représentant de la Sécurité publique parle, on parle de techniques où on doit planter des arbres d'une grande dimension, dans les terres agricoles, avec les contraintes agricoles que ça crée, avec les autorisations agricoles que ça crée et, sans savoir si nous, dans nos documents, on a des gens qui sont sur le réseau, qui font le déneigement à chaque année, et on est loin d'être convaincu qu'il y a une zone problématique là.

2215

Alors, j'aimerais, moi, que, avant que ça devienne un débat au niveau des décrets gouvernementaux, qu'on s'échange de l'information pour voir si c'est crédible cette recommandation-là.

2220

M. LOUIS DERIGER, Président:

Non non, je pense qu'il faut bien comprendre, actuellement, dans le processus où on en est actuellement, c'est un processus d'enquête d'audiences publiques. Il y a réellement, à notre audience, je vous rappelle qu'il y a quand même une analyse environnementale qui va être faite par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, il y aura des rapports, deux rapports, et ce sera transmis à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, il y aura des décisions qui seront prises au Conseil des ministres.

2225

Donc, juste pour situer l'audience, on n'est pas ici pour écrire un décret, je pense qu'on, je pense qu'il faut que ce soit bien clair.

2230

J'aimerais maintenant, peut-être madame Dallaire, peut-être si vous avez de quoi à ajouter par rapport à ce qui a été discuté, bon, la question du décret, je ne veux pas trop qu'on, je pense qu'on n'en est pas là aujourd'hui.

2235

MME DANIELLE DALLAIRE:

On n'est pas du tout, c'est ça, à l'émission du décret aujourd'hui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2240

Donc, dans l'analyse environnementale que vous allez faire, est-ce que ces questions-là vont être prises en considération, est-ce que c'est examiné par votre Ministère?

MME DANIELLE DALLAIRE:

2245

Bon, pour l'instant, c'est une problématique qui n'a pas été documentée à l'intérieur de l'étude d'impact. Effectivement, s'il y a une problématique au niveau de la poudrerie sur cette route-là, il faudrait d'abord qu'on ait l'information relative aux zones qui seraient problématiques pour savoir si, effectivement, il y a nécessité de mettre en place des mesures d'atténuation sur cette partie-là de la route.

2250

Donc, tant qu'on ne dispose pas de l'information relative à ça, je vous dirais que c'est très très difficile de prendre une position relativement à cette problématique-là.

2255

M. LOUIS DERIGER, Président:

Mais c'est un élément quand même qui est traité par votre Ministère?

MME DANIELLE DALLAIRE:

2260

C'est un élément qui, habituellement, quand ces problématiques-là sont documentées dans une étude d'impact, évidemment qu'on en prend, on prend ça en considération et qu'on peut, au niveau, quand on est rendu justement au décret, au niveau du décret, émettre des conditions par rapport à cet aspect de la sécurité.

2265

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Chatagnier, vous voulez ajouter quelque chose?

2270

M. HERVÉ CHATAGNIER:

Bien, dans ce cas-ci, puisqu'on sait que c'est une préoccupation de la Sécurité publique, on n'attendra pas le décret, on va obtenir des précisions auprès du promoteur dans les prochains jours ou les prochaines semaines pour voir exactement où est le problème et où est-ce que ça pourrait être...

2275

M. LOUIS DERIGER, Président:

La commission apprécierait beaucoup que les communications que vous allez faire ou les questions que vous allez adresser au Ministère, que vous nous transmettiez également correspondance de ces discussions-là.

2280

M. HERVÉ CHATAGNIER:

D'accord.

2285 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Merci beaucoup. J'ai beaucoup de personnes qui veulent intervenir, monsieur Gagnon pour commencer, de Notre-Dame-de-Lourdes.

2290 **M. SYLVAIN GAGNON :**

Oui, simplement une petite mise au point, ce qui n'empêchera pas l'étude du ministère des Transports. En tant que responsable de la voirie au niveau de la Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, nos personnes sur le terrain ont à faire la vérification régulière des chemins du secteur et empruntent la route 131. Je peux vous confirmer qu'il y a des problèmes majeurs de poudrierie pour moi-même.

2295

M. LOUIS DERIGER, Président:

2300 Y a-t-il un secteur en particulier ou c'est tout l'ensemble de...

M. SYLVAIN GAGNON :

Je vous dirais de la limite, même de la limite bâtie de Saint-Félix-de-Valois jusqu'à la limite, avec le sud, au niveau de Notre-Dame-des-Prairies, il y a énormément de poudrierie. Le phénomène se produit dès qu'il y a suffisamment de neige pour combler les fossés de la route 131. Comme il a été mentionné tout à l'heure, on se guide aux fils électriques.

2305

Donc, il y a régulièrement des accidents, il y a régulièrement des demandes qui sont faites au niveau du ministère des Transports à Joliette, et bon, on nous dit à chaque fois : Écoutez, c'est un problème d'entretien, c'est..., mais c'est récurrent.

2310

M. LOUIS DERIGER, Président:

2315 Monsieur... Bélanger. Je vais finir par...

M. MARCEL BÉLANGER :

Vers la fin des audiences.

2320

M. LOUIS DERIGER, Président:

... apprendre votre nom.

2325 **M. MARCEL BÉLANGER :**

Moi, j'ai une problématique autre, puisqu'on parle de végétation, ça reste quand même dans le domaine de la végétation, mais ce n'est pas de la poudrierie, moi c'est ce qui concerne l'herbe à poux, parce qu'on sait fort bien que les bordures de route sont très susceptibles d'être envahies par l'herbe à poux, qui est la cause d'allergie chez 5% de la population, c'est quand même une problématique significative. Alors, c'est très important d'ensemencer avec des espèces compétitives à l'herbe à poux et d'avoir un substrat qui est très riche pour que l'herbe à poux ne s'implante pas dans ces zones-là.

2330

Alors, c'est juste une petite considération à rajouter au débat.

2335 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Parfait, merci beaucoup. Est-ce qu'il y avait d'autres interventions de la part des Ministères, est-ce que j'oublie quelqu'un, non, ça va.

2340 Donc, monsieur Barabé, en tout cas, je pense que, pour le moment, on va s'arrêter à ce niveau de réponse-là. On comprend qu'il va y avoir des études de votre part. On comprend également que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs va aussi adresser des questions de leur côté. Nous, la commission, on veut être informé de l'ensemble des communications qui vont se faire entre vous. Donc, je pense que, pour le moment, on peut peut-être s'arrêter sur ce niveau de

2345 réponse.

Monsieur Bruno Archambault. Bonjour.

2350 **M. BRUNO ARCHAMBAULT :**

Bonjour, monsieur le Président. Ma question se rapporte au tableau 3.6 de l'étude d'impact, le tableau qui précise les prévisions de débit sur la route 131 pour le tronçon compris entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois pour les périodes 1996-2006 et 2006-2016.

2355 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Donc, monsieur Archambault, ce qu'on va faire, je sais que le Ministère a une présentation à nous faire, sur tous les débits de circulation je pense, sur la sécurité aussi, si, ce qu'on pourrait, disons, prendre une petite pause de 5 minutes, 10 minutes disons, revenir avec vous, que le Ministère nous présente ses données actualisées et, ensuite, on reviendra avec votre question plus précise sur le tableau; est-ce que ça vous convient comme ça?

2360

M. BRUNO ARCHAMBAULT :

2365 Ok. Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, on va prendre une pause de 10 minutes et on revient avec la présentation sur les débits et la sécurité.

2370

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

2375

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, nous allons avoir une présentation concernant les questions de circulation et sécurité. Je sais que ça va être, ça risque d'être un peu aride, c'est-à-dire, il va y avoir beaucoup de chiffres qui vont nous être présentés, je pense, mais on va essayer, je pense, en tout cas, je demanderais aux gens qui

2380

vont présenter, de vulgariser en fait, de rendre ça plus facile, rendre ça compréhensible pour tout le monde.

2385 Et, suite à ça, on aura les échanges avec les experts à ce niveau et, monsieur Archambault, se joindra aussi à la commission pour questionner le promoteur à ce sujet.

Donc, je vous laisse, monsieur Barabé. Monsieur Barabé, est-ce que, donc, votre équipe est prête à présenter...

2390 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

L'équipe est prête, on va avoir une présentation par deux spécialistes, monsieur Rouillon, qui va faire la présentation, au niveau circulation et sécurité, on a monsieur Jean-Luc Pellerin au niveau de circulation aussi, qui va faire une partie de la présentation.

2395

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parfait. Donc, allez-y, on vous écoute.

2400 **M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:**

Bonjour. Alors, Jean-François Rouillon, directeur de projet en transport et circulation au sein de la firme Tecsalt et puis je travaille pour le promoteur.

2405 La présentation va être en deux temps, où est-ce qu'on va présenter des éléments de circulation et de sécurité pour les horizons 2000-2003, les dernières qui ont été analysées. Il y a des données plus récentes qui ont été introduites également dans la présentation au niveau de la sécurité. Et, mon collègue, par la suite, va présenter un portrait un peu plus détaillé de l'évolution des débits à un point bien précis sur la route 131, suite à l'analyse d'un compteur permanent qui est très riche en informations.

2410

Alors, au niveau de l'évolution des débits de circulation dans le secteur de l'étude, en '96, à la sortie de Notre-Dame-des-Prairies, on avait un débit journalier moyen, c'est-à-dire sur la moyenne des 365 jours de l'année, qui se chiffrait à un peu plus de 17 000 véhicules par jour, et ce nombre décroît lorsqu'on évolue vers le nord, à 15 000, 13 000, 11 000 un peu au sud de Notre-Dame-de-Lourdes, pour se retrouver aux alentours de 8 000 dans la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois.

2415

Aux mêmes endroits, en 2003, on note que tous les débits journaliers ont augmenté durant cette période de 7 ans, pour passer, au point sud, de 19 500, jusqu'aux alentours de 10 000 dans la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois. Pour cette période, les taux d'augmentation varient entre 13 et 30%, ce qui correspond à des taux de croissance annuelle de 1.5 à 3%.

2420

Les niveaux de services. Alors, dans cette présentation, je vais surtout insister sur les niveaux de services en tronçon qui, à mon avis, est un des éléments les plus importants du corridor. Alors, lorsqu'on met un niveau de service A, c'est un niveau de très grand confort, où est-ce qu'on n'a aucun problème.

2425

Le niveau B, le confort est encore élevé. Le niveau C, bon, on commence à avoir des petits problèmes, il faut faire attention aux véhicules qui sont autour de nous. Dans le cas qui nous concerne, vu que c'est une route à 2 voies, c'est bien de faire attention lorsqu'on veut effectuer des dépassements.

2430 Le niveau D, on a des conditions instables d'écoulement de la circulation, des possibilités de manoeuvrer dans le courant de la circulation qui sont fortement diminuées.

2435 À nouveau, dans le cas qui nous concerne, ça veut dire et bien, étant donné que c'est une voie par direction, lorsqu'on veut effectuer des dépassements, il faut bien évaluer le moment où est-ce qu'on effectue ce dépassement, si on a de la visibilité, s'il n'y a personne qui vient en face.

D'habitude, le niveau D, c'est le moment où est-ce qu'on songe fortement à des interventions pour améliorer la route. On cherche à ne pas arriver dans les niveaux suivants.

2440 Alors, le niveau E c'est les conditions vraiment instables de la circulation et les manoeuvres deviennent difficiles dans le courant de la circulation. Pour tous les gens qui vivent dans le secteur, vous savez très bien, quand vous roulez sur la route 131, puis c'est à l'heure de pointe, et bien tout le monde se suit à la file indienne, ce n'est pas le temps de faire un dépassement.

2445 Et puis F, c'est la congestion, et bien là c'est le **stop and go**, on se retrouve avec des arrêts fréquents d'arrêt-départ, des choses que vous pouvez observer lors des journées de très grands achalandages, lorsque tous les gens redescendent du nord ou des éléments comme ça, il y a un feu de circulation qui refoule, tout le monde ne passe pas au même cycle, donc on se retrouve avec des séquences d'arrêt-départ.

2450 Alors, en 2003, quels sont les niveaux de service? Vous verrez, s'il y a des couleurs vert, c'est le niveau A, B, C, en jaune c'est le D et, en rouge, E ou F. Vous verrez apparaître trois boîtes, la boîte de gauche, c'est le niveau de service de la pire heure de la semaine, un jour de semaine ouvrable, celle du milieu, celle du vendredi après-midi et, enfin, celle de droite, du dimanche après-midi.

2455 Alors, sur tous les tronçons au nord du 1^{er} Rang de la Chaloupe, jusqu'à l'intérieur de Saint-Félix-de-Valois, en 2003, le niveau de service E est de pratiquement E à toutes ces périodes. On a du D entre Notre-Dame-de-Lourdes et le sud de Saint-Félix-de-Valois à certaines périodes.

2460 Au niveau des accidents, de 2000 à 2003, alors j'ai insisté pour mettre principalement les chiffres. Alors, on voit, par exemple, à Principale, où est-ce qu'il y a eu 23 accidents, avec 2 accidents mortels et 1 avec blessés graves. Dans la boîte en rouge, ce sont les accidents mortels, dans la boîte orange, les blessés graves et, dans la boîte jaune, le total. Il s'est produit 97 accidents à ces principales intersections, au nombre de 6.

2465 Dans les tronçons, 228 accidents au total qui ont été répertoriés durant cette période de 4 ans. 3 accidents mortels, dont 2 dans la portion sud de Saint-Félix-de-Valois et 1 dans la portion nord. Enfin, 14 accidents avec blessés graves. Un total de 325 accidents pour cette période de 4 ans.

2470 Lorsqu'on fait une analyse des accidents, les études antérieures l'ont démontré, dans l'ensemble, il n'y avait pas trop de problème, les taux d'accident qui étaient calculés le long de la route étaient inférieurs au taux moyen et puis, normalement, on estime qu'il y a des interventions à prévoir lorsqu'on est entre le taux moyen et le taux critique et surtout quand on dépasse le taux critique.

2475 À la lumière des données de 2000 à 2003, les 2 secteurs qui ont un taux d'accident entre le taux moyen et le taux critique, c'est le tronçon sud de la Municipalité de Saint-Félix-de-Valois en tronçon, avec ses 66 accidents, dont 2 mortels et 2 avec blessés graves, et l'intersection au 1^{er} Rang de la Chaloupe.

2480

En passant, le 1^{er} Rang de la Chaloupe, c'est l'endroit où vient mourir la configuration du cinq voies actuellement, qui vient aboutir sur un feu de circulation où est-ce qu'on a une convergence des voies de tout droit actuellement, qui viennent mourir sur deux voies, un tourne à gauche et un tout droit en direction nord. C'est le point de goulot vers la direction nord.

2485

Alors, j'ai rapidement intégré les données qui ont été transmises dernièrement, pour 2004-2006. Alors, aux intersections, on note une baisse au 1^{er} Rang de la Chaloupe et une augmentation aux différents autres endroits. Ces données, qui sont sur trois ans, 2004 à 2006, j'ai fait une petite règle de 3 pour avoir des chiffres comparables à ceux de 2000-2003, qui eux sont sur quatre ans, on constate que, au niveau des intersections, c'est à peu près similaire, 92 accidents pour '97, 3 accidents mortels et 3 accidents avec blessés graves.

2490

Au niveau des tronçons, 251 accidents, 6 accidents mortels, 13 accidents avec blessés graves, il y a quand même le nombre d'accidents mortels qui a doublé, et puis on voit que, dans le noyau urbain de Saint-Félix-de-Valois, le long de la 131, il y a deux endroits où, quand même, où les accidents ont augmenté, dont l'endroit qui était déjà critique entre l'intersection en T du coeur de la ville et l'entrée sud.

2495

Enfin, on a un indice comparable de 343 accidents, un peu plus élevé, mais c'est surtout les mortels qui ont augmenté au cours de cette récente période.

2500

Sur les vieilles données de 1985 à 2003, on se retrouvait avec des accidents graves ou mortels à un rythme de 5 à 7 ans. Il y a juste les dernières données récentes, de 2004 à 2006, où est-ce qu'on a vu une augmentation au niveau des accidents mortels. Pourtant, il n'y a aucune tendance qui est reliée au niveau de la période de l'année, du jour, de la semaine.

2505

28% des accidents sont des collisions arrière, dont 75% aux intersections. Les collisions arrière, généralement, c'est les interruptions, c'est la congestion. À chaque fois qu'on a une rupture dans la fluidité de la circulation.

2510

Au niveau des accidents graves ou mortels, en fait, je fais ressortir auprès des gens du Ministère, c'est que 100% des accidents mortels se sont produits durant la nuit. Donc, normalement, il faudrait examiner si les conditions d'éclairage sont adaptées à la route. Il y a des pertes de contrôle, il y a quand même 22% de collisions frontales, il y a des virages à gauche et également des collisions arrière dans ce type d'accidents.

2515

Pour la route 131, de 2000 à 2003, l'indice de gravité est de 2,36, alors que, au Québec, pour des routes similaires, il est de 2,18. On est 8% plus élevé par rapport à l'indice provincial pour ces mêmes routes.

2520

Au niveau des temps de parcours, bon, tout le long du parcours, on a des vitesses affichées qui sont assez variables, 70, 80km/h, quand on est dans St-Félix on a aussi des zones à 50 et 30 devant la zone scolaire. Donc, des zones de vitesse qui ne sont pas très homogènes le long du parcours.

Le temps de parcours moyen est de 13 à 17 minutes, avec une vitesse moyenne de 78km/h qui, somme toute, est correct.

Généralement, les véhicules arrivent à rouler à la vitesse permise, les pertes de temps sont occasionnelles avec des véhicules lourds, ceux-ci, quand même, ils peuvent rouler assez vite sur la 131.

2525 Dans les secteurs à deux voies, les volumes sont importants et le trafic en sens inverse laisse très peu d'opportunité aux dépassements durant les périodes de fort achalandage.

C'est certain que, si on se trouve derrière un tracteur de ferme ou des choses comme ça, bon bien, ponctuellement, le temps de parcours va augmenter, mais ce qui est important de retenir c'est que
2530 les possibilités de dépassement sont pratiquement nulles durant ces périodes-là.

Au niveau des réaffectations de trafic, sur l'exercice qui a été fait pour les années 2006 et 2016, avec les données qu'on avait de disponibles jusqu'à l'horizon 2003, alors, sans intervention, je vais juste m'attarder sur les nouvelles précisions. Disons que, sur des débits qui varient de 9 000 et un peu plus,
2535 de débit journalier en 2006, jusqu'à 10 500 en 2020, on retrouve le trafic qui demeurerait sur la route 131, qui varie dans le temps de 3 600 à un peu plus de 4 000, et le trafic qui irait sur la nouvelle voie de contournement, qui serait de l'ordre de 5 800 à 6 500. Donc, c'est de l'ordre de 60% qui irait sur la voie de contournement, et ça c'est basé sur les enquêtes origine-destination, qui datent quand même d'un certain temps, on le mentionnait déjà, c'est l'étude de 1997, réalisée par Roche. Il n'y a pas eu de
2540 nouvelle enquête origine-destination qui ont été effectuées depuis.

Au niveau des prévisions d'accident, si on se base sur l'année 2003, où est-ce que pour le, d'Antonio Barrette au Chemin Barrette, donc ce qui correspond à la zone de l'élargissement, on se retrouvait, en 2003, à environ 43 accidents sur une base annuelle, en 2006, avec le léger taux de
2545 croissance, jusqu'en 2006, on arrive à 44½ accidents, on en retrouverait une trentaine avec l'élargissement sur la route 131.

D'où vient la diminution? Et bien, avec l'installation de la barrière dans le centre, on vient d'éliminer tous les conflits avec les mouvements depuis les secondaires, qui s'effectuent en virage à gauche, pour accéder aux propriétés riveraines, soit depuis la propriété riveraine pour aller rejoindre la direction opposée en virage à gauche, soit pour y accéder.
2550

Également, toutes les collisions frontales, qui n'étaient quand même pas négligeables. Toutes les collisions de nature de dépassements, que moi je qualifierais de précipités autrement dit, lorsqu'on fait un dépassement hâtif, qu'on circule dans la voie opposée, généralement, on accélère, on n'a pas toujours le temps pour se rabattre, et moi, c'est à ces conditions particulières que j'associe ce type d'accidents. Lorsqu'on a deux voies dans la même direction, on bénéficie de toute la longueur du temps voulu pour dépasser, ce sont des conditions quand même plus sécuritaires.
2555

Il y a également une petite portion des collisions arrière qui ont été supprimées, mais pas toutes, parce qu'il y a quand même des feux de circulation. Donc, on génère toujours des conditions d'arrêt-départ sur des endroits, mais il y a quand même le fait que, lorsque je mentionnais tout à l'heure, tous les accidents, tous les mouvements d'accès à la route 131 qui sont relocalisés à des intersections, avec des modes de gestion appropriés, font en sorte, quand même, que l'incidence de ces accidents-là va aller très vite.
2560
2565

Au niveau de la voie de contournement, où est-ce qu'on a une quarantaine d'accidents, 39 accidents de prévus en 2006, selon les conditions actuelles, le report de trafic, autrement dit, dans la première analyse, c'est une analyse des types de collisions et on regardait quels étaient ceux qui auraient une tendance à diminuer ou à être éliminés. Pour la partie du contournement, c'est plutôt, on regarde quel est le taux actuel le long de la route. Étant donné qu'on enlève 60% du trafic, il y a donc 60% moins d'accidents qui va s'y produire. Comme on introduit une nouvelle route, celle-ci, on prend le
2570

niveau de taux d'accidents des routes comparables et elle, elle induit un nombre d'accidents qui est de l'ordre de 15 accidents par an.

2575

Alors, en résumé, au niveau de l'élargissement, on devrait retrouver une diminution de 15 accidents, si le projet était implanté en 2006 et, au niveau de la voie de contournement, alors, 26 en moins sur la vieille route, et 15 de plus sur la voie de contournement, donc c'est 10 à 11 accidents de moins sur l'ensemble du réseau. Donc, 25 à 26 accidents de moins en 2006 et puis, avec les projections

2580

2016, ce chiffre tournerait aux alentours de 28.

Au niveau des temps de parcours, en '96, ces temps de parcours étaient estimés aux alentours de 20 minutes en période de pointe et 16 minutes en période hors pointe. En 2005, en tenant compte des modifications ponctuelles qui ont été réalisées, c'est des temps de parcours qui ont été effectués, le temps de parcours s'était quand même amélioré à 16.5 minutes en période de pointe et, en période hors

2585

pointe, avait chuté également. Alors, toutes ces améliorations, elles visent quoi, elles visent, moi je dirais que c'est principalement dû à l'isolement des voies de virage à gauche à des intersections, de telle manière que les véhicules tout droit n'avaient plus à attendre derrière ces véhicules-là. On aurait dû dire et bien il y a des feux de circulation, donc ça introduit un temps, mais le fait que les virages à gauche

2590

devaient, eux, attendre et ralentir tout le trafic derrière, ça a été quand même une mesure de bonification à cet endroit-là.

Dans le projet, dans l'évolution, il n'y a pas eu de projection dans le temps, mais je pense que c'est important de le préciser, comme on va le voir tout à l'heure. Étant donné que les débits de circulation sont quand même appelés à croître, donc ces temps de parcours-là vont se retrouver

2595

graduellement à augmenter et les derniers bénéfiques qui pourraient être engendrés dans le corridor, ce serait au niveau de la voie de contournement, tout simplement parce que les véhicules qui demeureraient sur la nouvelle voie de contournement auraient un trajet plus court, avec une vitesse maintenue et pas d'arrêt tout le long du corridor, c'est de l'ordre de 1 min 40 qui serait engendré à cet endroit-là, comme économie de temps de parcours. Ça se reflète tant en pointe qu'en période hors pointe.

2600

Donc, au niveau du projet, on retrouverait des bénéfiques, au niveau de la circulation, pour une diminution de trafic évidente à Saint-Félix-de-Valois; une baisse des accidents en milieu urbain, suite au contournement, d'environ 11 à 12 par an; une baisse des accidents, au niveau de l'élargissement, de l'ordre de 15 à 16/an; une nette amélioration des niveaux de service B ou C, je n'ai pas insisté là-dessus, mais c'est clair que la mise à deux voies d'élargissement vient réduire de moitié la densité par voie. On ne tombe pas dans le A, on tombe dans le niveau B ou C, mais ce qui est quand même tout à fait acceptable.

2605

Les gains de temps associés au contournement du secteur à basse vitesse, de l'ordre de 1 minute 40 secondes. Et juste un petit chiffre parce que, souvent on dit ah! gagner une minute, deux minutes, qu'est-ce que ça représente. Alors, pour 2016 par exemple, ce serait 63 400 heures/véhicule par an ou véhicule/heures, c'est la même chose. Je donnais comme exemple, c'est l'équivalent de 7 véhicules qui circulent à l'année longue sur une route pendant toute une année.

2610

2615

Sur les tendances récentes, 2004-2006, simplement un tout petit mot pour dire que les débits continuent de croître, et mon collègue va en parler davantage, et que le nombre d'accidents également. Ça vient clore ma présentation et je vais céder la place à mon collègue.

2620 **M. JEAN-LUC PELLERIN:**

Monsieur le Président, madame la Commissaire, bonjour. Je me présente, Jean-Luc Pellerin, analyste en transport à la direction Laurentides-Lanaudière du ministère des Transports.

2625 J'ai une petite présentation qui, effectivement, peut être un peu aride, où il y a beaucoup beaucoup de données, de chiffres, de graphiques. Je vais y aller lentement, en expliquant chacun des graphiques. Ce qui est intéressant c'est que, depuis 1998, nous avons un compteur permanent, qui fonctionne en quasi permanence sur la route 131 et ce compteur-là, comme le mentionnait mon collègue précédemment, est riche en connaissances sur la route 131. C'est des données que nous n'avions pas à
2630 l'époque de la réalisation de l'étude d'opportunité en '96, '97. Donc, c'est des données, c'est un portrait beaucoup plus fin que tout ce qu'on a pu tracer jusqu'à maintenant.

Donc, au niveau de la présentation, je vais d'abord vous présenter la localisation du site permanent, donc à l'endroit de la section de trafic où il est situé. Donc, à quoi correspond la
2635 présentation.

Ensuite, je vais vous expliquer qu'est-ce que c'est qu'un compteur permanent, classificateur, parce que le cas ici, sur la 131, c'est un compteur classificateur. Ensuite, on va passer directement à la caractérisation du trafic. D'abord, une caractérisation au niveau annuel, mensuel, journalier et,
2640 finalement, horaire, avec le concept de niveau de service, au niveau de la capacité pour la question des caractérisations horaires.

Ensuite, on s'est amusé à faire des projections de trafic dans le temps, suite à l'évolution récente des débits. Et, comme dernier point, nous allons aborder la question du véhicule lourd et, à ce moment-là, on répondra à une des questions qui avaient été posées précédemment dans une séance précédente.
2645

M. LOUIS DERIGER, Président:

Je pense que c'est monsieur Archambault, justement, qui avait demandé cette question.
2650

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

C'est moi qui avais posé la question.

2655 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Peut-être, monsieur Pellerin, je pense que, je vois que c'est assez lourd comme présentation, est-ce que vous pouvez peut-être résumer les points essentiels. Je ne veux pas non plus que vous preniez une heure à expliquer tout ça.
2660

M. JEAN-LUC PELLERIN:

Dix minutes.

2665 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Parfait, on y va.

M. JEAN-LUC PELLERIN:

2670 De toute façon, je vais y aller lentement au début et puis, ensuite, je vais accélérer parce que
disons que les...

M. LOUIS DERIGER, Président:

2675 S'il y a des questions, c'est ça, on va vous les poser.

M. JEAN-LUC PELLERIN:

2680 Parfait, oui. Donc, pour ce qui est de la localisation du site de comptage permanent, il est situé
entre le Rang Ste-Rose et le chemin principal à Lourdes, donc environ à mi-chemin entre les deux. En
fait, il est situé devant la dernière demeure du côté est de la route 131. Là, le dernier bâtiment, c'est une
résidence privée, le numéro 2331, l'adresse civique 2331, donc juste devant la maison, il y a un compteur
permanent. D'ailleurs, quand vous roulez sur la 131, vous allez pouvoir remarquer, il y a comme des
traits de scie, ce sont des carrés, deux carrés par direction, qui indiquent l'emplacement.

2685 Le compteur est en opération depuis 1998. Pour certaines années, il a fonctionné les 8 760
heures de l'année, d'autres années, il a été plus erratique en raison de bris ou, encore, d'orages
électriques.

2690 Donc, un compteur classificateur, comme je le mentionnais précédemment, c'est d'abord 2
détecteurs par direction dans la chaussée et les détecteurs, en fait, ce sont deux boucles, ce sont des, du
câble, du fil qui est installé dans la chaussée pour détecter le passage de véhicules, et tout ça est relié à
un compteur. Donc, un véhicule passe sur les deux boucles et, entre le temps de passage, un premier
endroit et un deuxième endroit, on calcule une vitesse et, de la connaissance de la vitesse, on peut
2695 déduire la longueur des véhicules et un tas de trucs qu'on va regarder par la suite.

2700 Donc, au niveau des données que nous avons tirées du compteur permanent, au niveau des
variations annuelles, donc le débit journalier moyen annuel, on voit que, depuis sa mise en service, le
DJMA, de la mise en service du compteur permanent, le DJMA a cru à un rythme de 2.3% par année.
Cette variation-là, peut-être pour le bénéfice des gens, en abscisse nous avons les années et, en
ordonné, la valeur du DJMA. Un DJMA c'est en termes de véhicules/jour. Donc, si on prend par
exemple, en '98, on avait 13 500 véhicules/jour et, en 2006, nous avons enregistré 16 200 véhicules/jour.
Donc, c'est une moyenne annuelle.

2705 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Les débits que vous nous présentez, c'est à l'endroit du compteur.

M. JEAN-LUC PELLERIN:

2710 Toujours.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2715 Parfait, merci.

M. JEAN-LUC PELLERIN:

Donc, on peut qualifier le 2.3% d'assez élevé. Généralement, sur nos routes, dans la province, on est à de 1 à 2% pour des routes similaires. Donc, 2.3% c'est assez élevé.

2720

Au niveau des variations mensuelles, donc ici, en abscisse, nous avons les 12 mois de l'année, du mois de janvier au mois de décembre, et en ordonné, nous avons la valeur de, en termes de nombre de véhicules observés. Ce qu'on voit c'est qu'il y a peu de variations entre les divers mois de l'année. Ces variations, peu prononcées, nous amènent à un profil urbain.

2725

Qu'est-ce que c'est un profil urbain? Et bien, effectivement, c'est un profil assez plat, où qu'il y a peu de variations entre les saisons, et c'est le genre de profils de circulation que l'on rencontre généralement plus dans les villes ou, encore, en banlieue, de grandes banlieues, comme la banlieue de Montréal, la couronne nord ou, encore, à Laval.

2730

Donc, au niveau du ministère des Transports, on a 5 profils. Les profils servent généralement pour redresser des comptages d'échantillons. Il y a 5 profils qui va de l'urbain au touristique. La route 131, de 2005, comme on voit les valeurs ici, se rapproche beaucoup du profil urbain. En fait, dans la première colonne, ce qui apparaît, c'est le débit journalier moyen estival sur le débit journalier moyen annuel. Donc, la partie estivale sur l'ensemble de l'année, on parle d'une variation de 10%, positive, et ici c'est pour l'hiver, donc on parle d'une variation de 10% plus basse en hiver. Donc, on voit qu'on est tout près des valeurs d'un profil urbain et très loin d'un profil touristique où on parle de très grandes variations.

2735

Ce profil-là, dans le temps, est en mutation. Antérieurement, la première année de la mise en fonction du compteur permanent, on était à un profil moyen, donc les valeurs étaient de 117, donc tout près de la valeur, le profil moyen est de 83, donc tout près, également, pour la période hivernale, et probablement que si on avait une donnée de 10 ans antérieurs, donc une donnée de 1988, probablement qu'on se rapprocherait d'un profil récréatif, probablement.

2740

Donc, il y a une mutation donc, il y a des, on va le voir plus loin, mais il s'ajoute, au déplacement touristique, il s'ajoute un déplacement journalier élevé.

2745

Donc, au niveau des variations journalières, j'ai pris deux années pour valider la question, j'ai pris l'année 1998 et 2005. Donc, on voit ici en abscisse, les jours de la semaine, du lundi au dimanche, et ici, toujours en ordonné, les valeurs de débit observées. Donc, ce qui confirme notre profil urbain, si on regarde les données 1998, donc ce qui est en vert pâle, le vendredi et le dimanche étaient les deux journées de la semaine où les débits étaient les plus élevés. Ce qui confirme un peu le caractère touristique ou récréatif de la route ou de la circulation qui utilisait la route.

2750

Si on regarde la donnée 2005, il y a eu une forte, très forte progression, les jours de semaine, du lundi au vendredi, alors que cette variation-là, pour le samedi et dimanche, elle a peu varié. Ici en bas, dans le petit tableau, j'ai les valeurs en nombre absolu, donc en semaine, on parle de tout près de 3 000 véhicules en moyenne, alors que pour la fin de semaine, le samedi et le dimanche, ça a peu varié. Le dimanche, on parle seulement de 500 véhicules de plus, sur une période de 7 ans, donc une variation de 3.5%, alors que pour le reste de la semaine on est dans des valeurs qui varient de 20 à 25%. Donc, le caractère urbain de la route se précise.

2755

2760

2765

Autre fait particulier, le dimanche est la journée de la semaine où il y a le moins de débit sur la route 131 à notre compteur permanent. Donc, on le voit ici, c'est la journée la moins achalandée de la semaine.

2770

Évidemment, les données qu'on vous présente, c'est la somme des deux directions, de la route 131, parce qu'on a l'information différenciée selon la direction, mais jusqu'à maintenant, les données que je vous ai présentées, c'est pour les deux directions.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2775

Donc, on pourrait par exemple, dans le cas du dimanche, il est possible qu'il y ait une direction où il y a plus d'achalandage que l'autre, en fonction des activités qui peuvent se faire le week-end?

M. JEAN-LUC PELLERIN:

Absolument, absolument.

2780

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, vous parlez, en termes de débit en fait, dans les deux sens, il y aurait moins de débit le dimanche, mais ça ne veut pas dire qu'il y a une voie de circulation qui serait pas plus utilisée que l'autre?

2785

M. JEAN-LUC PELLERIN:

Absolument. On va le voir plus loin, on a une analyse différenciée.

2790

Au niveau des variations journalières, bon, on l'a vu un peu précédemment, mais bon, il y a, entre les jours de, le ratio des jours de, la somme des débits du vendredi, samedi, dimanche, donc de week-end, sur les quatre jours de semaine, du lundi au jeudi, on voit que ce ratio, en '98, était de 83.2 et, en 2005, il est de 77.1. Donc, le poids des débits de fin de semaine sur les jours de semaine est en diminution.

2795

Les variations de débit entre '98 et 2005, pour les jours de semaine, on parle d'une croissance de 2.6% par année et, pour le week-end, de 1.6. Encore là, on voit l'émergence des débits de semaine, et autres données, au niveau hebdomadaire, donc un débit sept jours moyen, en '98 on parlait de 94 700 véhicules et, en 2005, on parle de 112 000.

2800

Je pense qu'on va passer celle-là.

2805

Donc, au niveau des variations journalières et mensuelles, le graphique, ce qu'il nous présente, c'est des données en bâtonnets, du lundi au jeudi, pour chacun des mois, et les trois courbes nous présentent les données de vendredi, samedi et dimanche. Ce qu'on voit c'est que, le vendredi se démarque nettement des jours de la semaine, alors que le dimanche et le samedi se confondent à des jours de semaine. On voit, par exemple, que pour les mois d'hiver, le dimanche et le samedi sont très faibles.

2810

Donc, on va passer maintenant aux variations horaires.

2815 Ici, bon, on parlait tout à l'heure de la différenciation entre la direction nord et direction sud. Je suis allé chercher un mercredi, 11 mai 2005, qui est similaire au mercredi qu'on a pu vivre cette semaine au niveau de la route 131, donc environ la même semaine, mais deux ans antérieurs. Ce qu'on observe c'est que, pour la direction sud, le matin, il y a une pointe, donc les gens se destinent vers le sud le matin et, pour la direction nord, il y a une pointe de retour. Donc, mouvement pendulaire. Le matin, les gens se destinent vers le sud et, le soir, il y a un retour dans le nord. Donc, c'est typique des profils urbains, deux pointes standard.

2820 Je suis allé également chercher le vendredi 13 mai 2005, qui est un vendredi similaire à celui qu'on va vivre cette semaine, deux ans antérieurs. Il y a une pointe le matin, qu'on observe toujours, mais cette fois-ci, la pointe direction nord est beaucoup plus élevée, si je reviens à l'acétate précédente, vous voyez l'échelle est toujours la même, on avait 900 véhicules en heure de pointe d'après-midi, on passe à 1 000 véhicules et il y a également un étalement de la période. Donc, on a plusieurs heures où les débits sont élevés en direction nord. Donc, probablement qu'au mouvement pendulaire, d'un milieu urbain, s'ajoute probablement un nombre de déplacements de touristes.

2830 Je suis allé chercher, cette fois-ci, un samedi du mois d'août, puisque les samedis et dimanches du mois de mai sont peut-être un peu plus faibles, c'était juste pour illustrer le comportement. En direction sud, peu de débit en comparaison de la direction nord. Et le dimanche, comme on mentionnait tout à l'heure, le dimanche, direction nord, il y a une toute petite pointe sur l'heure du dîner, donc il y a encore des touristes qui peuvent venir dans le nord de Lanaudière et, en direction sud, il y a un grand retour, une grande plage de retour que le débit avoisine les 900 véhicules/heure dans une direction.

2835 Donc, au niveau des niveaux de service, bon, il y a six niveaux de service, peut-être que je vais passer rapidement, puisque mon collègue a quand même présenté des niveaux de service précédemment, dans sa présentation précédente, seulement pour établir les, pour la, au niveau de la route 131, au niveau de la station permanente, nous avons évalué la valeur du nombre de véhicules qu'il nous faut pour changer de niveau de service.

2840 Donc, tant que les débits, par exemple sur la route 131, demeurent entre une plage de 0 à 120 véhicules, on a le niveau de service A. Ça, évidemment, c'est pour la somme des deux directions. Entre 120 et 440 véhicules/heure, on est dans une plage de B et ainsi de suite. Ce qu'on observe c'est que la plage E, qui est une plage de niveau de service plutôt détériorée, plutôt mauvaise, les valeurs varient de 1 450 véhicules/heure à 2 600. Plus de 2 600, en fait, on est en congestion.

2845 Donc, on s'est, à partir du compteur permanent, on est allé chercher les deux années les plus robustes, pour lesquelles on avait l'ensemble des heures durant toute l'année. Donc, les années qui sont ressorties c'est 2001 et 2005 et nous sommes allés chercher toutes les heures par tranche de 100 véhicules, où on a atteint un niveau de service E. En 2001, ce nombre d'heures représentait 55 heures. On a ici ventilé selon les tranches de 100 véhicules et, en 2005, on a observé 309 heures, également ventilées selon le nombre par centaines, par classe de centaines.

2855 Donc, on observe, au niveau de l'heure la plus achalandée de l'année, un débit supérieur à 1 800 véhicules, alors qu'en 2001 on était dans le entre 1 500 et 1 599 véhicules. Donc, on parle d'une croissance de 400%, plus de 400%. Donc, une très forte augmentation du niveau de service, du nombre d'heures de niveau de service E.

Bon, évidemment, les 309 heures les plus chargées pour la route 131 en 2005, nous avons été

2860 interroger la banque pour voir quand ça se produit. Ça se produit, 96 heures sur les 309 se sont produites le vendredi, 72 le dimanche et les lundis de fête, 23 le samedi, 23 heures le samedi, et 118 heures les jours de semaine. Fait assez particulier, on a fait le même exercice pour les 55 heures en 2001 et il n'y avait aucune heure de semaine dans les 55 heures les plus chargées.

2865 Donc, ce qu'on a fait ici, le graphique, je pense qu'il faut prendre un peu plus de temps pour bien l'expliquer, ce qu'on a fait c'est qu'on est allé classer, en ordre décroissant, les 2 000 heures les plus chargées sur la route 131. Sur les 8 760 heures enregistrées en 2001 et 2005 à notre compteur permanent, on a retenu seulement les 2 000 heures les plus chargées et nous les avons classées en ordre décroissant. Donc, la courbe ici, en vert, représente les valeurs pour 2001. Ce qu'on voit c'est que
2870 de service E. Donc, on a ici la valeur, 1 450 véhicules, pour notre niveau de service E. Et, ici, on a la valeur pour 2005 et ce qu'on a fait, c'est qu'on a fait une projection linéaire de ces valeurs-là pour 2010 et pour 2015, et c'est là qu'on arrive avec notre 55 heures en 2001, 309 en 2005, passe à 900 heures en 2010 et à 1 825 heures en 2015. C'est un modèle linéaire, basé sur le nombre et non pas un modèle exponentiel.

2875 Donc, si la tendance se maintient, et bien c'est le genre de valeurs d'heures de niveau de service E qu'on pourrait rencontrer sur la route 131. En fait, c'est l'effet des pointes de fin de semaine, de notre profil urbain, des pointes de semaine de notre profil urbain. C'est-à-dire que la congestion peut se, ou les mauvais niveaux de service peuvent se produire à tous les jours. C'est ce que le compteur nous
2880 mentionne, alors qu'auparavant c'était plus une problématique de fin de semaine, maintenant on est rendu avec un profil urbain, donc, des mauvais niveaux de service peuvent survenir en tout temps.

Au niveau des véhicules lourds, bon, comme je le mentionnais précédemment, notre compteur est classificateur, donc on a, on peut avoir une indication du nombre de véhicules lourds. Pour 2006, il y
2885 avait tout près de 1 100 véhicules lourds en moyenne par jour au compteur. Ça représente 6 à 7% du DJMA. 57% des camions étaient porteurs et 43% c'était des articulés, des camions articulés. Nous avons interrogé également la banque pour savoir à quelle période de la journée ces véhicules-là empruntent la route 131. Je vous rappelle que c'est toujours entre le Rang Ste-Rose et le chemin principal. Donc, on parle de 76% entre 06h00 le matin et 18h00 l'après-midi, 16% en soirée, entre 18h00
2890 et 24h00 et 8% la nuit.

Au niveau des variations annuelles, nous avons également interrogé la banque pour savoir c'est quoi la progression du nombre de camions, parce que je pense que, dans une des séances précédentes, il avait été mentionné qu'il y avait eu une chute du camionnage, c'est possible, mais au niveau de notre
2895 compteur permanent, il ne semble pas qu'il y ait de diminution. En fait, de 2001 à 2006, on est passé de 850 camions à 1 050 camions. Donc, on parle d'une augmentation journalière d'environ 200 camions, et j'ai fait apparaître, au-dessus des bâtonnets, le pourcentage de camions.

2900 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Monsieur Pellerin, juste une précision parce que, dans l'étude d'impact, on parle de 1 500 camions, est-ce que ce 1 500, est-ce que c'est, il se situe où dans tout ça?

2905 **M. JEAN-LUC PELLERIN:**

Bon,

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que vous l'avez dit ou vous allez y venir?

2910

M. JEAN-LUC PELLERIN:

Bon, le 1 500 camions est probablement estimé à partir de comptage échantillon, de compteur échantillon. Comme, dans la présentation, comme on peut voir ici, on a une ventilation mensuelle et il y a certains mois de l'année où on atteint des valeurs de tout près de 1 500, les mois estivaux. Vous voyez ici, du mois de janvier au mois de décembre, les valeurs, et ici c'est le nombre de camions enregistrés par mois. Donc, les mois d'hiver, on parle d'environ 800 camions, alors que les mois d'été, on parle plutôt autour de 14, 1 500 camions.

2915

2920

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

Monsieur Deriger, est-ce que je peux juste intervenir sur un point, là-dessus?

2925

M. LOUIS DERIGER, Président:

Oui.

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

C'est que monsieur remonte jusqu'en 2001. Cependant, en 2001, il y avait eu une baisse du volume de véhicules lourds, il était plus haut que ça en '96, lors du début de l'étude.

2930

M. LOUIS DERIGER, Président:

2935

O.k. On va juste terminer et puis on va revenir, gardez votre question, on va y revenir.

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

Merci.

2940

M. LOUIS DERIGER, Président:

Très bien, vous pouvez continuer.

2945

M. JEAN-LUC PELLERIN:

Oui. Bon, ce que j'ai fait ici c'est que j'ai ventilé le nombre de camions selon les différents jours de la semaine. En bleu, c'est une moyenne annuelle. Donc, ce que l'on observe c'est que, pour les jours de semaine, le nombre de camions est aux alentours de 1 200 et, pour les jours de fin de semaine, il chute drastiquement pour être autour de 500 véhicules/jour, et je suis également allé interroger la banque pour une semaine similaire à celle de cette semaine, je suis allé chercher du 14 au 20 mai 2005, et là on observe que, en période estivale, il y a des valeurs beaucoup plus élevées, et même pour ce vendredi du mois de mai 2005, nous avons atteint une valeur de plus de 2 200 véhicules lourds.

2950

2955 Donc, il y a de très grandes variations dans le camionnage, une moyenne n'indique rien sur le camionnage, il faut vraiment aller chercher. Donc, le 1 500 véhicules est logique, on peut avoir utilisé ce genre de données-là, puisque le camionnage est très variable dans l'année.

2960 Une autre question dans une séance précédente était concernant le nombre de véhicules ou le pourcentage, à tout le moins, de véhicules lourds qui seraient déviés de la route 131 actuelle pour être réaffectés sur une route de contournement. Bon, je suis retourné rapidement aux données d'enquête origine-destination de 1996, l'enquête que nous avons réalisée, et nous arrivons avec des valeurs similaires à celles des véhicules automobiles.

2965 En fait, ce que j'ai fait en interrogeant la banque c'est que j'ai isolé Saint-Félix, donc tous les origines et destinations pour Saint-Félix, je les ai conservés comme utilisant la route existante ou, encore, le Chemin Barrette, et toute la balance des destinations ou origines qui ne concernent pas du tout Saint-Félix, je les ai affectés au contournement, et on arrive avec des valeurs de 57% réaffecté sur le contournement, 57% des véhicules lourds et 43% qui demeureraient sur les routes existantes à l'intérieur de Saint-Félix.

2970 Donc, en extrapolant, bon, évidemment, le 1 100 véhicules lourds qu'on a au sud de Chemin Principal, on en perd un peu en raison des liens transversaux, mais on peut quand même évaluer qu'il reste un 1 000 véhicules qui traversent l'agglomération de Saint-Félix et 600 pourraient être affectés sur la voie de contournement et environ 400 qui pourraient rester sur la route existante.

2975 Donc, ça conclut ma présentation. Peut-être juste quelques petits faits, c'est qu'on parle maintenant d'un profil urbain, donc, il y a peu de variations saisonnières pour l'ensemble de tous les véhicules qui utilisent la route 131. On parle de trafic de semaine plus élevé que celui de fin de semaine, ce qui est particulier pour nous ça a été un peu un élément de surprise par rapport aux documents antérieurs de l'étude d'opportunité. On parle d'un accroissement des heures de conditions de circulation difficiles et on anticipe que ça devienne une chose quotidienne. Et il est certain que, si la tendance observée au cours des dernières années se maintient, et bien d'ici 5 à 10 ans, les problèmes de fluidité et de ralentissement vont être quotidiens et sûrement un frein à tout le développement ou, en tout cas, à l'activité économique de la région, des accès également, la sécurité, donc tout ce que ça implique.

M. LOUIS DERIGER, Président:

2990 Merci beaucoup. Donc, peut-être juste pour un peu démarrer le questionnement, quand on parle par exemple de l'élargissement, de votre solution actuellement, bon, vous prévoyez une voie supplémentaire dans chaque direction, on comprend qu'on parle d'une augmentation de capacité, qui pourrait avoir une influence sur la fluidité, comment est-ce que vous définissez, en fait, en termes simples, est-ce que, comment une voie de circulation, elle peut contenir combien de véhicules, soit à l'heure, soit de façon journalière, une voie en milieu rural comme on a actuellement? Est-ce qu'il y a des chiffres, d'une façon simple, de dire et bien ici, une voie contient, à un niveau D par exemple, 10 000 véhicules, c'est la capacité où est-ce qu'on a vraiment, on est rendu à un état où est-ce qu'il faut penser à une autre voie?

M. JEAN-LUC PELLERIN:

3000 O.k.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3005 En fait, c'est un peu, connaître le seuil, si on veut, ou... on comprend que le niveau D, c'est votre seuil d'intervention ou, en tout cas, le seuil où est-ce que vous pensez intervenir, mais en termes de débit, est-ce que c'est, c'est à quel nombre, quel est le nombre, à peu près, où on décide de changer, d'intervenir sur le réseau, pour augmenter la capacité?

3010 **M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:**

Simplement pour répondre. Alors, notre route 131, elle a une voie par direction, à quelques endroits, elle est ponctuée de feux de circulation. J'ai mis l'insistance sur les tronçons. Les points de limitation de la route c'est évidemment les feux de circulation, ces éléments-là.

3015

M. LOUIS DERIGER, Président:

Mais en termes de capacité, je vais revenir pour la fluidité pour les intersections, mais en termes de capacité?

3020

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

Bien, c'est parce que ça va avec la capacité.

3025 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

O.k. Allez-y.

3030

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

Puisque les points de limitation demeurent les intersections, on peut toujours, ponctuellement, grossir les intersections, mais il faut que la route soit capable de le recevoir de l'autre côté.

3035

Alors, moi je peux très bien vous dire que, sur une voie, dans une direction, on est capable, en mettant le paquet, quand ça se suit à la file, d'avoir de l'ordre de 1 700, 1 800 véhicules à l'heure qui se suivent à la file indienne.

3040

Bon, évidemment, dès qu'on se retrouve altéré par un feu de circulation, qu'on a des débits secondaires à desservir, c'est sûr qu'on ne pourra plus prendre le même débit puisque le point de limitation va devenir le feu de circulation. Combien de temps on a pour desservir les véhicules qui traversent la secondaire, les demandes piétons à l'heure de pointe, moi, en observant un peu sur la route, c'est de l'ordre de 1/3 actuellement, ce qui est pris.

3045

Ceci dit, le Ministère a mis des équipements quand même qui sont optimum, c'est-à-dire qui répondent à la demande, ça détecte les véhicules, donc tout est fait pour maintenir le plus de véhicules possibles sur la 131. On vient interrompre le trafic quand il y a une demande sur la secondaire.

3050

Alors, maintenant, pour tirer bénéfice de l'accroissement de la circulation par des améliorations aux intersections, il faut obligatoirement élargir la route. Vous amenez votre trafic sur deux voies à un feu, ça vous prend deux voies de réception de l'autre côté.

3055 Alors, il y a les évaluations au niveau des intersections et les évaluations en tronçon. En tronçon, le comportement est un peu différent. Quand on a une voie, on est contrôlé par l'automobiliste le plus lent ou le camion, le véhicule lent qui contrôle la circulation. Si tout le monde roule un peu plus vite, ça se suit comme ça. Si on a deux voies et bien il y a toujours les opportunités de dire et bien l'automobiliste devant il est plus lent, j'arrive à le doubler.

Est-ce que je réponds à la question?

3060 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Oui, ça répond en partie. En fait, c'est parce que dans votre, en fait, la question qui découle un peu de ce raisonnement-là c'est que, en fait, vous prévoyez, vous avez des prévisions, donc vous avez actuellement un niveau de service, vous dites bon bien, dans 10 ans, dans 5 ans, on a tel débit de circulation, on va arriver à des niveaux de service qui sont problématiques, donc E et F.

3065 En fait, c'est de savoir aussi à quel moment est-ce que ça va se produire? C'est-à-dire que, selon vos prévisions, on comprend que, actuellement, on n'est pas dans des situations, on n'est pas à un niveau F, on s'en va vers cette situation-là, selon vos prévisions, mais à quel moment est-ce que ça va devenir, dans le temps, à quel moment est-ce qu'on va se retrouver avec une situation où est-ce qu'on est en problème? C'est ça en fait la question.

3070 **M. JEAN-LUC PELLERIN:**

Nous sommes déjà, pour à peu près 300 heures par année, déjà en état de problème. Quand on regarde la définition du niveau de service E, et si on peut la lire ensemble, si vous voulez :

L'écoulement de la circulation est instable. Des retards et des files d'attente sont possibles. Les manoeuvres dans la circulation sont limitées, dépassements extrêmement restreints, ce qui offre aux usagers un niveau de confort physique et psychologique faible.

3080 Cette description-là, des conditions de circulation, est atteinte dans les conditions physiques et d'utilisation de la route actuelle à 1 450 véhicules.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3085 Donc, ce que je comprends c'est que, en fait, pour 300 heures de l'année, il y a une situation critique à l'heure actuelle?

M. JEAN-LUC PELLERIN:

3090 Exactement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ce 300 heures-là, ce qu'on a pu voir tout à l'heure avec, je pense avec vos graphiques...

3095 **M. JEAN-LUC PELLERIN:**

Oui.

3100
3105
3110
3115
3120
3125
3130
3135
3140
3145

M. LOUIS DERIGER, Président:

... c'est que, anciennement, et bien enfin, anciennement, c'était 55 heures, qui était dû surtout au trafic des fins de semaine...

M. JEAN-LUC PELLERIN:

Touristique.

M. LOUIS DERIGER, Président:

... des activités touristiques.

M. JEAN-LUC PELLERIN:

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Maintenant, ce 300 heures-là est aussi, lors des fins de semaine, à cause des activités récréotouristiques, puis il s'ajoute une circulation pendulaire pour les gens qui vont travailler nord-sud, c'est ça qu'on comprend?

M. JEAN-LUC PELLERIN:

Exactement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Je vais peut-être passer la parole à monsieur Archambault, il avait une question tout à l'heure sur la question des véhicules lourds, puis il y avait une question aussi que vous aviez prévue au préalable sur...

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

Oui, la question que j'avais posée mardi soir, au niveau des véhicules lourds, c'est que les véhicules lourds, pour les avoir comptés, moi j'habite au 55 Principale, c'est au coin de la 131 et 345. Pour les avoir comptés de la journée de jeudi dernier, de 00 h 00 à 00 h 00, il a passé 431 camions lourds et cubes, articulés et porteurs, plutôt vous le dites comme ça. Donc, c'est, il a passé 431 camions, il y a eu, dans la région actuellement, en un an, il y a eu une industrie, une industrie majeure dans la région, qui est tombée à néant, qui était l'industrie du bois.

La question que je posais mardi soir dernier c'est que, à quel niveau est-ce qu'on peut dire là la voie de contournement, elle est bonne pour la circulation lourde, mais à quel niveau est-ce qu'on dit et bien là, il n'y en a pas assez pour justifier une voie de contournement? Elle était là la question de mardi soir et, au niveau actuel, à 431 véhicules lourds, et bien avec la circulation locale qui génère déjà, vous avez dit 43%, donc si on regarde le 43% de votre chiffre, qui était 400 camions environ, ça veut dire qu'il

reste 31 camions ou c'est..., elle est là la question, la pertinence la justifiant la voie de contournement, est-ce qu'elle est encore là, à 430 camions par jour?

M. LOUIS DERIGER, Président:

3150

En fait là, ce qu'on a jusqu'à maintenant, ce que j'ai pu saisir c'est que, bon, on parle de 60% des camions à peu près qui seraient transférés sur la voie de contournement avec le projet.

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

3155

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3160

Puis là, vous, ce que vous voulez savoir en fait c'est le nombre absolu de camions qui prendraient la voie de contournement, versus ce qu'il resterait dans le village?

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

3165

Non, ce n'est pas ça que je veux savoir. Ce que je vous dis c'est que, entre le chiffre qui nous est montré, de 2006, et aujourd'hui en 2007, il est arrivé une catastrophe atomique, il n'y en a plus de camions.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3170

O.k. Est-ce que la situation, depuis 2006, depuis les données que vous avez présentées, le fait qu'il y a eu, parce que je comprends qu'il y a eu des entreprises, je dirais, qui génère du camionnage, qui ont fermé leurs portes, est-ce qu'il y a une baisse qui a été observée pour, depuis 2006?

3175

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

La question de monsieur Archambault c'est de dire est-ce que les camions justifient la voie de contournement?

3180

M. LOUIS DERIGER, Président:

Mais la mienne...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3185

Bien oui, mais je vais répondre à cette question-là en premier, dans le sens que, les camions représentent 5 à 6% de la circulation. Demain matin, il ne passe plus un seul camion, la voie de contournement est justifiée.

3190

Je ne sais pas si ça peut répondre à la question de monsieur Archambault. Il ne passe plus aucun camion demain matin, avec les 95% de circulation qui reste, la voie de contournement va être justifiée. C'est dans ce sens-là que je veux dire.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3195

Je comprends votre, le point. Ce que vous dites c'est que ce n'est pas une voie de contournement juste pour les camions. Ça, je pense qu'on le comprend, c'est aussi pour les véhicules.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3200

C'est ça.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3205

Mais si on regarde, par exemple, juste pour la question du camionnage, parce qu'on comprend que le camion qui circule dans le milieu urbain, de Saint-Félix-de-Valois entre autres, on comprend qu'il est problématique plus, plus grande je pense, avec un camion, surtout si c'est des camions articulés, avec le fait que c'est étroit, donc on comprend qu'il y a des problèmes à ce niveau-là.

3210

Donc, c'est pour ça, je pense, la question des camions, en fait, le point précis des camions, ça vaut la peine peut-être que vous nous disiez si vraiment, au niveau des camions, au-delà du fait des voitures qui vont prendre la voie de contournement, au niveau des camions, est-ce que la problématique des camions est encore actuelle?

3215

Je veux dire, est-ce que, en 2007, le fait qu'il y a eu des entreprises qui ont fermé ou qui ne sont plus en opération, fait en sorte que les camions, il y a moins de camionnage dans le centre, donc c'est moins problématique, ce qui n'empêche pas, je ne veux pas qu'on..., que ça peut être nécessaire aussi pour les voitures, on se comprend.

3220

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3225

Selon nos observations, on parle de 60/40 à peu près, 60% de transit, 40% de local. Au niveau du local, le fait qu'il y ait des compagnies qui aient fermé au nord, ça n'a rien changé. Dans le sens que l'usine de panneaux gaufrés qui passait dans Saint-Félix, si elle ne passe plus aujourd'hui, si on parle, je ne sais pas, 100 camions, 200 camions par jour, je n'ai pas le chiffre, ça ne change rien sur le local qu'il y a présentement dans Saint-Félix. Il n'y a pas eu de diminution de commerces qui a fait en sorte que la livraison locale ait pu diminuer pour la peine, si on prend cette optique-là. Ça veut dire que le 60/40 devrait demeurer.

3230

S'il y a des usines qui ont fermé dans le nord, ce que ça apporte c'est qu'il va y en avoir moins, il peut y en avoir un peu moins qui passent sur la voie de contournement, mais le local va demeurer. Ça fait que, je pense, on pense nous autres, que le local actuel, dans Saint-Félix, il est comme il était.

3235

Il y a peut-être un peu moins, nos données ne nous le disent pas, mais il y a peut-être un peu moins de transit qui passe, mais on a une évolution du nombre de camions depuis 2001, en 2006, le nombre de camions il est en croissance. Ça fait que ce n'est pas vraiment marqué, mais quand on parle de .1% ou de .2%, on ne parle pas de beaucoup de camions.

3240

Si on regarde l'échelle, on a 1 000 camions à 1 050, on passe à 1 075, 1 000... ce n'est pas beaucoup, mais on ne constate pas qu'il y a eu une baisse marquée suite à des fermetures, d'après nos données. Jean-Luc pourrait compléter.

M. JEAN-LUC PELLERIN:

3245 Oui, j'ai un complément d'information. Si ça intéresse la commission, moi je peux, pas à court terme, mais disons d'ici peut-être un mois, un mois et demi, aller interroger le compteur et puis récupérer les données du mois de mai 2007 par exemple, pour voir s'il y a une variation avec les chiffres qu'on vous a présentés pour 2006.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3250 C'est sûr que cette information-là, je pense qu'elle pourrait répondre à beaucoup de questions. Le problème que j'ai c'est le mois et demi. Parce que vous comprendrez que, ici, en fait, la commission, elle est là pour que les citoyens aient de l'information en vue de préparer leur mémoire, bon. Ça, je pense qu'on le sait, c'est-à-dire, et les mémoires sont attendus pour, en fait, la présentation au 12 juin, 3255 puis nous on va les demander pour le 8 de juin, pour qu'on puisse en prendre connaissance.

Je sais que c'est court, mais un mois et demi pour, c'est sûr que la commission continue ses travaux, pour le bénéfice de la population, des citoyens, il faut que ce soit fait dans un délai beaucoup plus court.

3260

Je ne sais pas, vous voyez un peu la situation.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3265 Oui, mais ce que Jean-Luc veut dire c'est que, si on veut avoir les données de demain, je ne peux pas les prendre aujourd'hui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3270 Non, c'est ça.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3275 C'est dans ce sens-là que je veux dire, si on veut avoir les données du mois de mai...

M. LOUIS DERIGER, Président:

Ça, je comprends.

3280 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

... parce qu'on constatait que, à partir du mois de mai, on a une variation.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3285

Oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3290 Là, on a vraiment une variation d'été de camions, il faut laisser passer le mois de mai.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Non, ça, je comprends ça, mais...

3295

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Et puis, après ça, aller chercher les données. C'est juste ça que, le délai.

3300 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Mais si on allait chercher, je ne sais pas si, vous monsieur Archambault, quand vous me dites les compagnies qui ont fermé et tout ça ...

3305 **M. BRUNO ARCHAMBAULT:**

Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3310

... ça date de quand?

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

3315 Ça date de cet hiver, principalement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Cet hiver.

3320

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

Louisiana Pacific c'est au mois de février, je crois que monsieur Bonin pourrait nous répondre là-dessus.

3325

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Bonin?

3330 **M. SERGE BONIN :**

Pour les deux usines du nord, ça date du mois d'août 2006.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3335

Août 2006.

M. SERGE BONIN :

3340 Vers le 10 août 2006.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3345 Est-ce que vos données datent d'août, jusqu'à août 2006 est inclus dans vos données?

M. JEAN-LUC PELLERIN:

3350 On a la valeur du mois d'août 2006 au niveau de la 131, c'est ici. Vous voyez, on est à hauteur de 1 100 véhicules, en moyenne, pour les jours du mois d'août 2006.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3355 Donc, il n'y a pas vraiment de variation significative à ce niveau-là?

M. JEAN-LUC PELLERIN:

3360 Bien, il y a une variation en...

M. LOUIS DERIGER, Président:

3365 Il y a une baisse, mais je veux dire, il n'y a pas...

M. JEAN-LUC PELLERIN:

3370 Il y a une variation entre le mois de juillet et le mois d'août. Est-ce que cette variation-là revient année après année, là je n'ai pas analysé, mais ça peut se, ça, je peux le faire rapidement. Je peux vous dire si cette variation-là, entre le mois de juillet et le mois d'août est constante dans le temps, ça ce n'est pas...

M. LOUIS DERIGER, Président:

3375 Donc, ça, je pense que cette information-là, je pense que ça pourrait, pour le moment, je pense, satisfaire la commission et puis je pense que, monsieur Archambault, je pense que ça pourrait au moins répondre. Donc, on comprend que, au mois de mai, on ne peut pas le faire, ça, je pense qu'on s'entend, mais si on avait, si vous pouviez expliquer la tendance, s'il y a moyen de savoir si la répercussion d'une fermeture, en fait, des fermetures qui ont eu lieu au mois d'août 2006, pourraient être l'origine d'une baisse de la tendance du camionnage, est-ce que c'est possible?

M. JEAN-LUC PELLERIN:

3380 Oui oui, ce sera fait, monsieur le Président.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3385 Parfait. Donc, merci beaucoup. Je voudrais revenir à votre question de la première, bon, je

pense que, pour cette question-là, je...

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

3390 Oui, pour cette question-là, on va... je crois qu'il y a un commentaire.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3395 Oh! mon Dieu, j'ai des mains qui se lèvent. Monsieur Locat.

M. GILLES LOCAT:

3400 Oui, là j'émetts une remarque. C'est correct qu'on focusse sur l'arrêt de l'exploitation forestière, mais il faudrait aussi qu'on mette ça dans la perspective où les entreprises du bois pourraient reprendre aussi. Il faut se comprendre.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3405 Parfait. Non, ça, je pense que ça, on peut comprendre, mais c'est qu'on veut savoir, en fait, s'il y a eu une baisse de camionnage pour 2006, mais c'est évident que, s'il y avait une activité qui reprendrait, et bien on s'attend à ce qu'il y ait une hausse aussi du camionnage.

Monsieur Bonin.

3410 **M. SERGE BONIN :**

Il faut dire aussi que, quand les usines se sont arrêtées, il y avait des produits finis qui se transportaient encore au mois d'août, c'est important d'apporter cette précision-là.

3415 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Donc, je pense que, monsieur Pellerin, vous allez prendre ça en considération.

M. JEAN-LUC PELLERIN:

3420 Oui, absolument.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3425 Madame Bonin, est-ce que vous voulez..., ça allait. Parfait, merci.

MME MANON BONIN :

3430 Non, c'est bien.

M. LOUIS DERIGER, Président:

C'est bien. Donc, ça va pour cette question-là, de la question de lundi, de mardi dernier.

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

3435

Oui, ça va.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3440

Maintenant, on peut peut-être aborder votre question à vous, d'aujourd'hui.

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

3445

Oui. Ma question d'aujourd'hui est que, est au niveau du, de l'estimation de l'accroissement du volume de véhicules sur la route. Ma réflexion est celle-ci, je vais l'expliquer, pour avoir la réponse que j'espère.

3450

Actuellement, dans la région, tous les villages au nord de Saint-Félix connaissent une décroissance démographique, St-Jean-de-Matha est neutre, mais toutes les autres au nord connaissent une décroissance démographique. Ensuite, notre moyenne d'âge dans la région a augmenté de 4 ans dans les 6 dernières années, si je me souviens bien, le dernier rapport de la MRC. Donc, on a une moyenne d'âge de gens plus âgés, on a aussi une exhorté des jeunes. Je comprends que, de plus en plus, les emplois sont loin. Donc, à ce moment-là, les gens se déplacent plus pour aller à leur emploi. Cependant, mon interrogation est celle-ci.

3455

En ayant une population qui diminue, sauf celle de St-Félix, en ayant une augmentation du, en ayant un vieillissement de la population, réellement, de quel pourcentage, réellement, le trafic risque d'augmenter dans les 10 prochaines années? Est-ce que, là on a eu une forte croissance dans les 5 dernières années, est-ce que cette forte croissance-là ne va pas plutôt stagner, c'est ma question, c'est...

3460

M. LOUIS DERIGER, Président:

3465

Parfait. Donc, je pense que c'est assez clair. Monsieur Barabé, je sais que dans vos simulations, souvent vous utilisez différents scénarios, donc le scénario de faible croissance, moyenne et optimale. Est-ce que, dans ce cas-ci, est-ce que, quand vous faites, des données que vous avez présentées, est-ce que ça tient compte d'un scénario moyen, un scénario minimal, optimal, quels sont les taux de croissance que vous avez utilisés et puis quels sont, et puis à quoi ça correspond en termes de, je dirais de prévisions, est-ce que c'est optimal, est-ce que c'est une croissance maximale, expliquez?

3470

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Ce que monsieur Pellerin a présenté au niveau de la croissance de la circulation.

3475

M. LOUIS DERIGER, Président:

Il a parlé de 2.3% tantôt.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3480

C'est une façon linéaire. Ça, ça veut dire que c'est un, je dirais, c'est plus réaliste, avec une réserve. Je ne vous dirai pas que c'est, on ne serait pas surpris d'avoir 2.8 et puis 2.9, dépendamment

de l'évolution de l'économie de la région. Donc, c'est un taux qu'on peut défendre facilement, dire que, on n'est pas inquiet de dire qu'on a exagéré, ce n'est pas vrai. C'est vraiment un taux, moi..., normal, mais sans vouloir en mettre trop pour défendre le projet. On n'est pas là du tout.

3485

M. LOUIS DERIGER, Président:

Est-ce que ce taux, par exemple, tient compte, bon, c'est sûr que c'est des projets qui ne sont pas, qui sont encore, c'est encore à l'état de projet, comme par exemple, il y a des travaux de réfection sur la 125 peut-être, il y a d'autres routes qui sont peut-être dans vos plans pour rejoindre ces secteurs-là, est-ce que ça tient compte qu'il pourrait y avoir d'autres projets, d'autres avenues pour se rendre à ces secteurs-là ou si ça tient compte strictement des travaux de la 131?

3490

Je ne sais pas si vous voyez un peu le sens de...

3495

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui. C'est qu'on n'a pas d'autres, on n'a pas de projets de développement qui pourraient être une solution alternative ou qui pourraient amener une augmentation, dire bon, oui, effectivement, il s'en vient telle ou telle chose à tel endroit, qui va générer, un générateur de trafic, on n'a pas ça dans l'étude aujourd'hui. Puis le taux qu'on a mis là, on était rendu en 2015, à peu près à 1 800 heures de niveau de E, c'est à peu près le nombre d'heures que chacun d'entre nous travaille dans l'année, ça peut représenter un peu qu'est-ce que ça représente. Tu sais, on dit c'est quand même beaucoup d'heures.

3500

C'est pour ça tantôt, quand vous mentionniez que, à quel, quand est-ce qu'on commence à décider que le besoin est là, et bien c'est déjà beaucoup ça. Puis, avec les taux qu'on applique, je pense que, on est ici justement parce qu'on est peut-être à midi moins une là, mettons midi moins cinq, on prévoit encore 5 ans, mais on s'en va vite vers le midi moins une, où là on va avoir des problèmes.

3505

3510

M. LOUIS DERIGER, Président:

L'autre aspect que monsieur Archambault nous a souligné c'est la croissance ou plutôt décroissance de la population; est-ce que, vous avez, je pense, des données à ce sujet, je ne sais pas si vous pouvez nous répondre?

3515

M. GUY D'ASTOUS:

Oui, monsieur le Président. Justement, je regardais le document qu'on a déposé concernant les données démographiques. On voit que, pour l'ensemble de la Matawinie, les prévisions 2006-2016, selon l'Institut de la Statistique, c'est 10,48% d'augmentation, de 10 ans, entre 2006 et 2016, les prévisions.

3520

M. LOUIS DERIGER, Président:

Les prévisions.

3525

M. GUY D'ASTOUS:

Donc, il n'y a pas de...

3530 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Ça c'est pour la MRC, mais est-ce que vous avez des données plus précises pour le secteur de St-Félix?

3535 **M. GUY D'ASTOUS:**

On n'a pas les pourcentages par les municipalités, mais mettons, monsieur a parlé de Ste-Émélie-de-L'Énergie, on voit que Ste-Émélie-de-L'Énergie augmente, je n'ai pas les pourcentages, à moins que tu en aies...

3540

M. GILLES LOCAT:

Le pourcentage...

3545 **M. GUY D'ASTOUS:**

Le pourcentage est ici. O.k. Mais ça, c'est antérieur. Je n'ai pas les prévisions, mais antérieure, de '96 à 2006, on a eu une augmentation de 15%, mais je n'ai pas les prévisions pour les prochains 10 ans, malheureusement, j'ai juste la compilation pour la Matawinie globale.

3550

Mais dans les principaux, il n'y a rien de négatif les 10 dernières années, mais je n'ai pas les prévisions par municipalité.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3555

Monsieur Locat, de votre côté, à la MRC, est-ce que vous avez des données par rapport à la croissance et décroissance des municipalités qui sont dans l'axe de la 131?

M. GILLES LOCAT:

3560

Ce sont des données que nous pourrions obtenir disons pour les données plus récentes, à partir de 2001, donc depuis 2002, 2003 jusqu'à 2006. Ces données-là sont réétablies à chaque année dans le contexte de l'implication des municipalités au niveau du financement de la Cour municipale. Le tableau est affiché à chaque année aussi au niveau de la prise de décision, il y a des ratios d'établis sur la population et sur l'évaluation foncière, en tout cas. On a des données qui sont actualisées à chaque année, par municipalité. On pourrait vous produire un tableau synthèse pour les 5 dernières années, en tout cas, les données dont nous disposons.

3565

M. LOUIS DERIGER, Président:

3570

Ce serait apprécié, oui. À votre connaissance, par contre, est-ce que vous avez, est-ce que vous savez s'il y a une croissance, décroissance de...

M. GILLES LOCAT:

3575

Ça peut être, à l'échelle des municipalités locales comme telles, il peut y avoir des écarts, c'est-à-dire qu'il peut y avoir une année où il n'y en a pas, puis après ça il y a un rattrapage qui se fait. C'est

beaucoup lié à des phénomènes qui sont difficiles à contrôler à l'échelle de chaque municipalité locale.

3580 D'ailleurs, quand les données statistiques sont rendues, Statistique Canada, il y a toujours de l'information qui nous dit qu'il y a, les statistiques sont faites sur, en regroupant plusieurs municipalités, pour éviter qu'il y ait, comment on appelle ça, au niveau de la question de l'accès aux informations et puis la confidentialité de l'information, il y a toujours un travail de...

3585 **MME MANON BONIN :**

D'agglomération.

M. GUY D'ASTOUS:

3590 C'est ça, il y a des agglomérations qui sont regroupées et, ensuite de ça, il y a une répartition qui est faite dans ces municipalités-là, par municipalité. Ça fait que c'est... donc, les variations qu'on peut retrouver d'une année à l'autre, ce n'est pas nécessairement fiable. C'est plus intéressant d'apprécier aux 5 ans.

3595 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Est-ce que les données dont vous nous parlez, est-ce que ça tient compte de la villégiature ou si c'est les résidents permanents?

3600 **M. GILLES LOCAT:**

3605 C'est une bonne question. Dans les tableaux qui sont préparés annuellement, la question de la population saisonnière est considérée. C'est à partir d'un indice arbitraire relativement exact, à ce qu'on sache, c'est-à-dire que les personnes qui, par exemple, au niveau de l'envoi du compte de taxe, les envois qui sont faits à Montréal, pour des gens qui ont des résidences secondaires dans la Matawinie, et bien on a une indication qu'il a une résidence principale à Montréal.

3610 Donc, il y a une fraction des comptes de taxe qui sont envoyés à l'extérieur de la Matawinie, ce qui, ou par municipalité, ça représente la portion de propriétaires qui sont résidents principalement à l'extérieur de la Matawinie. On a un reflet de ça au niveau du rôle d'évaluation.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3615 À votre connaissance, est-ce qu'il y a beaucoup de, actuellement, est-ce que, dans ces, dans la région, en fait, de la Matawinie, un peu plus au nord, est-ce qu'il y a beaucoup de gens qui s'installent de façon permanente? Donc, qui étaient villégiateurs et que, maintenant, ils convertissent leur maison, en fait, ou ils s'installent de façon...

3620 **M. GILLES LOCAT:**

3625 C'est un phénomène marqué. En fait, la conversion de chalet en résidence permanente est un phénomène qui a pris beaucoup d'ampleur depuis, je dirais, 1995 à 2000, c'est devenu un phénomène majeur, toutes proportions gardées, important disons.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Merci beaucoup. Donc, les données, vous pourrez nous transmettre l'information.

3630 **M. GILLES LOCAT:**

Oui, on pourrait vous présenter un tableau avec les deux données, depuis qu'on a une contribution, je dirais, à la Cour municipale, ces données, ou je ne me rappelle plus sur quelle base, en tout cas, les données ont été affichées pour chaque municipalité, à chaque année, au niveau du Conseil de la MRC. Ces données-là sont réaffichées par année.

3635

M. LOUIS DERIGER, Président:

Parfait. Merci beaucoup. Monsieur Archambault.

3640

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

Bien, j'ai une dernière question, c'était, parce que dans la présentation...

3645

M. LOUIS DERIGER, Président:

Toujours dans le sujet qu'on a actuellement, le sujet des débits et tout ça?

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

3650

Toujours dans le, et bien toujours sur le débit parce qu'on nous a présenté des, au niveau des accidents, des accidents mortels et tout ça.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3655

Oui.

M. BRUNO ARCHAMBAULT:

3660

Ce qui est particulier c'est que, à chaque fois qu'on parle du tronçon, un exemple, de Ste-Marie à St-Félix et de, ensuite, on a le tronçon de Principale au St-Martin, c'est qu'il y a une zone de 50km/h, une zone de 70km/h, une zone de 30km/h et une zone de 90km/h. Ça fait quand même 32 ans que j'habite à cet endroit-là et, des accidents mortels sont dans la zone de 90km/h, mais ce n'est jamais dit dans les rapports.

3665

M. LOUIS DERIGER, Président:

3670

On va, donc monsieur Barabé, en termes d'accidents parce que, bon, on comprend, je pense que, dans votre présentation, que selon vos prévisions, il y aurait une réduction du nombre d'accidents, ça, je pense que vous avez fait la démonstration tout à l'heure, est-ce que vous avez fait une évaluation de la gravité, je veux dire, par exemple, si, supposons, on a une route qui est à 70 ou à 50, puis là on la transforme en 90km/h, on pourrait peut-être avoir moins d'accidents, mais la gravité pourrait augmenter.

Est-ce que ce genre d'analyse-là a été faite? Je veux dire, vous l'avez faite en nombre, mais en termes de gravité, est-ce que ça a été examiné?

3675

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Je vais demander à monsieur Rouillon de préciser.

3680

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

Au niveau de la quantification du nombre d'accidents associés à la gravité? L'exercice n'a pas été fait en tant que tel, il pourrait être fait. Mais de mémoire, le type de collisions qui sont associées aux collisions mortelles, on en a vu, il y en a des frontales, des frontales, il n'y en aura plus, les collisions à angle droit à des endroits non gérés par des modes de gestion, soit l'axe d'une secondaire avec un feu d'intersection et tout, donc je ne peux pas vous donner la réponse telle quelle, mais on pourrait la fournir.

3685

M. LOUIS DERIGER, Président:

Bon, parfait, pour ça, mais j'aurais peut-être une autre question pendant que je peux profiter de monsieur...

3690

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

Certainement.

3695

M. LOUIS DERIGER, Président:

Les collisions frontales, juste parce que, tantôt, ça m'a frappé quand j'ai vu vos chiffres, 22% de collisions frontales.

3700

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

Oui.

3705

M. LOUIS DERIGER, Président:

Vous me dites 100% de nuit et là, ça m'amène à vous poser la question, est-ce que les causes ont été identifiées? Est-ce que, bon, on parlait d'éclairage et tout ça, est-ce que les causes des accidents ont fait partie de votre évaluation?

3710

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

Rendu à ce point-là, il faut faire une analyse beaucoup plus fine et sortir cas par cas pour voir exactement ce qui a pu arriver. Vous avez une perte de contrôle, vous allez dans le fossé à droite, vous n'impliquez personne. Vous avez une perte de contrôle du côté gauche, il y a un véhicule qui arrive en face, et bien là vous venez d'occasionner une collision frontale. Est-ce que ça a été dans le cas d'un dépassement, un dépassement téméraire et puis on s'est retrouvé avec un mauvais jugement?

3715

Mais l'implantation de la glissière, effectivement...

3720

M. LOUIS DERIGER, Président:

Va éviter.

3725 **M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:**

... élimine ce genre de causes.

3730 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Élimine le risque.

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

3735 Mais ce qui était frappant, et la recommandation importante au niveau du Ministère, c'est le fait que c'était de nuit et que tout était... c'est sûr, chaque fois, c'est de petits échantillons, mais quand même, même sur un petit échantillon, sur 3, 4 ans, ils se trouvent tous dans ces conditions-là, où est-ce qu'il n'y a pas d'éclairage. Ou de nuit où l'éclairage peut être mis en cause.

3740 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Est-ce que, monsieur Barabé, est-ce que votre projet, est-ce que vous prévoyez mettre de l'éclairage à certains endroits, est-ce qu'il y a des intersections ou des secteurs où est-ce qu'il pourrait y avoir de l'éclairage?

3745

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3750 L'analyse du besoin ou de la nécessité d'éclairage n'a pas été faite pour le projet. La raison en est qu'on vient tout juste, au ministère des Transports, de finaliser une nouvelle orientation, orientation et politique d'éclairage sur le réseau routier, qui est basée quand même sur des normes canadiennes, et puis c'est une nouvelle façon de déterminer justement la nécessité d'éclairage.

3755 On va passer le tronçon au complet, le projet, on va passer le tronçon au complet dans notre grille d'évaluation pour déterminer les zones, s'il y a des zones qui devront être éclairées, même s'il y a des zones qui devraient être éclairées au moment où on se parle.

3760 Ça va être fait au courant du processus de la confection des plans, plans et devis finaux, et puis ce que je peux ajouter c'est que l'élément sécurité, il a un très fort, une très forte pondération dans la détermination, justement, de la nécessité d'éclairage. C'est un élément majeur. Le côté sécurité, accident de nuit sans éclairage, ça joue beaucoup dans la nécessité.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3765 Un autre point, je reviens à la question de la glissière, en fait, le New Jersey en béton, bon, on comprend que, dans l'élargissement, il y a un muret séparateur, donc on va éviter les accidents frontaux, ça m'amène au contournement.

Au contournement, il n'y a pas de mur, tout à l'heure, bon, vous avez fait l'analyse, vous avez dit

3770 bon, il va y avoir réduction d'accidents, mais il y a aussi une augmentation quand même qui peut survenir dans le contournement, est-ce que la problématique des accidents frontaux dans ce secteur-là du contournement, est-ce que ça a été examiné?

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

3775 Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Oui, allez-y, est-ce que je peux vous entendre là-dessus?

3780

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

Oui, les taux d'accidents qui sont générés par les routes provinciales, il y a un taux qui tient compte de tout ça, effectivement, c'est naturel. Si la vitesse est plus élevée sur une voie de circulation, le taux de gravité peut augmenter. Et comment on compare ça? Par la conception. Il faut une conception qui soit adaptée, avec de la bonne visibilité, de bons éclairages, des accotements larges.

3785

On n'est pas à l'abri d'accidents.

3790 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Non non, ça, je comprends qu'on n'est pas à l'abri.

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

3795

Mais je veux dire, oui, c'est pris en compte.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3800 Mais, en fait c'est la conception géométrique, les rayons de courbure, l'existence de visibilité, les pentes?

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

3805 Exact.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Les accotements, les pentes d'accotement, les devers, c'est tout ça qui fait que...

3810

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

Oui.

3815 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

... la route va être plus sécuritaire.

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

3820

Je vous dirais, monsieur Deriger, le grand fléau sur les routes du Ministère c'est le nombre d'accès aux kilomètres. Les accès secondaires qui ponctuent la route un peu partout. À chaque fois qu'on cherche des solutions à ces problèmes-là, c'est de les concentrer à des endroits qu'on peut arriver à gérer.

3825

M. LOUIS DERIGER, Président:

Donc, en fait, c'est de minimiser les conflits.

3830

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

Exactement.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3835

Qui sont sur les voies...

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

3840

Et avec des aménagements appropriés.

M. LOUIS DERIGER, Président:

Monsieur Barabé, oui, vous avez...

3845

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui, j'aurais un complément d'information. Si vous vous souvenez, lors de la séance hier, quand on a parlé de la zone marché aux puces et puis tout le secteur au sud.

3850

M. LOUIS DERIGER, Président:

Oui.

3855

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Je vous ai mentionné que les gens qui vont être en direction sud, ils vont être dans, ils vont provenir d'une zone à écoulement libre, pas d'accès, donc pas de contrainte, tu es vraiment libre, là ils vont arriver dans une zone avec un muret avec deux voies qui vont s'offrir à eux autres.

3860

Donc, c'est normal que les gens, s'ils sont en arrière d'un véhicule qui est un peu plus lent, dans la zone de contournement, ils vont avoir tendance à dire et bien là c'est le temps, enfile à gauche et puis là je m'en vais.

3865 C'est pour ça que cette zone-là, on a mentionné que, nous autres, de préférence, on voulait limiter le nombre d'accès, même si on pouvait tous les fermer, ce serait encore meilleur, pour faire une espèce de zone de transition à l'automobiliste.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3870 Transition.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3875 Puis si je le prends dans le sens contraire, si je prends en direction nord, on est dans un deux voies qui va se fermer à une voie avec un muret au centre, c'est sûr que là on a une division dans le nombre de, le volume de circulation. Tu sais, on parle de 60/40, donc il y a une certaine division, ça fait en sorte que ça permet de passer de deux à une voie sans contrainte.

3880 Et puis il n'y a pas, on arrive dans une zone pas de muret, qui est continue, où on peut rencontrer un véhicule en sens contraire, mais il fallait se poser, on s'est posé la question, on a dit à quel endroit qu'on va arrêter notre muret. Si on avait pu poursuivre le muret et si on poursuit le muret, à un moment donné, il faut l'arrêter en quelque part dans la zone de 2 voies si je peux dire, et puis est-ce qu'on est mieux de l'arrêter déjà au début de la voie de contournement, où il n'y a aucun accès, donc il n'y a pas de
3885 contrainte latérale pour le véhicule qui circule, ou bien on le prolonge, puis on l'amène un petit peu plus au nord, où là on a le problème des accès dans un deux voies qui est beaucoup moins sécuritaire que le quatre voies au sud?

3890 Ça fait qu'on a fait le choix, en tout cas, peut-être que monsieur Rouillon pourrait en discuter un peu plus à fond, mais on a fait le choix d'arrêter le muret au début de la zone de contournement parce qu'on croit que c'est préférable, que ça va être un milieu, ça va être plus sécuritaire que de, je ne vous dis pas que c'est la meilleure solution, mais ça va être plus sécuritaire que de l'arrêter plus au nord, dans une zone à chaussées contiguës, avec des accès, des accès agricoles, des accès commerciaux et tout. C'est pour ça qu'on l'a arrêté avant.

3895 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

3900 Peut-être un point aussi, j'aimerais revenir sur l'intersection 1^{er} Rang la Chaloupe, la 1^{ière} Chaloupe c'est-à-dire. Dans l'étude d'impact, on semble en tout cas, on a discuté beaucoup d'une problématique particulière en termes d'accidents à cette intersection-là, on parlait tantôt de convergence je pense...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3905 Oui.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3910 ... est-ce que, comment ce projet-là va régler cette question-là? Parce qu'il y a eu des interventions qui ont été faites dans le passé, ça ne semble pas avoir fonctionné, est-ce que la solution que vous avancez va faire en sorte que ça va régler cette question-là?

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

3915 Bien, le projet antérieur se terminait juste un peu au sud de l'intersection. Donc, c'est le secteur qui a été réaménagé à 5 voies, avec une VVG2S dans le centre. Par exemple, vous êtes en direction nord, vous montez sur deux voies et votre voie de gauche devient subitement une voie de virage à gauche, et la voie de droite, elle, peut continuer à droite et desservir le virage à droite également.

3920 Donc, si vous circulez et vous n'êtes pas vigilant, vous n'êtes pas habitué à passer là, si vous voulez continuer tout droit, il faut savoir qu'il faut se rabattre sur la voie de droite, parce que la voie de gauche, elle est dédiée exclusivement aux virages à gauche.

3925 Dans le futur, l'intersection, et même la portion sud, fait partie du réaménagement complet et cette voie de virage à gauche doit être protégée comme une voie auxiliaire de virage à gauche. Autrement dit, vous roulez dans la voie de gauche, la deuxième voie depuis la droite, vous êtes en direction nord, vous voulez tourner à gauche, vous devez vous déplacer d'une voie sur la gauche, lors de l'apparition de la voie auxiliaire, pour patienter à votre tour, pour faire le virage à gauche. Et le véhicule qui vous suit, s'il va tout droit, lui il continue dans le mouvement rectiligne, vu qu'il y a deux voies de
3930 réception dans le projet, dans la zone d'élargissement à quatre voies.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3935 Juste pour bien, donc le quatre voies va faire en sorte, avec la voie de virage, va faire en sorte qu'il n'y aura plus de changement de direction qui peut causer des problèmes d'accident?

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

3940 Exactement. Je dirais même le dimensionnement de cette voie auxiliaire de virage à gauche est extrêmement important. S'il est mal fait et qu'il y a une file d'attente sur la voie auxiliaire de virage à gauche, et bien la fin de cette file d'attente vient empiéter sur les véhicules qui poursuivent tout droit.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3945 C'est un, et puis la configuration qui est à angle, est-ce que ça change les choses, est-ce que ça rend plus complexe le, parce que souvent, bon, les intersections sont toujours soit à 90°, là on a un angle à cet endroit-là, est-ce que cet angle-là peut causer problème ou?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3950 La complexité c'est les rayons de virage qu'on est obligé d'élargir. On est obligé d'élargir, mais...

M. LOUIS DERIGER, Président:

3955 Mais en termes de visibilité?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3960 ... en tant que circulation, avec un feu de circulation, l'angle qu'on a là n'est pas problématique. Je veux dire, au niveau de l'angle, c'est... le problème c'est au niveau des rayons de virage.

C'est sûr que ça fait en sorte que l'intersection est un peu plus longue à traverser, ça fait que le problème que ça occasionne c'est que ça prend peut-être quelques secondes de plus pour passer le même nombre de véhicules à l'intersection parce qu'elle est plus large. Elle est à angle, donc les lignes d'arrêt nord et sud sur la route 131 sont plus éloignées que si l'intersection était directement à 90°.

3965

Ça amène ce petit problème-là au niveau des temps de parcours, par rapport à la traversée du feu, puis des rayons de virage.

M. LOUIS DERIGER, Président:

3970

Excusez-moi...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

3975

Juste pour vous dire aussi que l'intersection devra être aménagée comme on parle, les autres intersections, sur le Rang Frédéric, l'intersection chez la rue Principale. Donc, c'est vraiment des voies de virage à gauche protégée, avec îlot de béton, tu sais. Il faut l'aménager d'une façon sécuritaire, pour que le, parce que des collisions arrière c'est souvent des personnes qui ralentissent pour tourner à gauche. Actuellement, c'est juste un marquage au sol et puis, je ne sais pas si vous avez passé là hier soir...

3980

M. LOUIS DERIGER, Président:

Oui.

3985

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

... vous n'avez pas vu grand-chose, vous êtes comme moi, on y allait à peu près, on dit elle est à peu près là la voie, elle n'est pas délimitée en tant que telle, on a une petite bordure de béton qui est très fine, qui a été faite en fonction de l'emprise qu'on avait là. On ne pouvait pas faire de travaux plus larges, on n'avait pas le terrain pour le faire. Sauf que, dans le projet, c'est prévu.

3990

M. LOUIS DERIGER, Président:

Il y a beaucoup de points, il y a beaucoup d'aspects au niveau de la sécurité. La question du transport scolaire, est-ce que ça a été, est-ce qu'il y a une problématique particulière au transport scolaire sur la route 131? Au sens à la sécurité, mais aussi au sens de la fluidité, est-ce que, pour vous, c'est un élément qui est considéré, comment vous...

3995

4000

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Il y a très peu de résidences.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4005

Très peu?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Très très peu de résidences sur la route 131.

4010

M. LOUIS DERIGER, Président:

Mais... donc...

4015

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Non, on n'a pas fait l'inventaire du nombre d'enfants qu'il y a à chaque résidence parce que, aujourd'hui peut-être qu'il n'y en a pas, peut-être que demain il va y avoir un arrêt de...

4020

M. LOUIS DERIGER, Président:

Mais pour le moment, il n'y a pas de...

4025

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

C'est très très peu.

4030

M. LOUIS DERIGER, Président:

Très peu. Et puis, en termes d'accidents, est-ce qu'ils sont impliqués dans des accidents?

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

On n'a pas...

4035

M. LOUIS DERIGER, Président:

Avez-vous ce détail d'information?

4040

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

... pas à ma connaissance, ça, qu'on a des problématiques.

4045

M. LOUIS DERIGER, Président:

Au niveau de la machinerie agricole, la circulation de la machinerie agricole, est-ce que ça c'est une problématique?

4050

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Ça va améliorer la circulation agricole parce qu'on est dans des terres agricoles et puis, avec deux voies, avec un accotement asphalté, d'une largeur supplémentaire, par rapport à ce qu'on vit présentement.

4055

Donc, ça fait un corridor plus sécuritaire c'est sûr, puis la machinerie agricole va circuler à droite, les agriculteurs ont tendance à utiliser une partie de l'accotement, puis je pense que c'est bénéfique pour

tout le monde. Donc, ça fait en sorte que la contrainte est moindre, et puis ça améliore, ça améliore la sécurité de ce transport de machinerie-là, oui.

4060 Peut-être que, dans certains cas, ils vont être obligés de faire certains détours, c'est pour ça qu'on a des voies de virage, mais ça peut occasionner certains détours, mais globalement parlant, c'est plus positif.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4065 Bon, je pense que pour le moment, je pense qu'on peut s'arrêter, il est quand même cinq heures...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4070 J'aurais juste un petit point, monsieur le Président.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4075 Oui, allez-y.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4080 Vous mentionniez tout à l'heure le niveau des accidents mortels, on a un relevé présentement, on a en main les rapports d'accidents mortels, si vous voulez qu'on en parle, par exemple, ce soir, mon spécialiste peut vous donner...

M. LOUIS DERIGER, Président:

4085 Bien, en fait, c'est des documents que vous pouvez déposer? Ça se dépose, est-ce que c'est trop ...

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4090 Ce n'est pas des documents que je peux rendre publics, parce qu'il y a des informations.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4095 Il y a des noms.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Oui oui, il y a des informations normatives là-dessus.

4100 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Oui.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

4105 Mais si vous voulez, mon spécialiste peut prendre quelques minutes ce soir pour vous dire, grosso modo, qu'est-ce qui s'est passé dans les accidents mortels, c'est à votre convenance.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4110 Je pense qu'on pourrait le faire, oui, en revenant à 19 h 00. Donc, on pourra commencer avec ça.

Il y a un aspect que j'aimerais aussi qui soit présenté, monsieur Xavier Bernard, la question agricole, j'aimerais ça que, peut-être, avez-vous un exposé que vous pouvez nous faire, est-ce qu'il y a des choses que vous pouvez nous expliquer un peu au niveau agricole, par rapport au sol, la qualité des sols, les questions par exemple des détours, est-ce que vous avez de l'information à nous transmettre à ce niveau-là?

M. XAVIER BERNARD :

4120 Bon, on n'avait pas rien de particulier, on avait... en tout cas, de ce qu'on avait regardé, on ne trouvait pas qu'il y avait nécessairement une très grosse problématique au niveau agricole. On avait, en tout cas, on a, entre nous, on n'avait pas rien identifié. Donc, on n'a rien préparé comme tel.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4125 Comme tel. Parce que, ce que je pensais c'est que, si vous voulez, si vous voulez intervenir d'une façon plus poussée, on pourrait le faire au retour du souper.

M. XAVIER BERNARD :

4130 O.k.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4135 Donc, ce que je vais faire à ce moment-là, pensez-y et puis, à l'ouverture de la deuxième, à l'audience de la soirée, je vous inviterai, si vous avez des informations à nous transmettre.

M. XAVIER BERNARD :

4140 O.k.

M. LOUIS DERIGER, Président:

4145 Sinon, soyez bien à l'aise, ce n'est pas une obligation . Puis si nous, de notre côté, on a des informations à vous demander, et bien on pourra le faire soit durant l'audience ou par écrit, éventuellement. Donc... , soyez bien à l'aise avec ça.

M. XAVIER BERNARD :

4150 Parfait, merci.

M. JEAN-PIERRE BARABÉ:

Monsieur le Président...

4155 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Oui.

4160 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

... juste pour, au niveau agricole, c'est qu'on a constaté qu'il n'y a pas beaucoup d'accès aux terres, parce que c'est des terres qui sont longitudinales à la route 131, ça fait que ça minimise déjà les contraintes, tu sais, c'est pour ça.

4165 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

C'est juste que dans, je sais que, juste dans le rapport d'impact, on disait que les gens qui exploitaient les terres souvent venaient d'ailleurs. Donc, ils sont, et là quand on pense à, quand on dit ils viennent d'ailleurs, et bien ça implique une circulation, ce n'est pas comme le...

4170 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Oui.

4175 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Elle n'est pas exploitée par nécessairement le propriétaire. Donc, c'est un peu cet aspect-là aussi qui était...

4180 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Oui, il y a des terres en location.

4185 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

En location, c'est ça.

4190 **M. JEAN-PIERRE BARABÉ:**

Tout l'inventaire, l'évaluation de ça a été fait, on l'a mis dans l'étude d'impact.

4195 **M. LOUIS DERIGER, Président:**

Parfait. Donc, on s'arrête pour le moment. Donc, on se retrouve à 19 h 00, à tantôt. Merci.

Levée de la séance

4200

Je, soussigné, **André Boudreau**, sténographe officiel, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessous sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des débats pris dans cette cause au moyen du sténomasque.

4205 Le tout conformément à la Loi,

Et j'ai signé,

4210

ANDRÉ BOUDREAU, s.o.

a.b.

4215