

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

ÉTAIT PRÉSENT: M. FRANÇOIS LAFOND, président

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT
DE LA ROUTE 132 – VILLE DE CHANDLER
QUARTIERS NEWPORT et PABOS MILLS**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 15 octobre 2008, 19 h
Base de plein air Bellefeuille
70, Route de la Plage
Chandler (Pabos Mills)

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|------------------------------------|----|
| SÉANCE DU 15 OCTOBRE 2008 | 1 |
| MOT DU PRÉSIDENT | 1 |
| PRÉSENTATION DES MÉMOIRES : | |
| LORENZO ALBERT | 3 |
| COMITÉ DES CITOYENS DE PABOS MILLS | |
| LUC GIONEST | 14 |
| 9015-1036 QUÉBEC INC. | |
| LUC GIONEST | 31 |

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir. Si vous voulez bien prendre place, nous allons débiter cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de réaménagement de la route 132 à Chandler.

10 Mon nom est François Lafond, commissaire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, et je préside cette commission.

15 Il me fait plaisir maintenant de vous présenter les membres de l'équipe en appui à la commission. Madame Maude Durand, analyste, qui est à l'arrière de la salle. Mentionnons également mesdames Anne Lacoursière, coordonnatrice du secrétariat de la commission, Julie Olivier, conseillère en communication, Céline Millingen, agente de secrétariat, et monsieur Guy Fortin, analyste, qui sont absents ce soir.

20 L'organisation technique des séances publiques de la commission est sous la responsabilité du Centre des services partagés du Québec. Le responsable est monsieur Daniel Buisson et il est accompagné de monsieur Gaétan Bergeron, technicien du son.

25 Il est important de se rappeler que tout ce qui se dira ce soir sera enregistré. Madame Lise Maisonneuve assurera le travail de transcription, et celle-ci sera disponible dans les centres de consultation et sur le site Internet de la commission au cours de la semaine prochaine.

30 Je tiens à souligner la présence ce soir de monsieur René Beaudet, directeur du Service de l'expertise environnementale et de la coordination au BAPE, et de monsieur Georges Lanmafankpotin du Bénin qui est en stage au BAPE. Bonsoir, Messieurs, et bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique.

Je vous rappelle que l'objectif de la deuxième partie de l'audience est de recevoir vos opinions sur le projet. La commission est ici pour vous entendre, pour vous écouter.

35 L'ordre d'inscription de présentation des mémoires pour ce soir est déjà établi et il détermine l'ordre d'invitation à venir présenter votre mémoire. Les mémoires présentés seront disponibles sur le site Internet de la commission ainsi que dans les centres de consultation au cours de la semaine.

40 La commission a prévu environ vingt minutes, incluant le questionnement, pour chaque présentation de mémoire. Je vous demanderais de synthétiser votre présentation, si vous avez un long mémoire, afin de respecter le temps requis. Toute personne non inscrite et qui souhaite exprimer verbalement son opinion sur le projet peut s'inscrire auprès de madame Maude Durand

à l'arrière de la salle. Ces personnes s'ajouteront à la liste des participants déjà inscrits.

45 Je compte sur votre collaboration afin que le temps disponible puisse être réparti équitablement entre tous les participants.

50 À la fin de chaque présentation, je pourrai, au besoin, vous poser des questions pour mieux cerner vos propos. Si je vous questionne, soyez à l'aise de me répondre au meilleur de vos connaissances.

55 Tous les mémoires déposés à la commission sont lus et relus. Si un mémoire déposé n'est pas présenté ce soir, il est pris en considération par la commission au même titre que ceux qui auront été présentés.

Ce soir, je fais appel à votre collaboration pour que cette séance se déroule dans un climat serein et que chacun respecte ceux qui viennent présenter leur mémoire.

60 En regard du déroulement de la seconde partie de l'audience publique, ni le promoteur ni les personnes-ressources n'ont de rôle particulier à jouer.

La séance est bien sûr ouverte à tous, le promoteur et les personnes-ressources qui le désirent sont les bienvenus.

65 La procédure du BAPE prévoit que les participants, comme le public, peuvent, le cas échéant, se prévaloir d'un droit à la rectification des faits à la fin de la séance.

70 Cette rectification des faits n'est pas un débat d'opinion. Ça consiste plutôt à préciser ou à rectifier des faits ou des informations qui ont été utilisés ou qui ont servi d'appui à la présentation d'un ou de plusieurs participants et qui n'apparaissent pas exacts.

Pour vous prévaloir de votre droit de rectification vous pouvez vous inscrire à l'arrière de la salle, auprès de madame Maude Durand.

75 Avant de débiter la première présentation, je vous informe que nous apprécions recevoir les impressions du public qui participe aux séances d'une commission. À cette fin, nous vous invitons à remplir le questionnaire à cet effet disponible à l'arrière de la salle. Ce questionnaire vous permet de nous faire part de votre degré de satisfaction vis-à-vis de nos services. Nous apprécierions que vous les remplissiez et les remettiez à madame Durand à l'arrière de la salle.

80 Nous allons débiter la présentation des mémoires. J'invite à l'avant monsieur Lorenzo Albert. Bonsoir, Monsieur Albert!

M. LORENZO ALBERT :

85

Monsieur le Président, le projet de reconstruction se situe dans notre secteur. Nous, les usagers de ce tronçon de route vivant et employant le plus souvent ce secteur de la route, nous sommes parfaitement conscients des dangers qui nous guettent chaque fois que nous employons cette route.

90

Après avoir participé aux audiences publiques de septembre, aucun participant n'a abordé le sujet concernant la sécurité des piétons et des automobilistes, sauf le ministère des Transports du Québec. Pourtant, tout au long de l'année, la traversée du pont de l'Anse-aux-Canards est extrêmement dangereuse. En hiver, le danger augmente durant les périodes de neige, de glace, de givre, de dégel.

95

Une bonne majorité ne peuvent conduire sur cette route. Les gens qui doivent y circuler le font avec crainte, de peur de se retrouver parmi les prochaines statistiques des accidentés de la route. Le danger est plus élevé pour les piétons car ceux-ci n'osent plus s'y aventurer.

100

De plus, les services sont tous situés dans la Ville de Chandler. Donc, nous sommes assujettis à circuler sur cette route 365 jours par année. Le tronçon actuel n'a jamais assuré la sécurité des piétons et des automobilistes d'ici et d'ailleurs. Les deux courbes entre la rivière de l'Anse-aux-Canards et la rue est de l'Anse-aux-Canards sont très dangereuses, et cela au risque de nos vies.

105

Le projet proposé par le ministère, que ce soit l'un ou l'autre, le 1, le 2 ou le 3, il élimine les dangers et est très sécuritaire. De cette façon, la qualité de vie de la majorité de la population sera améliorée. En éliminant les courbes, les touristes et les camionneurs seront enchantés et leur trajet sera donc plus sécuritaire. Par le fait même, les travailleurs et travailleuses du côté ouest seront confiants lorsqu'ils partiront au travail chaque matin. Ils n'auront plus à se préoccuper de la température lorsqu'ils auront à traverser le pont de l'Anse-aux-Canards.

110

L'option proposée n'aura que des impacts positifs tant du côté sécuritaire que celui de la qualité de vie. Aussi, tous les services comme l'hôpital, le centre commercial, les banques, sont situés dans la Ville de Chandler. Tous les gens du côté ouest ont vraiment besoin des services décernés par la ville centrale. Par le fait même, ce nouveau tronçon faciliterait le déplacement des personnes ainsi que des services d'urgence, c'est-à-dire l'ambulance, les pompiers et le service de police.

115

120

Le projet tel que présenté répond vraiment aux attentes des gens du secteur Newport, Gascons-Port-Daniel. Pour tous les effets positifs et sécuritaires, nous sommes en accord avec le tracé proposé.

125 Depuis la construction du pont de l'Anse-aux-Canards, l'ensemble de la population est dans l'attente que cette horreur soit reconstruite ou corrigée. Personne n'est au courant des dernières inspections. Il ne faut surtout pas attendre qu'une catastrophe surgisse avant d'agir.

130 Le moment est venu pour le changement. L'ensemble de la route 132 a été corrigé et reconstruit; il est urgent de reconstruire ce secteur pour la sécurité de l'ensemble de la population.

135 Si un malentendu existe entre le ministère des Transports du Québec et quelques propriétaires, nous espérons que cela se réglera à la satisfaction de tous les gens pour que nous n'en fassions pas les frais. Nous souhaitons que ce tronçon de route soit reconstruit le plus rapidement possible. Merci.

LE PRÉSIDENT :

140 Merci, Monsieur Albert. J'aurais quelques questions pour vous. Vous dites dans votre mémoire que la traversée de l'actuel pont de l'Anse-aux-Canards est très dangereuse, peu importe la saison. Est-ce que vous pourriez préciser les raisons qui vous incitent à dire que cette traversée est à risque tant pour les piétons que pour les automobilistes?

145 **M. LORENZO ALBERT :**

150 Oui. Présentement, pour ce qu'il s'agit de l'automobile, le pont, à l'heure actuelle, la voie penche du côté est et le pont penche du côté ouest. Les deux, vous avez pas la distance voulue pour se mettre en sécurité lorsque vous êtes sur le pont, soit à pied ou quand que vous rencontrez un transport. Cela devient pas sécuritaire.

155 Celui qui se trouve sur le pont de l'Anse-aux-Canards et qui rencontre un transport soit de bois, soit les gros transports, puis qui n'a pas peur, c'est parce qu'il n'est pas conscient du danger.

160 Parce que, allez à pied présentement, venez avec moi, si vous voulez jouer à la roulette russe, on va attendre un transport, puis si vous ne vous sauvez pas du pont, vous voulez jouer à la roulette.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous croyez que le sentiment d'insécurité face à la route actuelle est partagé par beaucoup de citoyens de Newport?

165 **M. LORENZO ALBERT :**

À l'heure actuelle, il est partagé par tous les citoyens de Newport, y compris les citoyens de Gascons et Port-Daniel.

170 Je vous donnerai un exemple. Dans notre secteur, entre la route Grenier et la route Albert, il y a au moins une dizaine d'accidents par hiver puis des accidents assez graves. Lorsqu'on parle que des voitures chavirent puis capotent, puis ça arrive... l'hiver passé, c'est arrivé de sept à huit fois par rapport que la route ne répond pas aux exigences.

175 Dans le secteur du pont de l'Anse-aux-Canards, le ministère des Transports a essayé de corriger. Il a élargi la voie du côté ouest sur peut-être une distance d'une dizaine de mètres. Mais tout ce qu'il a fait, il a laissé de l'espace pour que les gens puissent se rendre plus loin pour quitter la circulation, pour ne pas se faire happer par la circulation qui s'en vient.

180 Aujourd'hui, si vous avez les rapports de la Sécurité du Québec, les voitures qui sortent de la route l'hiver, je vous dis que ce n'est pas une, là, c'est peut-être quinze, vingt. Puis les femmes, quand il neige, qu'il glace, il y a pas une femme qui conduit pour descendre de Newport, Gascons–Port-Daniel pour aller à Chandler. Leur mari est obligé d'aller les conduire au travail, que ce soit à l'hôpital. Ça se passe régulièrement. À chaque fois qu'il y a du gel, du
185 dégel, puis de la givre, puis de la neige. Je le sais, je l'ai fait assez souvent.

LE PRÉSIDENT :

190 Que pensez-vous de l'idée de conserver une passerelle pour les piétons et les cyclistes sur l'ancien pont de la rivière de l'Anse-aux-Canards?

M. LORENZO ALBERT :

195 Bien, ça peut se faire. Ça serait apprécié. À l'heure actuelle, si vous faites la voie du nouveau pont assez large comme les autres, il va avoir de l'espace pour traverser. S'ils veulent garder quelque chose touristique, ça peut se faire.

LE PRÉSIDENT :

200 Cette installation, est-ce qu'elle pourrait être utilisée par les résidents de votre secteur, que ce soit la route Grenier ou la route Albert dépendamment, la route Blais plutôt?

M. LORENZO ALBERT :

205 Nous autres, franchement, nous autres, avec la nouvelle route, on n'en aurait plus besoin. Mais pour nous, il n'y a pas de service là qui peut nous... parce qu'il ne rejoint pas

aucun service, excepté la rivière Anse-aux-Canards.

LE PRÉSIDENT :

210

À ce moment-là, est-ce que ça pourrait permettre un accès sécuritaire au dépanneur Milène pour les résidants de votre secteur?

M. LORENZO ALBERT :

215

Nous autres, par la nouvelle route, on va avoir accès au dépanneur Milène.

LE PRÉSIDENT :

220

Même pour les piétons?

M. LORENZO ALBERT :

225

Le piéton, oui, ça se peut le piéton. Mais nous autres, là-dedans, j'ai assisté aux réunions du BAPE. Le dépanneur Milène, j'ai entendu défendre... son point de vue est très valable. Les dépanneurs dans le coin à l'heure actuelle, ils sont presque inexistants, excepté... on parle de un dans le secteur de sept milles. À l'heure actuelle, c'est très important pour la population qu'il demeure en place et qu'il demeure accessible.

230

LE PRÉSIDENT :

Donc, selon vous, s'il y avait le réaménagement, est-ce qu'il pourrait toujours être quand même accessible, le dépanneur?

235

M. LORENZO ALBERT :

Bien, le dépanneur est accessible par sa position sur la route là. C'est bien entendu, s'il avait accès à la Route 132, il serait encore plus accessible. Nous autres, même les gens de Newport, à l'heure actuelle, tout ce qui va se faire va faire notre affaire.

240

Mais présentement, nous déplorons le fait qu'il y a énormément de terrains qui vont être perdus. La municipalité, la Ville de Chandler, les routes pour récupérer ces terrains-là qui vont être perdus, ils n'en feront pas des milliers. À l'heure actuelle, il y a des endroits qu'il est déjà en place.

245

Mais si vous regardez le secteur de la route Albert à aller jusque dans le coin de la baie Saint-Hubert, il y a énormément de terrains qui sont en train de se perdre, qui vont se perdre,

puis des terrains qui ont accès à la Route 132.

250 Puis il ne faut pas oublier qu'on est en région. On n'est pas en ville. On s'en va avec une population qui est en diminution. Elle diminue assez vite. Je vais vous donner juste un exemple.

255 En 60, il y avait 2 600 personnes à Newport. À l'heure actuelle, il en reste 1 785. Puis 70 % de la population à Newport a 65 ans et plus. On était les jeunes dans le passé à Newport; on est rendus les vieux. Et si je vous disais qu'il y a des secteurs de Newport que, sur vingt-cinq maisons, il y a au moins vingt personnes qui a 85 et plus. La population de jeunes a quitté; c'est des populations de vieillards. On est de même dans tout le secteur.

LE PRÉSIDENT :

260 Et quand vous parlez des terrains qui vont être perdus, ils vont être perdus à cause de la nouvelle route ou...

M. LORENZO ALBERT :

265 À cause de la nouvelle route. À cause qu'on n'a pas accès à la construction sur ces routes-là. Le dépanneur Milène vous fait une réclamation pour vous donner le droit d'aller sur la route pour faire sa sortie, pour que le monde puisse aller à son dépanneur assez facilement.

270 S'il y a un touriste, si je suis un touriste, je ne ferai pas un accroc pour aller au dépanneur Milène. Je vais passer par la route; je ne ferai pas un accroc. Mais s'il est visible puis si j'ai accès, là je vais arrêter.

LE PRÉSIDENT :

275 Mais est-ce que vous comprenez la raison qui incite le ministère des Transports à ne pas permettre d'accès sur le nouveau tronçon qui va être réaménagé?

M. LORENZO ALBERT :

280 Oui, je suis d'accord avec le ministère des Transports. Mais le ministère des Transports n'a pas eu les mêmes exigences partout. Il a fait des routes...

285 Si vous prenez la route du pont de la rivière du Ouest, il n'a pas évité les maisons, puis il n'a pas évité les habitations. Il a passé en plein centre, puis il a pas ôté personne de là. Ils sont tous là, eux autres.

 Pourquoi ici, dans le bout de la route Albert à aller jusqu'à route de baie Saint-Hubert, on n'aurait pas le droit, nous autres?

290

Ils ont eu le droit ailleurs. Ailleurs, ils n'ont pas interdit à personne qui est là puis qui a des terrains. Ces gens-là, ils sont tout près de la route. Vous leur passez la route. C'est pas les gens qui sont approchés ou qui sont dirigés vers la route, c'est la route qui s'est détournée d'eux autres.

295

À l'heure actuelle, ils peuvent avoir accès à la route par en arrière, puis peut-être se faire les aménagements en conséquence. Présentement, par rapport au règlement ou la loi, ces gens-là, bien, sont en dehors de ces routes-là.

300

Si vous avez un accroc pour rentrer, une rentrée qui est à 200 mètres de son dépanneur, ils le feront pas. Il n'y a pas un touriste, il n'y a pas personne, excepté les gens de la place, qui va y aller. Mais les gens de l'extérieur feront pas un détour pour venir au dépanneur Milène ou ils entreront pas s'ils ne le voient pas.

305

Aujourd'hui, quand je suis sur la route, moi, j'arrête à un dépanneur quand j'ai besoin d'arrêter puis je le vois. Si je le vois pas, je n'arrête pas. Ça va être pareil pour lui. Puis à l'heure actuelle, nous autres dans le secteur, on est en région, puis des dépanneurs ou des gens qui offrent des services, il y en a un à tous les sept milles, à tous les dix milles.

310

Puis si vous prenez... bien, je vous donne l'exemple du Milène. Le suivant de lui est à six milles. Il est dans le chemin neuf qui a été fait par le ministère dernièrement.

Les gens du secteur, il y a beaucoup de gens qui circulent à pied, les vieillards qui circulent à pied, puis ils ont besoin d'avoir accès à ce dépanneur-là.

315

LE PRÉSIDENT :

Vous mentionnez que le quartier de Pabos Mills, dans votre mémoire, ne serait pas affecté vu la fréquentation touristique de la base de plein air de Bellefeuille et du bourg de Pabos et que cela favoriserait les commerces existants.

320

Pourriez-vous préciser de quelle façon ce serait bénéfique pour les commerces?

M. LORENZO ALBERT :

325

Bien, à l'heure actuelle, si les commerces ont accès à la Route 132, ça va être bénéfique pour les commerces, parce que les gens vont avoir plus de... il va avoir plus de circulation.

À l'heure actuelle, là, je vous dirais, quand il fait mauvais, qu'il y a de la givre, de la glace, les gens de Newport puis de Gascons ou de Port-Daniel, avant de s'enligner, d'aller pour

330 Chandler, se diriger vers Chandler, ils y pensent deux fois. Il y a des journées que t'es pas capable de te diriger vers Chandler par rapport à la route, à l'état de la route, surtout du pont de la rivière l'Anse-aux-Canards.

335 Il y a bien des fois – moi, je reste à la route Albert – il y a bien des fois que j'attends au lendemain pour y aller vers Chandler où ce que sont les services.

Si la route est adéquate et la route est sécuritaire, les gens vont pouvoir voyager, puis le transport fait que le monde va profiter, puis les commerces qui sont sur le long de la route vont en profiter.

340

LE PRÉSIDENT :

345 Mais je reviens encore au bourg de Pabos et à la base de plein air. Étant donné avec la nouvelle route, on sait que, pour aller là, il va falloir qu'ils prennent la route de l'Anse aux Canards, donc à ce moment-là les commerces vont être quand même assez visibles pour ces touristes-là. Est-ce que ça peut aider d'une façon ou d'une autre le dépanneur?

M. LORENZO ALBERT :

350 Ah! bien, les gens qui vont rentrer au bourg et qui ont besoin d'aller au dépanneur, bien entendu, ils vont pouvoir y aller. Ça, c'est clair. Il va être visible du côté ouest, le dépanneur. Mais il reste que là-dedans, s'ils ne passent pas en avant, il ne sera pas... il va être visible pour celui qui se dirige vers le bourg. Mais celui qui reste sur la 132, il ne sera pas visible pour lui.

355 Présentement, les rentrées qui rentrent à l'Anse-aux-Canards, le côté est – et le côté ouest est peut-être moins difficile – mais le côté est est très dangereux. Le côté est, vous avez une vision de 75 mètres avec des voitures qui circulent à 90 kilomètres.

360 Quand vous installez votre signal pour rentrer dans la route, vous êtes prêt pour rentrer dans la route, vous avez exactement 75 mètres, il faut vous dépêcher à pénétrer dans la route de l'Anse-aux-Canards; sinon, la voiture qui s'en vient vous arrive dessus. Puis même avant que vous arrivez, avant que vous arrivez dans l'enlignement de la rue qui rentre du côté est, vous avez moins que 75 mètres. Si je vous parle d'un coup que vous avez monté la côté Meunier, vous avez moins que 75 mètres de visibilité.

365

LE PRÉSIDENT :

370 Est-ce que pour vous, s'il y avait la possibilité d'affichage le long de la Route 132, le long du nouveau tronçon, tel qu'il a été présenté par le ministère des Transports lors de la première partie de l'audience publique, est-ce que pour vous ce serait un élément qui serait intéressant pour le dépanneur Milène?

M. LORENZO ALBERT :

375 Bien, le dépanneur Milène, c'est bien entendu qu'une enseigne aide toujours. Mais il
reste que la visibilité du dépanneur... une enseigne qui annonce un dépanneur, c'est une chose.
Comme ce qu'on voit sur la route, une enseigne qui annonce un hôtel, quand tu le cherches pas
ou tu le vois pas, c'est une chose. Mais la visibilité de la place est une autre chose, qui est pas
mal plus efficace qu'une enseigne.

380 Je vous dirais que les enseignes pour le bourg, pour le Bellefeuille, ça va être mieux
indiqué, par rapport que souvent dans la route des Albert, il y a des gens qui viennent tourner là,
puis ils cherchent le bois, puis ils cherchent le Bellefeuille, puis ils sont obligés de virer dans la
route, au bout de la route des Albert pour s'enligner, on les enligne pour le bourg. Ça arrive
385 assez régulièrement.

LE PRÉSIDENT :

390 Merci. À la page 4 de votre mémoire, il est écrit que les autres secteurs n'ont pas à faire
les frais de ce malentendu. Est-ce que vous pourriez préciser la nature de ce malentendu?

M. LORENZO ALBERT :

395 Bien, s'il y a des malentendus, nous, je vous l'ai dit tout à l'heure, on espère que tous les
malentendus vont se régler à la satisfaction.

Nous, on en a un dans notre secteur: le bruit. On est sûrs qu'on va avoir un malentendu
avec le bruit. Il a été reconnu à la dernière réunion que le bruit était plus que la normale. À partir
de là, ils ont dit bien clair qu'ils ont regardé pour des solutions pour le bruit.

400 Je vous dirais une chose, Monsieur le Président, le représentant de GENIVAR m'a donné
comme information le test de bruit qu'il aurait fait à 384 sur la Route 132, qui est en haut de la
pente. Ils ont fait des tests et il n'en a pas parlé. Je n'ai pas trouvé ça honnête. Il n'en a pas parlé.

405 Ils ont fait des tests près de ma demeure, près de ma maison. Puis moi, je suis en bas
de la route qui va passer sur la Route 132. Je suis en bas sur la route Albert. Puis ils ont fait des
tests près de ma maison à trois pieds, quatre pieds de ma maison, mais il n'a pas donné ces
tests-là. Pourquoi qu'il n'a pas donné ces tests-là? J'ai dit à son patron qu'il était malhonnête.

410

LE PRÉSIDENT :

Quelles sont vos craintes finalement en regard du climat sonore?

415 **M. LORENZO ALBERT :**

Nous autres, on espère que ça ne se produira pas, on a peur que le frein Jacob est employé, puis c'est à l'approche d'un pont. Puis lorsque vous...

420 Nous autres, on n'a pas construit pour être près de la 132. La 132, ça se rapproche de nous autres. On n'a pas souhaité d'être près de la 132. Où est-ce qu'on s'est construits là, on s'est construits assez loin de la 132. Je suis à 100 mètres puis 150 mètres de la 132. À partir de là, il vient proche de nous autres.

425 Présentement, ils ont reconnu, quand j'en ai parlé, ils ont reconnu que ça a été pas mal plus élevé que la normale par rapport à quoi est-ce que c'est qu'il y avait là. Par rapport que moi, je suis dans le bas de la côte, les gens, s'ils emploient le frein Jacob, ce n'est pas sur le dessus de la côte qu'il m'a donné le test, c'est en descendant la côte qu'il va augmenter son volume. Puis ensuite, en bas de la côte, c'est là qu'on accélère pour monter la côte.

430

Puis la maison que je vous parle à 5, route Albert, les deux chambres sont situées vers la 132. Avant, on était loin de la 132. Mais là, il va être situé à la 132, qui va passer à une vingtaine de mètres de nous autres.

435 **LE PRÉSIDENT :**

En fait, ce qu'on va faire, Monsieur Albert, relativement à ce que vous venez de dire, relativement aux tests qui ont été pris près de votre résidence, nous allons demander des explications là-dessus au ministère des Transports.

440

M. LORENZO ALBERT :

C'est monsieur Caron qui a répondu, de GENIVAR.

445 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais ça ne fait rien, le promoteur, c'est quand même le ministère des Transports.

M. LORENZO ALBERT :

450

Oui.

LE PRÉSIDENT :

455 Vous comprenez que je vais m'adresser au ministère des Transports. Donc, il y aura sûrement une question qui sera envoyée au ministère des Transports. Évidemment, la question

sera sur le site Internet ainsi que la réponse que le ministère des Transports va nous donner, ce sera sur le site Internet du BAPE et également dans les centres de consultation.

460 Si je reviens encore avec vos préoccupations relativement au climat sonore, bon, il est possible peut-être, vu que c'est très rapproché de votre résidence et de votre terrain, c'est possible qu'il y ait peut-être une amputation aussi d'une partie de votre terrain. À ce moment-là, au moment des négociations avec le MTQ pour l'acquisition peut-être d'une partie du terrain du 5, rue Albert, est-ce que vous avez des attentes particulières relativement au climat sonore dans vos négociations?

M. LORENZO ALBERT :

470 Nous, à l'heure actuelle, c'est comme j'ai dit à la dernière réunion, on a le terrain, présentement on peut se déplacer ou tourner la maison dans le sens que les chambres ne seront pas vers la 132. Le terrain qui est là, le terrain qui est entre nous autres, le terrain nous appartient. On peut déplacer la maison.

475 Présentement, le garage est sur ce bord-là, on peut transférer le garage l'autre bord, déplacer la maison en conséquence. Ça peut se faire très facilement. Ils ont parlé d'un mur, déplacer un mur. Si on déplace la maison, ils peuvent peut-être faire quelque chose, un mur d'isolation.

LE PRÉSIDENT :

480 D'insonorisation.

M. LORENZO ALBERT :

485 Oui.

LE PRÉSIDENT :

490 D'insonoriser et...

M. LORENZO ALBERT :

495 Quand on veut, on peut. On peut trouver des solutions. On n'est pas contre que la voie se fasse et on est d'accord pour que ça se discute, ça se parle. Puis c'est en se parlant qu'on peut régler les choses. Mais nous autres, on souhaite de tout coeur que... on le souhaite depuis la construction du pont de l'Anse-aux-Canards.

Toute personne qui est consciente qu'il risque sa vie, qu'il vienne avec moi mettons,

500 puis mais que le transport est là, bien, il va rester. Je vais dire comme le gars: «Je vais risquer ma vie, je vais rester avec. Je vais le tenir par l'épaule pour pas qu'il se sauve.» Il va voir qu'est-ce que c'est. Vous avez 65 à 70 centimètres entre le bord du chemin et le bord du pont. Vous avez la largeur de mes épaules.

505 **LE PRÉSIDENT :**

Et selon vous, ça prendrait quelle largeur finalement pour que ça soit sécuritaire pour les piétons?

510 **M. LORENZO ALBERT :**

Bien, à l'heure actuelle...

LE PRÉSIDENT :

515 À partir de la fin du...

M. LORENZO ALBERT :

520 Comme le pont de la Ouest est là présentement, on parle d'au moins six pieds, si vous regardez que tout le monde peut circuler même en bicyclette de chaque côté sans qu'un camion vienne les heurter ou qu'une voiture vienne les heurter. Il en a arrivé des choses dans le pont de la rivière aux Canards.

525 Le dernier, le camion de bois, de cordes, de pulpe, il a dompé tout le bord du pont à aller jusqu'au moins 75 à 80 mètres plus loin. S'il y avait eu une voiture dans le départ... puis quand je vous dis qu'il y a dix, quinze voitures, vingt voitures par année qui sortent du côté de Newport, du côté ouest du pont, vérifiez avec tout le monde puis vous allez voir que c'est vrai.

LE PRÉSIDENT :

530 Je vous crois, Monsieur Albert. C'est vous qui connaissez mieux le secteur que, moi, je peux le connaître. Je vous fais confiance.

535 **M. LORENZO ALBERT :**

On a été en sortir. Puis je vous dirais une chose. À l'heure actuelle, sur ce tronçon de route, il y a beaucoup de monde aujourd'hui qui sont infirmes.

LE PRÉSIDENT :

540 Parfait. Je vous remercie, Monsieur Albert.

M. LORENZO ALBERT :

545 J'ai des parents qui sont infirmes pour la vie sur ce tronçon-là.

LE PRÉSIDENT :

550 Merci beaucoup, Monsieur Albert.

M. LORENZO ALBERT :

C'est moi qui vous remercie.

555 **LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, je vais demander monsieur Gionest, au nom du Comité des citoyens de Pabos Mills, s'il vous plaît. Bonjour. Vous allez bien, Monsieur Gionest?

560 **M. LUC GIONEST :**

Oui, très bien. Vous?

LE PRÉSIDENT :

565 On vous écoute.

M. LUC GIONEST :

570 L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

575 Merci, Monsieur Gionest. Est-ce que vous pourriez nous décrire le Comité de citoyens de Pabos Mills. En fait, le nombre de membres, d'où proviennent-ils exactement et combien de réunions vous avez tenues jusqu'à présent.

580 **M. LUC GIONEST :**

Le Comité de citoyens de Pabos Mills, Monsieur, ça a été formé par une pétition. On a levé une pétition qui s'opposait au projet de réfection, de construction de la route tel qu'il avait

585 été présenté. Cette pétition-là a été déposée déjà à la commission précédemment. Puis suite aux discussions qu'on a avec les gens, surtout aux commerces, on discute avec les gens qui nous donnent leurs idées et, avec les idées qu'ils nous ont soumises, on a élaboré le texte, les arguments qu'on défend ici aujourd'hui.

590 **LE PRÉSIDENT :**

Selon vous, en fait c'est ce qu'on retrouve dans votre mémoire, vous mentionnez que la rétrocession de la Route 132 à la Ville de Chandler viendrait accroître le fardeau fiscal des contribuables.

595 Est-ce que vous avez évalué combien il en coûterait de plus à un contribuable sur son compte de taxes le fait d'avoir rétrocédé strictement cette partie de la Route 132?

M. LUC GIONEST :

600 Non, on n'a pas évalué. Mais une chose qu'on sait, c'est que toute chose supplémentaire... parce que ce qu'on va avoir à payer, compte tenu qu'il reste encore des fonds au niveau de Papiers Gaspésia, puis ils payent encore un gros montant de taxes à la Ville de Chandler, aux alentours de 1 200 000 \$, si mes renseignements sont bons – parce que j'ai eu ces renseignements-là de la part du secrétaire trésorier, c'est à peu près ça, le 1 200 000 \$ qui va déjà être à payer – je sais qu'il y a une grosse part de ça qui va aller pour le centre-ville, mais les quartiers autour vont devoir aussi absorber cette part-là.

610 Ensuite de ça, si on ajoute là-dessus les paiements de transfert de péréquation qui sont en diminution, ça va en échelle, je pense que c'est basé à peu près sur cinq ans. Puis la Loi 218 qui a été passée, c'est un projet de loi privé qui a été passé pour les municipalités, qui ont créé déjà un fonds de réserve pour les quartiers.

615 Présentement, les quartiers, là, on aurait été supposés d'être plus affectés qu'on l'est là. On ne le ressent pas parce qu'il y a eu un fonds accumulé. Mais ce fonds-là, il s'épuise graduellement. Tantôt, on va avoir un compte de taxes, là, ça va avoir des effets vraiment catastrophiques, je crois, sur la population. La population, ils ne sont pas encore conscients de ça qui s'en vient.

620 Puis en plus de ça, les ordures qu'on va être obligés de déménager à Gaspé, ça va coûter environ 200 \$ par porte de maison. Compte tenu qu'on va avoir déjà ce gros morceau-là à absorber, tout élément supplémentaire, aussi minime qu'il peut être, ça va venir alourdir, parce qu'on va avoir de la machinerie à avoir à s'acheter.

625 Parce que je crois que notre parc de machinerie va devoir, parce que chaque tronçon supplémentaire, ça demande une machinerie supplémentaire, ça demande du temps

supplémentaire avec les hivers qu'on a là, comme qu'on a eu surtout l'an passé. C'est un hiver incroyable, j'espère qu'on n'en aura plus des comme ça. Mais tout élément comme ça, ça va venir encore alourdir le fardeau.

630 Vous savez, Monsieur Lafond, le comité ne dispose pas des ressources pour aller en profondeur plus loin que ce que je peux vous expliquer. Mais ce qui est sûr, c'est qu'avec la diminution de la population qu'on a là, comme monsieur Albert fait référence, on est sur une pente ascendante pas à peu près. Quand on parle de vieillissement de population, il faut parler aussi d'appauvrissement. Il y a un appauvrissement de notre société en Gaspésie qui est

635 perceptible présentement.

En plus de la fermeture qu'on subit à cause de Papiers Gaspésia, qui était le moteur économique principal de Chandler, quand on parle de moteur économique qui a amené des capitaux de l'extérieur, on ne parle pas de services là, qui a amené des capitaux de l'extérieur, en plus de perdre ce moteur économique là, on a une population qui vieillit et une population qui diminue.

640

Cet impact économique là qu'on va avoir à vivre, là, il ne faut pas le voir comme qu'on le voit au présent là. Il faut le voir avec les chiffres de population et l'appauvrissement qu'on va avoir d'ici deux à trois ans. C'est une ouverture de vision qu'on essaie de démontrer ici, là.

645

Puis cette difficulté-là économique, c'est sûr qu'il va toujours avoir des éléments à travers la société qui va toujours s'en sortir. Mais lorsqu'on parle des secteurs où est-ce qu'il y a un niveau de chômage très élevé, de sans emploi, qui possèdent des petites maisons, qui réussissent à survivre, mais tantôt il ne fera pas beau vivre à Chandler pour ces gens-là. Vous comprenez?

650

Puis de venir leur rajouter un fardeau fiscal comme qu'on va avoir à supporter, puis si on leur rajoute encore en plus de ça des routes à déneiger, là, ça péter à quelque part là. Il y a quelque chose qui ne fonctionnera plus. Il va en avoir des pancartes à vendre. Puis les personnes, ça va être encore les remettre encore plus dans des difficultés qu'ils vivent déjà. Ça va avoir des impacts beaucoup plus profonds que ça qu'on voit là. C'est ça l'idée qui est en arrière de tout ça.

655

Des morceaux supplémentaires de route, on n'a vraiment pas besoin de ça, là, dans l'avenir qui s'en vient ici, là, à moins que quelqu'un qui me dirait qu'il va créer une usine qui va créer 500 emplois demain matin à Chandler. Mais à ce que je vois depuis les dernières années, je n'ai pas eu bien, bien, là, de... je m'excuse, mais je n'ai pas vu de magiciens dans le bout ici dernièrement, là, ça fait bien des années.

660

665 **LE PRÉSIDENT :**

Il est également question dans votre mémoire de la vulnérabilité des boisés environnants

due au facteur éolien. Est-ce que vous pourriez m'expliquer un peu ce phénomène?

670 **M. LUC GIONEST :**

Bien, ce n'est pas compliqué, une zone de déboisement, c'est visible le long de la route. Vous passez à Rimouski, la nouvelle route qui a été faite, la 20 en arrière, puis ce n'est pas trop une zone humide, mais vous voyez tout de suite les boisés qui sont sur le long des routes, ils sont portés à se défricher. Parce que quand on rouvre un couloir dans une forêt, les boisés adjacents, ils deviennent vulnérables, même s'ils sont dans un terrain solide. Ça fait que quand on arrive dans un endroit où est-ce que c'est plus humide, la probabilité d'affecter les territoires autour devient plus grande.

680 Pour moi, ça coule comme de l'eau de roche là. Puis les personnes qui possèdent des lots boisés ou des terres boisées le long de cet axe routier là, ils vont subir des dommages.

Puis une chose que je n'ai pas incluse dans mon dossier, dans l'affaire, c'est qu'il faut dire que le bassin versant du secteur entre la baie Saint-Hubert et la route Olsen, tout ce secteur-là, jusqu'à temps qu'elle va couper le tronçon de l'ancienne Route 132, tout ce secteur-là, ce versant-là, si je ne me trompe pas, il se déverse dans le lac Duguay ici. Puis je ne sais pas les impacts que ça peut avoir, moi, je ne suis pas spécialiste en environnement, mais il ne faudrait pas qu'il y aurait trop d'impacts sur le lac Duguay et sur l'environnement ici.

690 Parce qu'ici, là, c'est une zone que s'il y a un élément qui est très important pour notre petit village, c'est bien la base plein air de Bellefeuille. C'est un endroit stratégique, ça. Il y a plein de monde dans notre petite municipalité qui travaille autour d'ici, puis il y a une activité économique qui se déroule autour de ça, là.

695 Puis il ne faudrait pas que tout ce dommage-là qui est fait à cette plaine-là, ça vienne créer des impacts sur le lac et sur les bordures du lac ou quoi que ce soit, là. Je crois, moi, qu'il devrait avoir une étude beaucoup plus approfondie à ce sujet-là avant de commencer à fouiller là-dedans. C'est mon opinion.

700 **LE PRÉSIDENT :**

Quel type de dommages que vous craignez?

705 **M. LUC GIONEST :**

Les personnes qui ont des terrains boisés qui sont le long des propriétés où est-ce qu'il y a des terrains humides là, si les facteurs éoliens et hydrauliques sont augmentés à cause du tracé qu'ils vont couper là-dedans, bien, ça dévaloriser leurs terrains, leurs terrains qui vont devenir plus vulnérables, leurs terres.

710

S'il y a une augmentation des niveaux hydrauliques parce qu'il y a une perte de retenue, si on enlève un grand secteur de bois là-dedans et de plantes qui absorbent de l'eau, bien, l'humidité augmente, le niveau d'eau augmente là-dedans.

715

Ça fait qu'en augmentant le niveau d'eau, les arbres, quand il y a trop d'eau, ils deviennent vulnérables, ils n'ont plus d'enracinement. C'est déjà un sol difficile à l'enracinement dans tout ce secteur-là où ce qu'ils font le nouveau tracé.

LE PRÉSIDENT :

720

Vous mentionnez aussi la méconnaissance des impacts sur la tourbière résultant de la construction évidemment du nouveau tronçon. Est-ce que vous pourriez expliquer votre pensée lorsque vous parlez de prudence?

725

M. LUC GIONEST :

Les tourbières, à ce que j'ai entendu lors de la commission, selon la madame du ministère de l'Environnement, c'est des endroits stratégiques que le ministère de l'Environnement essaie de défendre, compte tenu que c'est des choses qui ont une valeur écologique.

730

Les tourbières, ce n'est pas fréquent. Ce n'est pas des choses qui sont fréquentes, les tourbières. C'est des milieux naturels. Je crois que les milieux de tourbières, le peu de connaissance que j'ai, ça sert beaucoup à filtrer l'eau. C'est des filtres, les tourbières. C'est des anciens lacs qui se sont recouverts de végétation ou des anciens marais et c'est riche comme valeur écologique là. Il y a tout un système qui se déplace, qui se construit autour de ça écologiquement.

735

LE PRÉSIDENT :

740

Je vais poser un peu la même question que j'ai posée tantôt à monsieur Albert.

Vous semblez inquiet qu'il y ait perte de visibilité du noyau central du secteur de Pabos Mills, qui serait tributaire finalement du tourisme. Cette inquiétude, est-ce qu'elle vise strictement l'achalandage à la base de plein air Bellefeuille et au camping du bourg de Pabos ou encore c'est également relativement à votre dépanneur ou à celui du commerce de monsieur Grenier?

745

M. LUC GIONEST :

Voulez-vous répéter votre question? Je ne comprends pas.

750

LE PRÉSIDENT :

755 En fait, vous dites qu'il y aura... finalement, bon, vous êtes inquiet. Dans votre mémoire, vous mentionnez que vous êtes inquiet face à la perte de visibilité du secteur Pabos Mills parce qu'il va avoir un nouveau tronçon. Donc, le tronçon va faire en sorte que la Route 132 ne passerait plus où elle passe présentement.

760 Donc, vous avez une certaine inquiétude de ce côté-là, à savoir que la perte de visibilité, ça peut être grave parce qu'elle est tributaire. Donc, le secteur central de Pabos Mills, comme vous le nommez, en fait le noyau est tributaire du tourisme.

765 Est-ce que ce fait d'être tributaire du tourisme est spécifique à la base de plein air de Bellefeuille et au camping du bourg de Pabos ou encore est-ce que c'est spécifique aussi au commerce qui s'appelle Le dépanneur Milène?

M. LUC GIONEST :

770 Bien, premièrement, je vais vous répondre pour ce qui est la base de plein air de Bellefeuille et le bourg de Pabos. Tout d'abord, ils ne sont pas affectés directement par le contournement, parce qu'ils ne sont pas sur l'axe routier présent. Ils ne sont pas sur l'axe routier déjà existant.

775 Ça fait qu'il y a déjà une signalisation qui indique, peut-être qu'elle est à améliorer pour ce qui a trait au bourg de Pabos et pour la base de plein air. De là à dire qu'il va avoir un impact négatif ou positif à ce sujet-là, je ne peux pas répondre là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

780 Donc, finalement, selon vous, la perte de visibilité est bien plus en relation avec le commerce qui s'appelle dépanneur Milène.

M. LUC GIONEST :

785 Oui. Puis aussi, il faut dire que la perte de visibilité... historiquement, la Gaspésie s'est développée le long de l'axe routier. Tout ce qui s'est construit... la richesse de la Gaspésie, c'est ses villages qui ont tous des petits caractères uniques. C'est important au niveau touristique pour la Gaspésie. Quand vous passez en Gaspésie, vous passez dans le coeur d'une municipalité, vous voyez son église, vous voyez les racines de sa vie culturelle qui s'est développée au fil des ans.

790 Puis les projets de travaux routiers qui s'effectuent en Gaspésie, on n'est pas contre un projet routier. Je suis du même avis que monsieur Albert là-dessus. Je suis d'avis qu'il faut la

795 faire la route, là. Je comprends. Mais de là à empêcher les citoyens et les propriétaires de continuer à développer dans le même esprit et dans la même idée... on laisse certains d'un côté le faire et, d'un autre côté, l'autre groupe de personnes, on les empêche totalement. Il y a une iniquité. Ce n'est pas équitable pour nous autres.

800 Puis en plus de ça, les terrains commerciaux qui sont possédés par notre compagnie et par d'autres personnes aussi, d'autres personnes qui voudraient peut-être mettre en valeur leur propriété dans un avenir à court terme, à moyen terme ou à long terme.

805 Moi, j'ai des enfants, monsieur Albert a des enfants qui possèdent des propriétés et les céder aux générations futures va faire que peut-être que ces enfants-là un jour, ou ces petits-enfants-là ou ces gens-là, ils vont avoir à vouloir construire, à développer peut-être dans leur petit secteur. Mais avec ces clauses de non-accès là, on ne pourra plus.

810 On va être comme condamnés à rester comme qu'on est là, à ne pas être capables d'utiliser équitablement comme les autres citoyens de la Gaspésie l'apport économique relié à l'axe principal qui nous dessert.

LE PRÉSIDENT :

815 Mais en quoi le fait pour les propriétaires qui sont à côté de chez vous ou un peu plus loin, si on prend par exemple entre le début du projet sur la route Blais jusqu'à peu près à la baie Saint-Hubert – donc c'est le nouveau tronçon, grosso modo, de trois point quelque kilomètres, donc il va avoir une rétrocession – qu'est-ce qui empêcherait finalement vos voisins de mettre en valeur leur propriété?

M. LUC GIONEST :

820 Bien, c'est que l'accès direct à la route principale, c'est un élément essentiel dans certains cas pour développer ces propriétés commerciales là.

LE PRÉSIDENT :

825 Oui, mais est-ce que ce sont toutes des propriétés commerciales alentour?

M. LUC GIONEST :

830 Non, ce ne sont pas toutes des propriétés commerciales. Il faudrait aller voir le Plan d'urbanisme. Le Plan d'urbanisme, il donne à partir de la sortie de la route de l'Anse-aux-Canards, presque à la sortie en se dirigeant vers l'est sur le nouveau tronçon, où ce qu'il va sectionner à la Route 132, la première section en se dirigeant vers l'est, à partir de la côte Meunier, c'est le secteur, je crois, qui est zoné commercial. C'est ce secteur-là qui a un certain

835 zonage commercial.

Puis nous autres, en tout cas dans les premières discussions qu'on avait eues avec le ministère des Transports, moi, j'avais demandé que, pour ce qui était de la partie commerciale située entre la route de l'Anse-aux-Canards future et la Route 132 ancienne dans le secteur commercial, de ne pas imposer de servitude de nonaccès dans ce secteur-là pour permettre à court terme, c'est-à-dire pour les propriétaires présents qui ont des commerces, puis à long terme pour ceux aussi qui voudraient se développer.

Ce qui a trait au secteur, s'ils décident de passer par la tourbière puis par le marais humide, ce secteur-là, s'il n'y a personne qui demande pour de l'habitation résidentielle dans ce secteur-là, parce que ce n'est pas vraiment un secteur qui est favorable pour faire de la construction résidentielle compte tenu du type de terrain, ce secteur-là, il n'y a pas de problème s'ils décident de passer là pour placer une zone de nonaccès. Il n'y a pas personne qui va se bâtir là, de toute façon.

850 Mais ce qui est important, c'est de conserver le secteur commercial pour nous autres, mais aussi pour les autres propriétaires commerciaux qui sont là présents et pour le futur.

LE PRÉSIDENT :

855 Savez-vous combien qu'il peut avoir de propriétaires commerciaux dans ce secteur-là?

M. LUC GIONEST :

860 Vite fait, là, il y a mon père, Claude Gionest. Il y a monsieur Gagné qui a la boucherie. Il y a un monsieur Albert de Newport qui a une petite partie. Environ douze propriétaires.

LE PRÉSIDENT :

865 Douze propriétaires qui sont dans le secteur zoné commercial.

M. LUC GIONEST :

Oui.

870 **LE PRÉSIDENT :**

Il y a combien de commerces dans ce secteur-là?

875 **M. LUC GIONEST :**

Aujourd'hui, il reste deux commerces. Mais auparavant, il y avait... il reste deux

commerces. Auparavant, il y avait quatre commerces; il y en a deux qui sont fermés.

880 Il y avait un petit gazobar. Il possédait un terrain commercial sur l'autre secteur. Lui, son terrain, il n'était pas directement touché mais, lui, il avait une propriété commerciale qui était sur où ce qu'il est affecté par le nouveau tronçon. Puis il y avait aussi une boutique juste au côté du dépanneur qui vendait des vêtements. Il a transformé ça en genre d'habitation, en loyers.

885 Mais là, présentement, on est deux. On est deux. Puis il n'y a pas seulement au présent, parce que le secteur du bord du lac, c'était un endroit propice pour faire un genre de petit développement villégiature, ça. On aurait pu construire. Puis on peut même encore le faire. Puis ce n'est pas dit qu'on ne le fera pas avant que le chemin passe parce qu'on a encore la possibilité de se construire là.

890 On s'organisera avec l'expropriation quand ça va arriver, mais on pourrait encore le faire, de construire des chalets. Parce qu'il y a une limite à se bâtir sur le long du lac, on pourrait construire une série de chalets. C'était projeté dans nos plans, de bâtir une série de chalets ou de développer un genre de terrain soit de camping, mais c'était plus chalets qu'on visait là, de
895 construire une série de chalets qui allaient sur le bord du lac.

Parce que nous autres, on a deux propriétés. On a une propriété qui est par le dépanneur Milène, qui est un terrain qui mesure 120 pieds de large, puis on a une autre propriété pratiquement parallèle l'autre côté. On aurait pu s'associer avec monsieur Grenier pour faire
900 passer une route en arrière du chemin, qui aurait contourné par le magasin par en arrière et faire un développement de chalets là. C'est sûr que c'est des choses qu'on aurait pu faire, puis qu'on peut encore faire même si le projet s'en vient, là, tu sais, mais...

LE PRÉSIDENT :

905 En fait, ce serait sur le bord du lac Blanc. On s'entend?

M. LUC GIONEST :

910 Exactement, parce qu'il y a une partie du bord du lac Blanc qu'on peut construire. On a mesuré et on a vérifié, il y a une possibilité de construire. Il y a un secteur que tu peux pas, mais il y a une possibilité que tu peux, parce que le sol est capable d'accueillir la construction.

LE PRÉSIDENT :

915 Est-ce que vous avez fait des démarches éventuellement pour regarder avec la Ville de Chandler ce qu'eux attendaient de vous à ce moment-là, si vous décidez d'aller de l'avant avec...

M. LUC GIONEST :

920

Non, on n'a pas fait cette démarche-là encore.

LE PRÉSIDENT :

925

Est-ce qu'il y aurait des contraintes de la part de la Ville de Chandler en termes de zonage ou en termes de largeur de terrain?

M. LUC GIONEST :

930

Le terrain est assez large pour accueillir. C'est sûr que pour nous autres, si on se fait... quand tu fais comme un genre de petit développement...

935

Parce qu'il y en a un présentement qui est en construction là. Si on regarde juste l'autre bord du lac, là, il y a un monsieur qui a acheté une grande propriété. Il est en train de construire une série de chalets, puis ça va être une rue privée. C'est sa rue à lui. C'est lui qui la déneige. C'est lui qui amène ses services d'égouts et d'aqueduc sur sa propriété. C'est faisable là; c'est faisable là-bas.

940

Parce que question de zonage, là, il y a toujours moyen de zoner ou de dézoner. C'est sûr que des fois, si tu enlèves, tu perds ton droit de zone. Je ne sais pas dans quelle catégorie que c'est inclus.

945

Mais monsieur Berger est ici et il pourrait peut-être vous parler plus de ça. Lorsqu'on fait de la construction au niveau locatif, si ça doit être commercial ou si ça tombe résidentiel, à ce niveau-là, je le sais pas, mais cette propriété-là aurait pu être utilisée pour ça.

LE PRÉSIDENT :

950

En quoi le projet du MTQ de passer un tronçon entre... sur votre propriété finalement, parce qu'il y a une partie de votre propriété qui va être amputée, mais il y a une partie quand même qui va être l'autre côté, en fait, du côté nord...

M. LUC GIONEST :

955

Oui.

LE PRÉSIDENT :

960

... du côté nord de la route, où ce développement de villégiature pourrait se faire, en quoi le projet pourrait empêcher de faire votre projet de villégiature?

M. LUC GIONEST :

965 Parce qu'on ne peut plus avoir d'accès direct sur la route, premièrement, puis il faudrait
acquérir beaucoup plus de terrains. En créant une route, parce que l'espace qui va rester entre le
lac et la route qui va être construite...

970 Parce que pour faire une rue, ça prend un minimum de tant de pieds. Si ça prend 75
pieds de large pour faire une rue, pour créer une rue, pour amener des services dessus et pour la
céder à la municipalité, parce que ça prend quand même assez large, ça fait que la partie qu'on
va manger en faisant un chemin, ce qui va rester pour construire un chalet, il n'en aura plus
assez, il n'aura plus assez de terrain. Tandis que si tu as un accès direct sur la route principale,
tu peux construire, parce que tu sors juste sur la route principale. Vous comprenez?

975 **LE PRÉSIDENT :**

Et si la rue se faisait par l'arrière, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité à ce moment-là...

M. LUC GIONEST :

980 Par en arrière? Bien, on ne peut pas.

LE PRÉSIDENT :

985 Il n'y aura pas un accès qui va continuer de l'autre côté de la route de l'Anse-aux-Canards?
À l'intersection de la route de l'Anse-aux-Canards et de la 132 qui va être construite, de l'autre
côté, est-ce qu'il n'y aura pas un accès par là?

M. LUC GIONEST :

990 Bien, on ne peut pas construire une route à plus que tant de pieds, à plus que tant de
distance d'un lac ou de ça. Puis selon moi, selon mes estimations, il n'y a plus assez de place
pour construire une rue pour aller parallèle au lac, pour rejoindre les habitations qui seraient bâties
là. Il ne resterait plus assez de place. Les bâtiments seraient trop proches du lac. Vous
995 comprenez?

1000 Si on met une rue en avant de la maison, plus la rue qui va être construite, le tronçon, il
ne reste plus assez de place pour bâtir. Ça fait que les terrains, ils tombent comme... puis ils
n'ont plus... si t'as pas l'accès sur le tronçon principal, tu n'as plus de valeur.

LE PRÉSIDENT :

Donc, j'imagine que ça va faire partie de vos négociations avec le ministère des
Transports?

1005

M. LUC GIONEST :

Je pense bien que oui.

1010

LE PRÉSIDENT :

Vous mentionnez que la variante A1 avec quelques modifications diminuerait grandement le nombre d'expropriations.

1015

M. LUC GIONEST :

Oui.

1020

LE PRÉSIDENT :

Pourtant l'étude d'impact, donc si vous regardez dans l'étude d'impact, en fait ce qui est coté au niveau du BAPE, le PR5.1 à la page 80, tableau 33, indique:

1025

Le recours à une expropriation de quinze résidences et un commerce pour la variante A1 et seulement une résidence pour la variante B3.

Est-ce que vous pourriez nous expliquer comment vous en arrivez à déterminer qu'avec certaines modifications, il y aurait une diminution importante du nombre d'expropriations.

1030

M. LUC GIONEST :

O.K. On a pris la variante A1, A2, A3 et on les a juxtaposées. Puis on a observé qu'en prenant une partie de la variante A2, ensuite de ça avec une partie de la variante A1 et une autre partie de la variante A3, on en arrivait à un tracé qui était, selon nous, acceptable.

1035

Puis quand je vous dis qu'il y avait moins d'expropriations, tout d'abord le commerce qui a été exproprié n'existe plus. Ça fait qu'il n'y a plus de commerce à exproprier. Aujourd'hui, c'est un bâtiment résidentiel.

1040

Deuxièmement, lorsqu'on sort de la courbe de la baie Saint-Hubert, la courbe qui tourne vers la droite, qui passe devant la maison de monsieur Morand, si on demeure dans l'axe et on décale légèrement vers l'ouest, il y a une maison sur le coin en avant de l'église, on passe dedans. Puis ensuite de ça, on débute une courbe. On revient sur le tracé et on débute une courbe. Puis on va passer un petit peu plus devant le terrain municipal, puis on enlève les quatre ou cinq maisons qui sont sur le long, sur le côté ouest de la Route 132.

1045

1050 On a évalué qu'il y avait à peu près huit maisons à exproprier au maximum, pour ensuite retrouver le tracé actuel, puis avec une légère courbe qui revenait dans le tracé et qui passait devant la maison à monsieur Fabrice Cyr, puis qui retombait dans le tracé, on pense que c'était quelque chose qui pouvait porter à une analyse un peu plus approfondie.

1055 C'est sûr que si, après une analyse plus approfondie, ils déterminent qu'il y a vraiment impossibilité, c'est sûr qu'on se plie à... mais on demanderait qu'il y aurait quelque chose qui soit approfondi à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

1060 Est-ce que vous croyez que les efforts qui ont été faits par le ministère des Transports pour...

M. LUC GIONEST :

Non.

1065 **LE PRÉSIDENT :**

... regarder différentes variantes ne sont pas suffisants?

M. LUC GIONEST :

1070 Non, ils ne sont pas suffisants.

LE PRÉSIDENT :

1075 Ce n'est pas suffisant.

M. LUC GIONEST :

1080 Non.

LE PRÉSIDENT :

Et pourquoi?

1085 **M. LUC GIONEST :**

Pourquoi? Parce que c'est comme que je vous dis, avec le peu de moyens que je dispose, j'ai vu, moi, à travers les trois tracés qui avaient été présentés, les trois variantes A1,

1090 A2 et A3, j'ai vu qu'il y avait une possibilité.

J'ai pris les photos aériennes qui ont été déposées par le ministère des Transports, j'ai tracé les courbes, j'ai gardé à peu près les mêmes paramètres qu'ils utilisent et j'ai vu qu'il y avait une possibilité. Cette possibilité-là, elle fait qu'on garde les niveaux de sécurité qui sont la même chose qui est faite ailleurs, les mêmes courbes approximativement qui ont été faites pour la route l'autre bord du pont de la rivière du Ouest, puis ça concerne à peu près la même chose.

1100 C'est sûr qu'il y a un petit peu plus de travaux si on regarde un petit peu l'ouest de la route parce que c'est sur le bord du flanc de la montagne, mais c'est de la roche, de l'ardoise, ce n'est pas dur à défaire. Ce n'est pas du roc solide qu'il y a là. C'est facile passer là.

Excusez-moi, là, mais ce n'est pas toutes des maisons qui valent... tu sais? C'est quelque chose qui est envisageable, je crois. Il y a quelque chose à regarder. Avant de nous rétrocéder un pareil tronçon routier, il y a quelque chose qui doit être approfondi légèrement à ce niveau-là.

1105 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, il faudrait que le ministère des Transports prenne une partie de chacune de ces trois variantes-là, A1, A2, A3, qu'il en fasse un tout, selon ce que vous me dites. Et, selon vous, il y aurait à ce moment-là faisabilité parce que les courbes ne seraient quand même pas si mal.

1115 Mais pour en arriver à établir les courbes, il faut quand même qu'il y ait des calculs qui soient faits. Est-ce que vous avez demandé à quelqu'un de vous aider à faire ces calculs-là?

M. LUC GIONEST :

1120 Je n'ai pas demandé à personne pour faire les calculs, mais j'ai pris les photos aériennes et j'ai vérifié les courbes qui avaient été effectuées dans les autres tracés et je les ai superposées aux photos aériennes. Puis en les superposant, il y avait une capacité de les placer là. Il y avait une capacité de faire, selon moi. Puis quand qu'on arrive sur la route en véhicule, là, puis on prend le temps de faire le tracé et d'observer, je me dis qu'il y a une possibilité. S'il y a une possibilité de le faire...

1125 Mais là, vous savez, le ministère des Transports, ils ont fait trois tracés puis ils auraient pu... à la lumière de ce que monsieur Albert nous a dit tantôt, compte tenu des affaires d'impact sonore, ça nous porte à douter des fois de la bonne foi du ministère des Transports.

LE PRÉSIDENT :

1130

Finalement, j'ai une dernière ou quelques dernières questions. Dans votre mémoire, vous mentionnez que:

1135

La section du tracé partant de la baie Saint-Hubert à la sortie ouest de la route Olsen, la variante A1 avec quelques modifications devrait être retenue.

Pourquoi seulement cette section devrait rester dans l'axe de la route et passer où se trouve votre commerce?

1140

M. LUC GIONEST :

1145

Pourquoi? Parce que les restrictions géographiques présentes dans le secteur ouest, c'est pratiquement impossible de repasser le tracé et de couper trois courbes aussi grandes avec des dénivellements aussi profonds. Il faut être réaliste aussi, là. Pour tout ce secteur-là, même si ça nous affecte, il faut comprendre qu'il y a une nécessité au niveau de la sécurité routière. On en est conscients.

1150

Puis là-dessus, là, je rejoins monsieur Albert pour les propos qu'il a dits tout à l'heure. C'est vrai qu'il y en a des multitudes d'accidents. Puis c'est vrai que ça fait plusieurs camions de bois qui versent dans la route.

1155

Il y en a un qui a versé en avant de chez mon père pas plus tard que cet été, un gros 22 roues. Il a versé en avant de la maison. Il a manqué le croche puis il s'est «effoiché» en avant de la maison. Puis il y en a au moins, à ma connaissance là, quatre à cinq dans le pont de la rivière l'Anse aux Canards qui se dompent là, quatre à cinq à ma connaissance. Il y en a un qui venait débarquer des matériaux chez Nadeau Construction. Puis il y a avait trois à quatre gros camions de bois qui... l'année passée, il y a un fardier qui a passé tout droit. Ça en fait plusieurs là. C'est un miracle s'il y a une personne qui est mort encore dans ce croche de pont là. Ça n'a pas de bon sens.

1160

Ça fait qu'on comprend bien que pour redresser la situation dans ce secteur-là, il n'y a pas d'autre choix que de passer en arrière, on le comprend. Ça, on est réalistes à ce niveau-là. Mais on pense qu'il y a une possibilité.

1165

Je ne dis pas qu'il y a une assurance, mais on pense qu'il y a une possibilité pour ce qui est du secteur est, qui est entre la baie Saint-Hubert et la route Olsen, dans ce secteur-là en particulier, on pense qu'il y a une possibilité d'adapter un tronçon sécuritaire dans ce niveau-là. Peut-être pas à des vitesses de 90 kilomètres/heure comme il est espéré par le ministère des Transports, mais on pense qu'il y a une possibilité.

1170

Puis de mettre une zone de 70 kilomètres/heure dans ce coin-là, ça ne viendrait pas,

comment dirais-je, ça ne viendrait pas... le monde n'arrêtera pas de tourner à cause de ça, là. On se comprend bien que dans le secteur l'autre bord du pont de la rivière du Nord, c'est un secteur de 70 kilomètres/heure. Puis dans le secteur près de l'Église, c'est un secteur qui affiche déjà une vitesse de 80 kilomètres/heure, même si les réfections n'ont pas été établies.

Donc, on se dit que si on établit des réfections raisonnables, on peut appliquer une vitesse de 70 kilomètres/heure, qui va satisfaire l'élément de sécurité recherché par le ministère des Transports et qui va servir la population, tout en limitant les dommages économiques, écologiques, sociaux que ça va créer.

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce qu'une limite de 70 kilomètres/heure va satisfaire ceux qui sont en transit?

M. LUC GIONEST :

Je ne peux pas répondre pour eux autres, mais je sais que ça va nous satisfaire en maudit nous autres, par exemple.

LE PRÉSIDENT :

Cette dernière proposition-là à partir de la baie Saint-Hubert jusqu'à la route Olsen, quels seraient les avantages sur le plan social de votre proposition?

M. LUC GIONEST :

Au niveau social, ceux qui discutaient en particulier, c'est les impacts reliés aux niveaux sonores. Si dans le secteur de la route... c'est identifié dans l'étude d'impact qu'il y a des secteurs qui vont être touchés par les niveaux sonores. Les niveaux sonores, c'est la santé, c'est social, c'est des pertes de sommeil reliées à tout ça. Le secteur qui part de la route Albert, peut-être un petit peu plus haut...

LE PRÉSIDENT :

Mais là, on ne parle pas de la route Albert, Monsieur Gionest. On parle du secteur qui... parce que votre proposition, c'est à partir de la baie de Saint-Hubert jusqu'à la route Olsen. Juste ce secteur-là, si on s'entend, on s'entend juste pour celui-là, maintenant quels seraient les avantages ou les impacts sociaux que votre proposition pourrait faire.

M. LUC GIONEST :

Bien, l'impact social...

1215 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que sur le plan social, il doit avoir certains avantages si vous nous proposez ça.

1220 **M. LUC GIONEST :**

Que je vous propose ça?

LE PRÉSIDENT :

1225 Oui?

M. LUC GIONEST :

Oui.

1230

LE PRÉSIDENT :

Quels sont-ils?

1235 **M. LUC GIONEST :**

O.K. Tout d'abord, au niveau social, ça va limiter le sentiment d'isolement. Parce que j'ai déjà discuté avec certains propriétaires. Immédiatement que la route va passer à l'extérieur du tracé, leur propriété sont à vendre; ils se débarrassent de ça. Ils ne veulent pas être relégués à des routes secondaires. Ce n'est pas leur but. S'ils se sont installés sur la route principale, c'est parce qu'ils ont toujours voulu avoir accès.

1240

Je ne dirais pas que la Ville ne nous offre pas un service, mais je vais vous dire que le service qui nous est offert en fait de déneigement et d'entretien routier est beaucoup plus de haut niveau que celui qui nous est offert par la Ville de Chandler. Sans pouvoir dire que la Ville de Chandler ne nous offre pas la machine adéquate, mais je peux vous dire que les routes de la 132 présentement sont beaucoup mieux entretenues pour la neige que les routes secondaires. J'en fais les frais.

1245

Je vis dans une route secondaire. Je vis juste l'autre bord du lac ici, là. Puis l'hiver, je peux vous dire que devant mon magasin sur la Route 132, ma route est très, très bien dégagée. Ce n'est pas toujours le cas, parce que la capacité qu'a la Ville de Chandler, elle n'a pas les moyens que le ministère des Transports a. Puis ça, là, c'est un élément qui est recherché par beaucoup de personnes qui vivent le long de la Route 132. C'est un élément qui est très recherché.

1250

1255

Il y a beaucoup de personnes âgées que c'est insécuritaire pour eux autres de vivre dans

1260 des routes secondaires l'hiver. Ça crée une certaine insécurité, ça. Parce que des fois, les ambulances et les services de première nécessité, ils n'ont pas toujours accès dans les grosses tempêtes, ce qui n'est pas toujours le cas sur la Route 132 qui est toujours bien entretenue, Monsieur.

LE PRÉSIDENT :

1265 Merci, Monsieur Gionest. Maintenant, vous êtes encore le représentant de la compagnie 9015-1036 Québec inc. Donc, je vous écoute.

M. LUC GIONEST :

1270 L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

LE PRÉSIDENT :

1275 Monsieur Gionest, à qui s'adressent les services offerts par le dépanneur Milène?

M. LUC GIONEST :

1280 Les services offerts par dépanneur Milène s'adressent en particulier, tout d'abord, à tous les habitants du secteur ouest du quartier de Pabos Mills. Quand je vous parle toutes les personnes du quartier de Pabos Mills, c'est-à-dire à partir à peu près de l'église jusqu'à peu près, je dirais, Nadeau Matériaux de construction. C'est le secteur en particulier, grosso modo, que le dépanneur dessert.

1285 En plus de ça, bien, il dessert la clientèle de la base plein air de Bellefeuille. Il dessert aussi la clientèle du bourg de Pabos, c'est-à-dire plus précisément les personnes qui sont en camping l'été. Il dessert aussi une clientèle élargie, je dirais, qui peut aller de Port-Daniel jusqu'à Saint-Adélaïde-de-Pabos, compte tenu qu'on est spécialisés au niveau des jeux vidéos.

1290 Les jeux vidéos, ce n'est pas tous les endroits qui les ont comme nous autres. On en garde une vaste sélection, on a tous les types de consoles, que ce soit... on est à jour toujours là-dedans. Ça fait plusieurs années qu'on est dans ça et on a élargi notre clientèle, compte tenu que ce n'est pas tous les autres commerces qui desservent ce service-là en particulier.

1295 On dessert aussi les services postaux. Parce que le seul bureau postal dans notre secteur, si celui-ci n'est plus là, c'est Newport qui est à l'autre extrémité, ou c'est Chandler. Puis si on a une concession postale à Pabos Mills, c'est la volonté de Postes Canada qui priorise le secteur ouest de Pabos Mills, compte tenu qu'il est à peu près à mi-chemin entre les deux. C'est le secteur que dessert, grosso modo, le dépanneur Milène de Pabos Mills.

1300 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez, grosso modo, dans le fond, établir le pourcentage de votre chiffre d'affaires en termes de clientèle.

1305 Par exemple, si on prend la clientèle locale, ça peut représenter combien votre chiffre d'affaires, la clientèle touristique de Pabos et du bourg de Pabos, du camping et de la base de plein air, et la clientèle de transit. Grosso modo, on peut dire que c'est combien?

M. LUC GIONEST :

1310

C'est difficile à évaluer. Présentement, dans la situation où est-ce qu'on se trouve, je dirais que... je vais parler plus du passant que du résidant. Parce que le résidant, c'est lui qui vit juste dans mon entourage; c'est celui-là qui vient juste pour venir au magasin. Je dirais que 60 %, approximativement, c'est du résidant. Je dirais que 40 %, c'est du passant.

1315

LE PRÉSIDENT :

Quand vous dites: «du passant», c'est quelqu'un...

1320 **M. LUC GIONEST :**

Ça peut être quelqu'un qui part de Chandler pour s'en aller à Paspébiac ou qui part de Chandler pour s'en aller à Port-Daniel, c'est du passant, ou qui part de Chandler pour s'en aller à Newport ouest. C'est du passant.

1325

LE PRÉSIDENT :

Et qu'est-ce qui les incite à arrêter chez vous?

1330 **M. LUC GIONEST :**

Bien, ce qui les incite à arrêter chez nous, c'est les services qu'on offre. La plupart du temps, c'est du vidéo.

1335 **LE PRÉSIDENT :**

On va s'entendre. Quand vous parlez de service, donc quelqu'un qui part de Chandler, qui s'en va à Newport, ou quelqu'un qui part de Port-Daniel, qui s'en va à Grande-Rivière, qui arrête chez vous, c'est pour des services bien précis. C'est ça?

1340

M. LUC GIONEST :

1345 Bien, des fois, c'est pour arrêter juste pour chercher des cigarettes ou chercher, je ne sais pas, de la bière ou n'importe quoi, tu sais. Mais des fois, compte tenu qu'on est sur l'axe principal, bien, il arrête chercher un vidéo puis il va prendre d'autre chose en passant. Vous comprenez?

LE PRÉSIDENT :

1350 Oui, mais là...

M. LUC GIONEST :

1355 Non?

LE PRÉSIDENT :

Oui, je comprends très bien. Donc, autrement dit...

1360 **M. LUC GIONEST :**

Ça ne répond pas à votre question, O.K.

LE PRÉSIDENT :

1365 Bien, ça répond.

M. LUC GIONEST :

1370 En partie.

LE PRÉSIDENT :

1375 Ça répond. Parce que finalement quand on parle de clientèle de transit comme ça, à mon avis, ce n'est pas une clientèle de transit. Pour moi, une clientèle de transit, c'est quelqu'un qui part de Montréal, qui vraiment fait du transit, qui fait le tour de la Gaspésie. Ça, je considère ça peut-être plus comme une clientèle de transit.

1380 Alors que quelqu'un qui demeure à Port-Daniel, qui est au courant de la spécification des jeux vidéo que vous avez chez vous, que vous êtes à peu près le seul dans la région à détenir toutes les consoles à la mode et aussi à la fine pointe de la technologie, donc si vous êtes le seul à avoir ça chez vous, les gens le savent, donc c'est plutôt une clientèle locale.

Même s'ils demeurent, je ne sais pas, moi, à Grande-Rivière, ça demeure quand même une clientèle relativement locale.

1385

M. LUC GIONEST :

O.K. C'est difficile à évaluer. Je sais, par contre, que pendant la période estivale, le nombre de clients relié au transit, à la circulation de transit, est plus élevé pendant l'été. Ça, c'est indéniable, c'est la période touristique.

1390

LE PRÉSIDENT :

Eh voilà!

1395

M. LUC GIONEST :

Puis si je vous disais que mon chiffre d'affaires, je vais parler de pourcentage, je ne parlerai pas de chiffres là, mon chiffre d'affaires d'été comparé à un chiffre d'affaires d'hiver, il peut avoir jusqu'à 40 % de différence, 30 à 40 % de différence.

1400

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce que vous attribuez cela strictement à la clientèle qui passe ou encore...

1405

M. LUC GIONEST :

J'attribue...

1410

LE PRÉSIDENT :

Parce qu'il faut tenir compte de la clientèle du bourg de Pabos qui...

M. LUC GIONEST :

1415

Je peux dire, mettons que sur ce 40 %, on va couper à peu près la poire en deux, il y a au moins 50 % de ce 40 %, c'est-à-dire à peu près 20 % de mon chiffre d'affaires total qui vient vraiment du trafic de transit pendant l'été, au moins 20 %. Quand je vous parle d'été, je vous parle, là, à partir de mai, juin, juillet, août. C'est à peu près quatre mois.

1420

LE PRÉSIDENT :

Dans votre mémoire, vous parlez également de la fermeture probable du dépanneur si vous n'avez pas pignon sur rue. Est-ce qu'il y a des facteurs qui vous inciteraient à fermer votre dépanneur?

1425

M. LUC GIONEST :

1430 Bien, c'est sûr. Parce que la rentabilité dans ce domaine-là n'est pas... ce n'est pas une mine d'or. Ça fait que si la courbe des ventes ne dépasse pas un certain point, on ne passe pas à travers. Puis la courbe des ventes, si on enlève le facteur des ventes qui passent par année, le facteur de la route de transit, si on enlève ça, on tombe sous le seuil de rentabilité. Vous comprenez?

1435 Ce qui fait la différence là, c'est le transit. Si je n'ai pas ça, mon entreprise ne devient plus rentable ou assez moins rentable que ça ne vaut plus la peine de garder ça. Vous comprenez? Cette différence-là, c'est ça qui fait qu'il y a ouverture ou fermeture, puis ça ne sera pas long si je perds plus que tant.

1440 Parce qu'au fil des ans, il a fallu diversifier, compte tenu qu'on vit une diminution de population. On est affectés par l'économie. La fermeture de Papiers Gaspésia encore là qui affecte pas seulement mon commerce mais l'ensemble des commerces de la région. Si on prend ces facteurs-là et on les additionne, on est obligés de continuellement essayer de diversifier.

1445 J'ai commencé en 95, j'ai doublé de superficie depuis 95 et j'ai augmenté mon chiffre d'affaires, c'est sûr, mais il faut toujours être constamment en expansion. Puis si j'arrête de prendre de l'expansion ou si j'arrête d'élargir puis d'agrandir mes services, je vais faire comme beaucoup qui ont subi le même sort, ils sont fermés. Ça fait qu'il faut constamment élargir, grandir sans... c'est comme un combat contre la montre, contre le temps.

1450

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'un accès routier, finalement un accès direct à une route, et même si ce n'est pas sur la 132, est-ce que ce n'est pas un gage de stabilité économique?

1455

M. LUC GIONEST :

Pardon?

1460

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'un accès direct à une route, même si ce n'est pas la Route 132, parce que vous avez quand même à l'heure actuelle un accès direct à la route 132...

1465

M. LUC GIONEST :

Non, pour moi, ce n'est pas...

LE PRÉSIDENT :

1470

Dans le futur, vous allez avoir quand même un accès direct à une route.

M. LUC GIONEST :

1475

Absolument pas.

LE PRÉSIDENT :

1480

Ce n'est pas un gage de stabilité?

M. LUC GIONEST :

Non.

1485

LE PRÉSIDENT :

Et est-ce que ça...

M. LUC GIONEST :

1490

Ce n'est pas un gage de stabilité et ce n'est pas un gage de continuité au développement. Moi, si je suis installé sur une route... moi, j'avais des projets pour mon commerce. J'avais d'autres projets, mais je suis obligé d'arrêter. Je ne peux plus parce qu'il y a trop d'incertitude en avant de moi. Vous comprenez?

1495

Il y avait une station-service dans mon secteur. Mon but, moi, c'était d'en installer une station-service et d'offrir une gamme plus large, c'est-à-dire station-service pour les poids lourds puis pour tout le kit. Mais pour ça, là, ça me prend du terrain puis ça me prend de l'espace.

1500

J'en ai un certain espace, mais je ne peux pas me lancer dans un investissement aussi grand puis de pas savoir qu'est-ce que je vais pouvoir faire si je peux m'installer l'autre bord. Il faut que j'attende que le tracé est fait puis j'attende que je suis capable de m'installer là pour pouvoir développer mon commerce. Présentement, je suis comme à l'arrêt.

1505

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous êtes au fait que, à l'heure actuelle, le zonage permis ne permet pas d'avoir un poste à essence?

1510 **M. LUC GIONEST :**

Non. Bien, il n'y a pas de législation qui m'empêche, en autant que mon équipement soit adéquat, parce que je suis dans une zone commerciale, en autant que mon équipement...

1515 La seule chose dans ma zone commerciale, moi, c'est de l'industriel que je n'ai pas le droit de faire, selon ce que... monsieur Berger pourrait peut-être plus vous éclairer là-dessus. Je crois qu'il y a de l'industriel que je ne peux pas faire, parce que c'est une zone commerciale mais comme limitée à du commerce.

1520 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est ça, elle est zonée commerciale, mais limitée effectivement à certains types de commerces.

1525 **M. LUC GIONEST :**

Exact.

LE PRÉSIDENT :

1530 Notamment, à moins que je me trompe, je pense qu'on ne peut pas installer un poste à essence.

M. LUC GIONEST :

1535 Bien, ça me surprend, parce qu'il y en avait un d'installé juste en face de chez nous, pas loin, puis il n'a pas eu de problème pour l'installer. Pourtant, il était juste au côté d'un parc d'enfants, puis il n'a pas trouvé de problème là. Ça fait que je ne pense pas qu'il y en aurait chez nous.

1540 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Est-ce que le fait aussi de ne plus avoir la Route 132 qui va passer devant chez vous, ce ne sera pas plus sécuritaire pour les enfants du secteur qui vont pouvoir aller à votre dépanneur à pied ou en bicyclette sans être obligés de regarder chaque côté s'il n'y a pas les camions lourds qui se promènent où il y a de la circulation?

1545 Parce qu'on sait que, durant la période estivale, la circulation est quand même importante sur la Route 132. Donc, en éliminant finalement ça, est-ce que ça pourrait vous donner peut-être
1550 un accès beaucoup plus facile à ces enfants-là?

M. LUC GIONEST :

1555 Je suis d'accord avec vous en partie, Monsieur le Président, sauf que si mon commerce est installé sur le nouveau tronçon, il ne sera pas l'autre bord du tronçon, il va être ce bord ici. Ça fait que les enfants n'auront pas besoin de traverser le nouveau tronçon par l'autre bord, compte tenu qu'il n'y a pas assez de terrain sur l'autre côté pour me construire. Je dois me construire sur le côté sud.

1560 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, ça, je l'avais compris, mais si on fait abstraction de construction là. Maintenant, là, si on fait abstraction que vous... parce que le ministère des Transports a des servitudes de non-accès. Donc, vous ne pourrez pas vous construire de ce côté-là.

1565

Maintenant, le fait d'avoir moins de circulation sur l'actuelle Route 132 qui va devenir une route municipale, à ce moment-là, est-ce que vous convenez avec moi que ça peut être intéressant pour augmenter votre clientèle de la part des enfants?

1570 **M. LUC GIONEST :**

Pas du tout, parce que je sais que si je ne suis pas installé sur le tronçon principal, je ne serai plus là. Il n'y aura plus d'accidents, ça c'est sûr, reliés aux enfants.

1575 **LE PRÉSIDENT :**

Vous dites que:

La servitude de non-accès doit faire l'objet d'une modification.

1580

Selon le ministère des Transports:

La nécessité d'une telle servitude est absolument requise puisqu'elle permettra d'améliorer la sécurité des usagers en éliminant les points de conflit, tels les entrées charretières, tout en assurant une visibilité accrue et en facilitant la circulation de transit.

1585

Est-ce que vous partagez ce point de vue avec le MTQ?

M. LUC GIONEST :

1590

Pas du tout, pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

1595 Pourquoi?

M. LUC GIONEST :

1600 Compte tenu que, je ne sais pas, je pense que dans l'ensemble du réseau routier gaspésien, des zones de non-accès et des zones où est-ce qu'il n'y a pas de construction, là, c'est une partie infime de l'ensemble, à part que c'est des bouts où est-ce qu'il n'y a aucune construction, puis il n'y a rien, des bouts qui est désert. Mais il n'y a pas plus... comment je dirais?

1605 Quand les routes sont belles, quand les routes sont bien faites, qu'il y a quelque sortie que ce soit pour des petits secteurs comme nous autres... mettons, on parle d'à peu près un kilomètre de secteur qui ne serait pas assujéti. Un kilomètre, je ne pense pas que ça va avoir un facteur important sur la sécurité routière si on considère l'ensemble du réseau routier gaspésien. C'est minime.

1610 J'ai de la difficulté un petit peu avec ça. Je comprends leur obsession au niveau de la sécurité routière. Je comprends que la sécurité routière, c'est un facteur important. Je suis d'accord avec ça. Mais de là à créer des zones, des secteurs qui ne sont pas équitables, ce n'est pas équitable par rapport à d'autres...

1615

LE PRÉSIDENT :

C'est par rapport à qui que ce n'est pas équitable?

1620 **M. LUC GIONEST :**

1625 Bien, c'est par rapport... regarde, je vais vous donner un exemple. Présentement, à Chandler, il n'y en a pas de zone de non-accès. C'est où qu'ils se construisent là. La caisse populaire qui se construit un bâtiment de je ne sais pas combien de millions, elle s'est construite où? Elle s'est construite sur l'axe principal. La pharmacie Jean Coutu qui est en train de se construire je ne sais pas combien de millions, il s'est construit sur l'accès principal.

1630 Puis nous autres, on veut bâtir un dépanneur qui est gros comme je ne sais pas comment, c'est quoi là? Là-bas ce n'est pas dangereux, puis ici c'est dangereux? Je ne sais pas. Je ne comprends pas.

LE PRÉSIDENT :

1635 Mais on est dans le noyau urbain à ce moment-là, lorsque vous parlez de la caisse populaire et lorsque vous parlez de l'autre commerce.

M. LUC GIONEST :

Oui, mais regarde, Monsieur le Président...

1640

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ce n'est pas différent d'être en noyau vraiment urbain alors que d'être en noyau rural?

1645

M. LUC GIONEST :

Pour moi, il n'y a pas de danger. Il n'y a pas de danger à délimiter un certain secteur puis diminuer une vitesse. Si on tient compte des besoins de la population et des propriétaires qui sont là, si on tient compte de leurs besoins... s'ils font une route puis ils voient, s'ils disent que dans ce secteur-là: «O.K., on donne une servitude. On laisse un bout qu'on ne place pas de servitude», puis qu'on met une zone de vitesse qui soit raisonnable pour le secteur, il n'en aura pas de danger puisqu'il n'y en a pas ailleurs là.

1650

1655

Compte tenu qu'on a déjà un secteur qui va être touché par les problèmes reliés au niveau sonore élevé, qui est la route Albert et la route de l'Anse-aux-Canards, de placer une limite de vitesse de 80 kilomètres/heure dans ce secteur-là, ça ferait une pierre deux coups.

1660

Ça diminuerait les problèmes d'impact sonore et ça amènerait un élément de sécurité qu'on pourrait permettre une zone qui ne serait pas asservie à la zone de non-accès. En mettant une zone de 80 kilomètres, ça diminuerait la vitesse, ça réglerait le problème au niveau sonore, je dirais en grande partie, puis ça réglerait le problème au niveau de donner un droit où ce qu'on pourrait s'établir des commerces pour un petit secteur.

1665

LE PRÉSIDENT :

Mais considérez-vous que vous avez un droit acquis?

1670

M. LUC GIONEST :

Si je considère qu'on a un droit acquis?

1675

LE PRÉSIDENT :

Oui?

M. LUC GIONEST :

Peut-être pas un droit légal, mais je dirais peut-être un droit moral.

1680

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous croyez que l'affichage de votre commerce le long de la future Route 132 pourrait être intéressant pour vous?

1685

M. LUC GIONEST :

Pour moi, ça ne sera pas un élément qui va faire la différence. Ce n'est pas ça qui va faire que le commerce va rester là. Ça, c'est sûr et certain.

1690

LE PRÉSIDENT :

Mais pourquoi?

1695

M. LUC GIONEST :

Pourquoi? Parce que comme expliquait monsieur Albert précédemment, par ma propre expérience, quand je roule sur la route, j'arrête où ce que c'est proche. Quand je vois une station de service, un dépanneur, je le vois. Je ne commencerai pas à chercher une rue pour rentrer dans une place que je ne connais pas quand je suis voyageur de transit.

1700

LE PRÉSIDENT :

Qu'est-ce que vous suggérez à la commission pour améliorer la visibilité de votre commerce? Avez-vous des suggestions à nous proposer?

1705

M. LUC GIONEST :

Pour améliorer la visibilité, la seule condition qu'on demande, c'est un droit de s'installer sur nos propriétés commerciales en bordure du nouveau tronçon routier.

1710

LE PRÉSIDENT :

Donc, autrement dit, pour vous, la seule alternative...

1715

M. LUC GIONEST :

Exactement.

1720 **LE PRÉSIDENT :**

... c'est l'élimination de la servitude de non-accès.

1725 **M. LUC GIONEST :**

En partie.

LE PRÉSIDENT :

1730 Et l'autre partie?

M. LUC GIONEST :

1735 Bien, en partie, je veux dire parce que... quand je dis: «en partie», ça veut dire pas l'élimination de la zone de non-accès sur tout le tronçon. Ça veut dire pour le secteur des terrains commerciaux. C'est ce secteur-là qui est privilégié. C'est sûr quand on parle de...

1740 Tantôt, vous me parliez d'une zone urbaine. Une zone urbaine, c'est parce qu'on l'a étiquetée zone urbaine. Ce n'est pas à cause que le centre-ville de la Ville de Chandler possède un hôpital et possède un centre d'achats puis ça que... elle a été seulement étiquetée zone urbaine.

LE PRÉSIDENT :

1745 Et c'est quoi être étiqueté zone urbaine?

M. LUC GIONEST :

On la considère comme une zone urbaine.

1750

LE PRÉSIDENT :

Pour quelle raison?

1755 **M. LUC GIONEST :**

1760 Je ne sais pas. Mais moi, je sais que pourquoi que, nous autres, on n'est pas une zone urbaine? Parce qu'on est plus petits? Parce qu'on a juste un commerce ou deux commerces? Ce concept de zone urbaine là, c'est un peu centralisateur, si vous me permettez. Parce qu'il y a quelque chose, là, je ne voudrais pas faire un procès d'intention, mais il y a quelque chose d'un petit peu malsain en dessous de ça.

1765 On sait que la Ville de Chandler va être affectée principalement, le coeur de la Ville de Chandler, compte tenu que les immobilisations de Papiers Gaspésia, c'est le quartier de Chandler qui va avoir à assumer la plus grande part du manque à gagner, compte tenu des immobilisations de la Ville. On va dire à peu près 60 %. Je n'ai pas les pourcentages exacts, là, mais le coeur de la Ville de Chandler va avoir à assumer ça.

1770 Donc, s'il n'y a pas un apport économique supplémentaire qui vient pour le centre-ville de Chandler, il va avoir une grande problématique reliée pour le quartier de la ville de Chandler. Si, au détriment des commerces environnants, on favorise le centre-ville de Chandler, on élimine ce qu'il y a chaque bord, puis on centralise l'activité économique dans ce centre-ville, on fait mourir les petits chaque bord pour réussir à faire vivre le gros milieu. C'est un petit peu ça, sans vouloir faire un procès d'intention à la Ville de Chandler.

1775

LE PRÉSIDENT :

Tantôt, vous avez mentionné que vous aviez des projets d'expansion du dépanneur. En quoi consiste ce projet-là?

1780

M. LUC GIONEST :

1785 Oui. Notre terrain qui est en bordure... tout d'abord, on en discute, on en parle, on voulait placer une station-service, réaménager notre commerce, placer une station-service pour pouvoir accueillir les poids lourds et pouvoir accueillir les autos pour desservir notre coin.

1790 Parce qu'en développant le côté pétrolier, on amène un élément supplémentaire d'activité économique dans les autres domaines. Vous savez, un poids lourd qui arrête ou des autos qui arrêtent chercher de l'essence, ça aurait créé une activité économique un petit peu plus... un autre élément supplémentaire pour nous autres.

1795 Puis on avait pensé aussi de faire du développement à l'arrière. Si c'était possible, sur le long du lac, de développer des chalets sur le bord du lac. Parce que la compagnie 9015-1036, Monsieur le Président, possède aussi d'autres activités. Elle possède des maisons. Elle a d'autres activités, des maisons en loyer. Elle achète des maisons, elle répare, elle rénove, elle loue. C'est ça qu'elle fait. Vous comprenez? Elle diversifie ses activités.

LE PRÉSIDENT :

1800 Où en est votre projet finalement relativement à ce projet d'avoir de l'essence, d'avoir des espaces pour le trafic lourd, le trafic routier? Où c'en est dans votre démarche?

M. LUC GIONEST :

1805 Bien, à partir du moment où ce qu'on a su que le projet de la Route 132 de rénovation et de réaménagement s'en venait, on a arrêté.

Parce qu'on avait eu des discussions avec la compagnie qui nous approvisionne, les bannières principales qui sont Métro – Richelieu, qui nous approvisionne. Puis eux autres, ils ont
1810 des contacts avec des pétrolières parce qu'ils font des «partnership». Ça fait qu'ils nous avaient dit qu'il y avait une compagnie pétrolière qui était intéressée à venir se trouver une bannière dans notre secteur, qui était la compagnie Shell.

Puis à partir du moment où ce qu'on a su que le réaménagement de la Route 132
1815 s'effectuait, on a cessé de discuter de ça. On a dit: «Ça, on met ça de côté, puis on attend de savoir quelles vont être les démarches puis, le projet, comment il va être présenté.»

Puis si cette clause-là de non-accès n'est pas levée, on ne peut pas s'embarquer de faire des investissements sur une route secondaire et de se ramasser après ça qu'on est obligés de tout
1820 déménager ça sur la Route 132 de nouveau, parce qu'on sait que ça ne serait pas viable sur une route secondaire. On le sait.

LE PRÉSIDENT :

1825 Et est-ce qu'avec Shell, disons qu'ils semblaient intéressés, est-ce que ça aurait été strictement du pétrole pour les poids lourds ou bien non ça aurait été également pour n'importe qui? Comme moi, par exemple, je passe devant chez vous...

M. LUC GIONEST :

1830 Ça aurait été les deux services. Ça aurait été le diesel puis ça aurait été l'essence régulière pour les autos, puis tous les produits dérivés qui viennent aussi, là, c'est-à-dire l'huile, les lubrifiants, tout ça.

LE PRÉSIDENT :

C'est parce que je regarde, j'essaie de voir, est-ce que le fait que vous n'avez pas
1835 poursuivi fait en sorte qu'ils ont construit à Chandler, Shell?

M. LUC GIONEST :

1840 Bien, c'est sûr qu'ils ont construit à Chandler. Puis on l'a peut-être perdu, là, tu sais, parce que c'est avec eux autres qu'on s'attendait faire une approche, tu sais. Mais c'est sûr que le marché pétrolier, il n'est pas facile, mais on s'attendait que... c'est quelque chose qu'on

1845 pensait mettre de l'avant, qu'on réfléchissait puis on portait une réflexion là-dessus.

Mais quand le projet de réaménagement est arrivé dans le décor, c'est sûr qu'on a dit: «On arrête de penser à ça, puis on ne met pas d'énergie là-dessus tant et aussi longtemps qu'on ne saura pas qu'est-ce qui va en advenir du projet de réaménagement tel qu'il est présenté.»

1850

Compte tenu aussi que le seul vendeur d'essence qu'il y avait à Pabos Mills a fermé entre-temps, ça nous ouvrait une porte. Le compétiteur qui était là n'était plus là. Ça nous donnait une certaine opportunité en même temps, parce qu'il a fermé à peu près en même temps que le projet est arrivé.

1855

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce que le fait que celui-là soit fermé ne vous a pas ouvert des oeillères en disant: «Bien, peut-être qu'il y a danger de s'installer?»

1860

M. LUC GIONEST :

Non, pas du tout, parce qu'il faut dire qu'il n'avait pas le site adéquat, lui, pour placer une station-service. Il était juste à la sortie d'une courbe puis à l'entrée d'une courbe. Ce n'était pas vraiment un endroit stratégique, là.

1865

Mais nous autres, compte tenu qu'on était après un certain bout dans une courbe, puis après une montée, les véhicules ralentissent quand ils prennent la courbe, puis quand ils montent la côte, ils ralentissent quelque peu, ça faisait comme un effet dans les deux sens.

1870

Puis c'est ça qui est recherché par les pétrolières, c'est où ce qu'il y a le trafic, il y a un ralentissement qui est causé soit par des délimitations de vitesse ou soit par des machines géographiques. C'est les deux éléments principaux qu'ils utilisent pour déterminer un endroit stratégique là. Mais cet endroit stratégique là, c'est sûr que quand il est relégué dans une route secondaire, il n'a plus sa même importance là.

1875

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, Monsieur Gionest.

1880

M. LUC GIONEST :

Je vous remercie.

1885 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Madame Durand, est-ce qu'il y a des personnes qui se sont inscrites pour des expressions verbales? Il n'y a personne? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui s'est enregistré pour des rectifications de faits? Non plus? Merci, Madame Durand.

1890

Ceci met fin à la deuxième partie de l'audience publique.

1895

Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés ainsi que les transcriptions dans les centres de consultation ainsi que dans le site Internet du BAPE. Ces centres demeurent ouverts tout au cours du mandat de la commission et même un mois après la sortie publique du rapport du BAPE.

1900

La commission devra déposer son rapport à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard le 8 janvier 2009. Cependant, la commission pourrait déposer son rapport avant s'il s'avérait que son enquête et son rapport soient complétés.

1905

Notre rapport fera état des constatations et de l'analyse de la commission à l'égard du projet à l'étude. Après le dépôt du rapport de la commission, la ministre dispose de soixante jours pour le rendre public.

1910

Je rappelle que les commissions du BAPE ne sont pas décisionnelles. Notre mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation sociale et environnementale du projet à la lumière des opinions émises par les participants à nos travaux afin d'éclairer la prise de décision gouvernementale dans une perspective de développement durable.

1915

Il appartiendra par la suite au gouvernement d'autoriser la réalisation de ce projet avec ou sans modification et aux conditions qu'il déterminera, ou encore de le refuser. Il n'existe pas de délai quant à la décision que prendra le gouvernement sur le projet.

1920

En mon nom et au nom du personnel de la commission, je profite de l'occasion pour remercier tous les participants qui ont fait en sorte que l'exercice se soit déroulé dans un climat serein et respectueux. Je remercie le promoteur et les personnes-ressources pour leur collaboration et leur ouverture en première partie. Je tiens aussi à remercier les participants qui sont venus obtenir de l'information sur le projet en première partie.

1925

Enfin, je remercie le personnel de la commission ainsi que les gens du Centre des services partagés du Québec et la responsable de la transcription.

Je vous rappelle aussi qu'il nous ferait plaisir que vous complétiez les sondages qui sont à l'arrière. Donc, demandez à madame Durand, elle se fera un plaisir de vous en remettre un. Donc, la commission apprécierait beaucoup recevoir vos commentaires sur cette deuxième partie de l'audience publique.

Je déclare donc la deuxième partie de l'audience publique terminée.

1930

Merci et bonne fin de soirée.

1935

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographées prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

1940

LISE MAISONNEUVE, s.o.