

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. FRANÇOIS LAFOND, président
M. JOHN HAEMMERLI, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET
DE CONSTRUCTION D'UNE AUTOROUTE DANS L'AXE DE LA ROUTE 185 ENTRE
RIVIÈRE-DU-LOUP ET LA FRONTIÈRE DU NOUVEAU-BRUNSWICK
TRONÇON CABANO-NOUVEAU-BRUNSWICK**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 23 octobre 2006 à 19 h
Salle Témiscouata
7, rue de la Fabrique
Notre-Dame-du-Lac

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 23 OCTOBRE 2006	
SÉANCE DE LA SOIRÉE	
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS	
M. RODRIGUE LAVOIE	11
GARAGE LAFORGE & FRÈRES INC., PLACE DU TRAVAILLEUR ENR., DÉPANNEUR ROUTIER	13
M. Jean-Marie Michaud	
M. ALBERT DESJARDINS	16
REGROUPEMENT DES RÉSIDENTS DE LA RUE CHEMIN-DU-LAC	17
M. Georges O'Leary	
MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS	18
M. Émilien Nadeau	
NOTRE-DAME-DU-LAC, VILLE JARDIN	19
M. Gilles Garon	
MUNICIPALITÉ DE PACKINGTON	21
M. Michel Lacasse	
M. YVES PERRON	22
GROUPE DE COMMERÇANTS	23
M. Jean-Marie Castonguay	
DÉPÔT DE DOCUMENTS	24
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR	29
REPRISE DE LA SÉANCE	
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. JEAN-MARIE MICHAUD	47
Mme GINETTE BÉGIN	58
M. ALBERT DESJARDINS	80
M. LUCIEN OUELLET	81
M. GUY PELLETIER	89
M. CLAUDE SALOIS	95
Mme GINETTE CARON	98
Mme LOUYSE BÉRUBÉ	105

SÉANCE DU 23 OCTOBRE 2006
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Si vous pouvez prendre place, nous allons débiter.

10 Bienvenue à l'ouverture de cette première partie de l'audience publique portant sur le projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano-Nouveau-Brunswick.

15 Messieurs voulez-vous vous asseoir s'il vous plaît, parce que ça fait du bruit et les gens dans la salle, ça peut les perturber, les déranger. Merci.

20 Mon nom est François Lafond, membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, plus communément appelé le BAPE. Je présiderai cette Commission d'enquête et je serai assisté par mon collègue monsieur John Haemmerli, également membre du BAPE.

Il me fait plaisir de vous présenter l'équipe de la Commission en appui. D'abord à l'avant à votre droite, madame Julie Milot et monsieur Mathieu St-Onge, analystes.

25 Sont présentes à l'arrière, mesdames Renée Poliquin et Julie Olivier. Madame Poliquin est la coordonnatrice du secrétariat de la Commission. C'est elle qui s'occupe de la logistique, de la gestion documentaire et qui assure le lien entre la Commission et ses interlocuteurs.

30 Madame Olivier est conseillère en communication et elle est responsable des relations avec les citoyens et avec les médias, ainsi que de la tenue du registre dont je vous parlerai un peu plus tard. Nous serons aidés dans nos travaux par madame Marie Ancil, agente de secrétariat.

35 L'organisation technique et la logistique des séances publiques de la Commission sont sous la responsabilité du Centre des services partagés du Québec. Le responsable de la logistique est monsieur Richard Grenier et il est accompagné de monsieur Daniel Moisan, technicien du son.

40 Il est important de se rappeler que tout ce qui se dit en audience est enregistré et sténographié. Madame Florence Béliveau, que vous voyez ici à l'avant, assure le travail de sténographie. Les transcriptions seront disponibles environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience sur le site Internet du BAPE, dans la section identifiée au projet de construction d'une autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du

45 Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano-Nouveau-Brunswick, et dans les centres de consultation dont les coordonnées sont disponibles à l'arrière de la salle.

Je vous fais lecture du mandat reçu du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

50 "Monsieur le Président,

"En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de construction d'une 55 autoroute dans l'axe de la route 185 entre Rivière-du-Loup et la frontière du Nouveau-Brunswick, tronçon Cabano-Nouveau-Brunswick et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qui en aura été faite. Le mandat du Bureau débutera le 23 octobre 2006.

60 "Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui m'ont été adressées concernant ce projet.

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

65 Et c'est signé, Claude Béchar, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

70 En 78, le gouvernement du Québec modifiait la Loi sur la qualité de l'environnement afin d'instituer le BAPE, de prévoir sa composition et son rôle et d'établir, pour certains projets majeurs de développement, une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement faisant appel à la participation du public.

75 Le BAPE est un organisme gouvernemental autonome et consultatif qui relève directement du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Il a pour fonction d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre afin d'éclairer la décision gouvernementale dans une perspective de développement durable.

80 Notre mission consiste donc à informer la population, à l'écouter et à fournir un avis qui éclairera le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs dans la préparation de sa recommandation au Conseil des ministres qui, par la suite, prendra la décision sur l'autorisation du projet.

85 La notion d'environnement retenue par le BAPE et par ses commissions est une notion qui est large et qui comprend non seulement la dimension proprement écologique ou biophysique, mais également les aspects économiques, socioculturels ainsi que les

conséquences d'un projet sur la qualité de vie ou sur la santé des écosystèmes à court et à long termes. C'est dans cette perspective que la Commission décide de l'opportunité des questions qui lui sont posées.

90 Il est important de noter que les membres du BAPE sont assermentés devant un juge de la Cour supérieure du Québec et disposent des mêmes pouvoirs que les commissions d'enquête. Les membres s'engagent de plus à respecter le code d'éthique et de déontologie du BAPE; ce code vise particulièrement à garantir la transparence, l'impartialité et la neutralité des commissions. Je vous invite d'ailleurs à le consulter à l'arrière de la salle.

95 Enfin, il est important de souligner que chaque commission du BAPE est autonome et indépendante, maître de ses décisions, de l'analyse et du contenu de son rapport.

100 Permettez-moi de situer le contexte de cette audience publique en expliquant brièvement la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

105 Dans un premier temps, lorsqu'un projet rencontre les critères d'assujettissement à la Procédure, le promoteur d'un projet dépose un avis de projet auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour lui signifier son intention d'entreprendre la réalisation dudit projet.

En réponse à cet avis, le ministre émet une directive qui précise la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que le promoteur doit produire.

110 Lorsque le promoteur dépose l'étude d'impact qu'il a réalisée au ministre, celle-ci est alors soumise à une consultation interne au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi qu'auprès de ministères et organismes gouvernementaux susceptibles d'être concernés dans le but d'évaluer la conformité de l'étude d'impact à la directive du ministre.

115 Une fois l'étude jugée recevable par le ministre, il mandate le BAPE à rendre public le dossier et de tenir une période d'information et de consultation publique de quarante-cinq (45) jours. Pour le présent projet, cette période s'est déroulée du 18 avril au 2 juin 2006.

120 Au cours de cette période de quarante-cinq (45) jours, tout groupe, personne ou municipalité qui le désire peut demander la tenue d'une audience publique. Dans le cas actuel, quatorze (14) requêtes ont été adressées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour la tenue d'une audience dont le contenu vous sera divulgué au terme de ma présentation d'ouverture.

125 Notre mandat a débuté aujourd'hui et comme le prévoit le Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement, la Commission devra déposer son rapport au ministre de l'Environnement et des Parcs au plus tard quatre (4) mois après le début du

130 mandat, soit le 23 février 2007. La Commission pourrait déposer son rapport avant s'il s'avérait
que son enquête soit complétée. Après le dépôt du rapport de la Commission, le ministre
dispose de soixante (60) jours pour le rendre public.

135 Il faut donc comprendre 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 citoyens, les groupes ou
les organismes qui participent à nos travaux.

140 Parallèlement à l'analyse menée par la Commission, le ministère du Développement
durable, de l'Environnement et des Parcs réalise son analyse environnementale. C'est donc à
partir du rapport du BAPE et de l'analyse environnementale de son ministère que le ministre fait
ses recommandations au Conseil des ministres.

145 Il appartient par la suite au gouvernement d'autoriser la réalisation du projet avec ou
sans modification et aux conditions qu'il déterminera, ou encore de le refuser.

150 J'aimerais vous indiquer rapidement la démarche que nous suivrons dans les
prochaines semaines. L'audience que nous tenons est divisée en deux (2) parties bien
distinctes. Nous amorçons ce soir la première partie. Celle-ci vise à assurer à tous une
meilleure compréhension du projet, de ses impacts et du contexte dans lequel il s'insère. La
Commission vise à obtenir toute l'information nécessaire à une analyse éclairée de ce projet.

155 Je vous invite donc à poser toutes les questions pertinentes à l'étude du dossier, de
manière à pouvoir vous prononcer de façon éclairée sur ce projet et sur ses impacts sur le
milieu. Ce n'est pas ce soir le moment d'exprimer votre opinion; vous pourrez le faire le 27
novembre prochain lors de la seconde partie de l'audience publique.

160 Les séances de la première partie de cette audience publique auront cours ce soir et
demain à treize heures trente (13 h 30) et dix-neuf heures (19 h). Les séances supplémentaires
seront annoncées au fur et à mesure des besoins exprimés.

165 Au terme de la première partie de l'audience, vous disposerez de l'information
nécessaire pour vous faire une opinion sur le projet. Vous serez alors en mesure de préparer
un mémoire pour la deuxième partie de l'audience, laquelle sera consacrée exclusivement à
entendre vos opinions.

Afin de vous assurer d'un délai convenable pour préparer votre mémoire, nos règles de
procédure prévoient un délai minimal de vingt et un (21) jours entre les deux (2) parties de
l'audience. L'expression de vos opinions pourra se faire soit verbalement ou encore par écrit.

170 Cette seconde partie se déroulera à compter du 27 novembre prochain, ici même, à
compter de dix-neuf heures (19 h). Afin d'établir le déroulement de cette séance publique, je

175 vous invite à communiquer avec madame Poliquin, la coordonnatrice de la Commission, afin de lui indiquer le plus tôt possible, dès cette semaine ou dans les prochains jours, votre intention de déposer un mémoire ou encore d'exprimer verbalement votre position sur le projet et ses impacts.

180 Pour permettre à la Commission de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre position, il sera opportun de transmettre votre mémoire au secrétariat de la Commission au plus tard mercredi le 22 novembre prochain à midi.

185 Afin de mieux soutenir votre questionnement et celui de la Commission, nous avons demandé à différents ministères et organismes de déléguer des représentants qui agiront à titre de personnes-ressources. Certaines de ces personnes seront présentes dans la salle alors que d'autres pourront être jointes par écrit au besoin. Elles interviendront uniquement à la demande de la Commission.

190 À l'avant de la salle, à votre droite, il y a deux (2) tables où se retrouvent les personnes-ressources. Il y a également des représentants de ministères et d'organismes qui sont présents dans la salle et à qui la Commission référera en temps et lieu.

195 J'invite maintenant les porte-parole des ministères et organismes à se présenter et à nous indiquer quelles sont les autres personnes de leur organisme, s'il en est, qui seront également disponibles pour répondre aux questions de la Commission au cours des séances publiques. Et je vais demander aux personnes-ressources s'il y en a qui ont des documents supplémentaires.

200 Donc je vais commencer par vous, madame Dallaire, vous avez déposé certains documents dont un qui s'appelle "Lettre portant sur les limites et lignes directrices relatives au niveau sonore provenant d'un chantier de construction dont le bruit communautaire au Québec" du 16 octobre 2006, deux (2) pages. Ça se trouve être le document chez nous, pour les personnes dans la salle, c'est le document qui est coté sous la cote DB1, et il y a également la cote DB1.1, toujours du ministère de l'Environnement.

205 Ensuite de ça, il y a un autre document, c'est la "Note d'instructions 98-01 sur le bruit des sources fixes" du 9 juin 2006, donc c'est la cote DB2.

Et est-ce que vous avez d'autres documents que vous avez déposés ce soir, madame Dallaire? Non.

210 Monsieur Fournier, bonsoir – madame Dallaire, excusez-moi, est-ce que vous avez des gens avec vous dans la salle?

PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:

215 Pas ici ce soir, mais demain nous aurons monsieur Jean-Pierre Lefebvre qui sera présent pour le reste de la durée de la Commission aussi, qui sera notre spécialiste sur le bruit. Il sera prêt à répondre aux questions qui concernent cette problématique.

220 Nous pourrons aussi rejoindre par téléphone monsieur Vincent Roy de la Direction régionale qui peut répondre sur les questions relatives à l'eau potable et aux eaux usées.

Et il y aura aussi madame Sylvie Chevalier qui peut répondre par téléphone sur les questions d'hydrogéologie.

225 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait. Merci madame Dallaire.

230 Monsieur Fournier, s'il vous plaît, est-ce que vous êtes le seul de votre ministère ou si vous avez des gens avec vous?

PAR M. NELSON FOURNIER:

235 J'ai pas vu de collègues dans la salle. Donc je serai le représentant pour les questions qui concernent le secteur Faune. Mais je sais qu'il y a des personnes qui pourront être rejointes, là, aussi, pour des questions qui toucheraient les autres secteurs relevant du ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

240 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci monsieur Fournier.

Est-ce que vous avez des documents à déposer?

245 **PAR M. NELSON FOURNIER:**

Pas en ce moment.

250 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

Monsieur Jean-Pierre Laplante, s'il vous plaît, de la MRC de Témiscouata. Bonsoir.

255 **PAR M. JEAN-PIERRE LAPLANTE:**

Bonsoir.

260 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous êtes le seul de la MRC?

265 **PAR M. JEAN-PIERRE LAPLANTE:**

Oui, seul représentant de la MRC.

PAR LE PRÉSIDENT:

270 Donc, est-ce que vous avez des documents à déposer ce soir, en sus, je pense que vous avez déposé, si je me trompe pas...

PAR M. JEAN-PIERRE LAPLANTE:

275 J'ai déposé ce soir le schéma d'aménagement de la MRC et une copie du schéma d'aménagement révisé qu'on appelle le PSAR1, et les extraits correspondant du PSAR1.

PAR LE PRÉSIDENT:

280 Parfait, merci monsieur Laplante.

Monsieur Morneau, bonsoir.

PAR M. CAMILLE MORNEAU:

285 Bonsoir, monsieur le Président!

PAR LE PRÉSIDENT:

290 Est-ce que vous êtes seul de votre ministère, vous êtes le porte-parole du ministère?

PAR M. CAMILLE MORNEAU:

Effectivement. Du moins pour ce soir, on verra au cours des prochains jours.

295 Et j'ai pas de documents à présenter ou à déposer ce soir. Ça se fera dans les prochaines semaines.

PAR LE PRÉSIDENT:

300 Parfait. Merci, monsieur Morneau.

Maintenant, je sais qu'il y a des représentants de certaines municipalités, entre autres la Ville de Dégelis. Je pense que je vous vois là, oui, si vous voulez vous asseoir à la table. Si vous voulez vous nommer s'il vous plaît.

305

PAR M. VIANNEY DUMONT:

Oui, bonsoir. Vianney Dumont, municipalité de Dégelis.

310

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Dumont, est-ce que vous avez des documents à déposer. Je sais que vous en avez déposé, si je me trompe pas. Attendez!

315

Est-ce que vous avez déposé des documents à la Commission, ça a été envoyé à la Commission?

PAR M. VIANNEY DUMONT:

320

Oui ça a été envoyé à la Commission, puis ce soir j'ai pas d'autres documents.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait et merci.

325

Bonsoir, monsieur le Représentant de la Ville de Cabano.

PAR M. GILLES DESROSIERS:

330

Gilles Desrosiers. Bonsoir monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur Desrosiers. Est-ce que vous avez des documents, il y en a qui nous ont été déposés, si je me trompe pas.

335

PAR M. GILLES DESROSIERS:

Oui, moi j'ai déposé la réglementation d'urbanisme à la Ville de Cabano, et j'ai les documents concernant le bruit à déposer.

340

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

345 Est-ce qu'il y a d'autres représentants, soit de ministères ou d'organismes qui sont assis dans la salle? Si vous voulez vous asseoir à la table, parce que ça va mieux pour madame Béliveau pour les notes sténotypées.

PAR M. JACQUES BÉLANGER:

350 Jacques Bélanger, je travaille au ministère de la Sécurité publique. Je suis le représentant, là, le conseiller qui s'occupe des évaluations environnementales.

PAR LE PRÉSIDENT:

355 Parfait.

PAR M. JACQUES BÉLANGER:

360 Je pensais être ici présent ce soir pour répondre verbalement s'il y a lieu. Puis demain, si ça continue, répondre par écrit, là, s'il y aurait des questions.

PAR LE PRÉSIDENT:

365 Parfait, on vous remercie infiniment. Vous pouvez rester là si vous voulez, il y a pas de problème. Parfait.

370 Aux personnes-ressources, tant celles aux tables que celles assises dans la salle, si vous désirez intervenir au cours de l'audience en réponse à des questions, pour apporter toute information additionnelle utile aux travaux de la Commission, ou encore s'il y a un angle du dossier que vous jugez nécessaire d'être examiné, vous n'avez qu'à me faire signe en audience ou encore en discuter lors des pauses avec madame Julie Milot et monsieur Mathieu St-Onge, analystes, ou encore avec madame Renée Poliquin, coordonnatrice de la Commission.

375 Dans quelques minutes, je vais inviter les requérants à venir déposer les motifs de leur demande d'audience. Une fois ces présentations faites, le porte-parole du promoteur du projet, monsieur Victor Bérubé, sera invité à présenter les membres de son équipe et le projet soumis.

380 Nous prendrons par la suite une pause d'environ une quinzaine de minutes et c'est à ce moment que le registre d'inscription sera ouvert pour les gens qui désirent poser des questions. Le registre est sur la table située à l'arrière de la salle et c'est madame Julie Olivier qui s'en occupe.

385 Au retour de la pause, les gens inscrits au registre seront invités selon l'ordre
d'inscription à venir poser leurs questions le plus succinctement possible.

390 Les règles de procédure à suivre en audience seront celles-ci. Le nombre de questions
permises sera de deux (2) par intervention sans sous-question ou question à volet. Cette règle
a pour but de permettre au plus grand nombre de participants de poser leurs questions.

395 Après votre intervention, vous pouvez vous réinscrire tant et aussi longtemps au registre
pour poser des questions supplémentaires. Donc vous serez toujours les bienvenus, du
moment que vous aurez toujours des questions, vous pouvez vous réinscrire et vous serez
évidemment les bienvenus. Mais quand vous vous réinscrivez, vous comprendrez que vous
allez être à la suite des autres. Quelqu'un ne peut pas arriver puis dire, bien moi je me suis
inscrit, je peux pas être là demain soir. Sauf que si vous êtes le quinzième sur la liste, je ne
peux pas permettre que vous soyez le premier, vous comprendrez que, je pense que c'est une
question d'équité pour toutes les personnes qui sont dans la salle.

400 Donc je vous demande d'éviter les préambules aux questions; les seuls préambules
acceptés sont ceux indispensables à la compréhension de la question.

405 Mon collègue et moi pouvons intervenir en tout temps pour obtenir de l'information
additionnelle ou vous aider à compléter votre questionnement.

410 Toutes les questions des participants et toutes les réponses du promoteur ou des
personnes-ressources doivent m'être adressées. Cette façon de faire évite les échanges
directs entre le promoteur, les personnes-ressources et le public, ce qui contribue à maintenir
un climat de respect mutuel qui doit régner lors des séances publiques, pour que l'exercice soit
efficace et profitable pour tous.

415 Ainsi, je ne tolérerai donc aucune forme de manifestation, d'approbation ou de
désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou encore d'attitudes
méprisantes. La meilleure façon de favoriser des débats sereins est de respecter nos règles de
procédure.

420 Les questions qui ne peuvent être répondues sur-le-champ doivent l'être le plus tôt
possible. Si la réponse ne peut être donnée immédiatement, la Commission se chargera de
l'obtenir et elle sera déposée dans les centres de consultation et sur le site Internet du BAPE.

425 L'ensemble du dossier déposé en période d'information et de consultation publique de
même que tous les documents qui seront déposés lors des séances publiques ou au cours du
mandat sont ou seront disponibles dans les centres de consultation et sur le site Internet du
BAPE. Durant les séances publiques, cette documentation est également disponible en salle
pour consultation sur place.

430 Si certains éléments d'information ou des documents demandés sont considérés
comme confidentiels par la personne qui doit les déposer, celle-ci doit en faire part à la
Commission au moment où le document est demandé.

435 Si la Commission le décide, cette information doit lui être remise avec la mention
"confidentiel". La Commission fixera alors une rencontre et entendra les représentations des
personnes concernées quant aux allégations de préjudices qui pourraient être encourus. La
Commission prendra ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique en tout ou en partie
ou de ne pas rendre publique l'information. Les personnes concernées bénéficieront d'un délai
pour réagir à cette décision.

440 Le participant qui désire déposer un document ou donner une information lors de
l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information,
peut s'adresser à la coordinatrice du secrétariat qui se chargera de vérifier auprès de la
Commission.

445 **PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS**
RODRIGUE LAVOIE

PAR LE PRÉSIDENT:

450 J'inviterai maintenant à tour de rôle les requérants à venir présenter les motifs de leur
demande d'audience et à présenter le groupe, s'il en est, qu'ils représentent le cas échéant.

Monsieur Rodrigue Lavoie.

455 **PAR M. RODRIGUE LAVOIE:**

Oui

PAR LE PRÉSIDENT:

460 Bonsoir monsieur Lavoie

PAR M. RODRIGUE LAVOIE:

465 Bonsoir monsieur le Président, bonsoir les membres du Bureau des audiences, bonsoir
tout le monde.

L'objet, moi, c'est les bretelles au kilomètre 20.

470 Monsieur le Président, en juin 1944, il y a eu des élections provinciales au Québec dont les deux (2) partis politiques de l'époque ont promis de rénover la route 2 de Dégelis à Rivière-du-Loup en passant par les villages. À l'automne de 1944, les travaux ont débuté à Dégelis, les ingénieurs n'ont pas suivi la route 2 de Dégelis à la route de la rivière Creuse.

475 En 1968, ils ont rénové la 185, ils ont suivi le même tracé de la route 2, à l'exception des villages, ils ont passé en dehors des villages. Donc cela fait soixante et un (61) ans que l'on a accès à cette dite route. On peut douter et penser que l'on a un droit acquis.

480 Les ingénieurs ont pour leur dire que ça coûte un million (1 M\$) pour faire les bretelles, s'ils achètent de la première pelletée à la dernière pelletée, cela va coûter un million (1 M\$). Mais il y a des économies à faire: qu'ils utilisent les surplus de pierre pour les remblais.

485 De surcroît, il est question de démolir la route 2, d'un (1 km) à deux kilomètres (2 km), parce qu'ils passent plus haut que la côte d'Aimant. Il va sans dire qu'il y a été rajouté deux pieds (2 pi) de pierre concassée il y a de cela une dizaine d'années, dans la côte d'Aimant à aller jusqu'à la Roche-Blanche. Qu'ils utilisent ces matériaux, ils vont sauver beaucoup d'argent. Cela va coûter uniquement l'asphaltage, ça va coûter l'asphaltage des bretelles et le dernier concassé.

490 S'il vous plaît, veuillez prendre note que j'ai fait signer une requête, pétition concernant ce projet, en date du 29 mars 2004.

Bien à vous, monsieur Rodrigue Lavoie.

495 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Lavoie.

PAR M. RODRIGUE LAVOIE:

500 Avez-vous des questions?

PAR LE PRÉSIDENT:

505 Non, j'ai pas de questions, c'est très clair, votre requête est très claire. Ça a été envoyé au ministre et d'ailleurs, autant monsieur Haemmerli que madame Milot et monsieur St-Onge ainsi que moi-même, évidemment, avons pris connaissance de toutes les requêtes avant de venir rencontrer les requérants, la semaine dernière, voilà deux (2) semaines. Mais il y a pas de questions.

510 Je pense que c'est vous qui, ultérieurement, tantôt, lorsque ça sera le temps, que vous avez des questions à poser peut-être au promoteur.

PAR M. RODRIGUE LAVOIE:

515 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

520 On vous remercie beaucoup, monsieur Rodrigue.

PAR M. RODRIGUE LAVOIE:

Bonsoir et merci.

525 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

530

**GARAGE LAFORGE & FRÈRES, INC.,
PLACE DU TRAVAILLEUR ENR.,
DÉPANNEUR ROUTIER**

535 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Jean-Marie Michaud.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

540

Bonsoir, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

545

Bonsoir, monsieur Michaud. Vous êtes porte-parole?

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

550

Oui, pour le garage Laforge et le Dépanneur aussi, et Place du Travailleur.

"Attendu que le premier plan présenté par le ministère prévoyait un viaduc sans bretelle au kilomètre 7,2;

555

"Attendu que l'emplacement prévu a été modifié sans consultation ni justification de coûts, ceux-ci étant demeurés les mêmes, il se doit d'être replacé à l'endroit initialement prévu.

Seul l'ajout de bretelles constituant un coût supplémentaire estimé entre six cent mille dollars (600 000 \$);

560 "Attendu que les trois (3) entreprises ci-haut mentionnées font face à une fermeture évidente si on n'ajoute pas de bretelles à un viaduc situé au kilomètre 7.2;

565 "Attendu que la fermeture de ces établissements représente la perte de douze (12) emplois, des impôts versés autant par ces entreprises que par les travailleurs, des services offerts à la ville de Dégelis et à la MRC du Témiscouata, en taxes seulement de plus de cinq cent cinquante mille dollars (550 000 \$), annuellement. Un décompte rapide montre qu'au cours des quinze (15) dernières années seulement, ces commerçants ont rapporté au gouvernement plus que la valeur des bretelles demandées;

570 "Attendu qu'il y a un projet d'implantation d'une industrie qui sera située entre Place du Travailleur et le Garage Laforge créant trente-cinq (35) emplois. Le promoteur attend la confirmation d'une sortie avec bretelles avant plus loin ou d'avancer dans son projet;

575 "Attendu que la construction d'une autoroute longeant la municipalité de Dégelis sur une longueur de quatorze kilomètres (14 km) sans viaduc muni de bretelles est un précédent discriminatoire;

580 "Attendu que le conseil municipal de Dégelis, dans sa résolution du 16 de mai 2005 portant le numéro 050506-5325 refuse le tracé proposé pour l'autoroute dans la condition B mentionnant qu'il doit y avoir obligatoirement un viaduc avec bretelles au kilomètre 7.2. Dossier soumis au ministère des Transports qui fera l'objet d'une demande d'audience publique au BAPE, bien entendu;

585 "Attendu qu'il y a un réservoir d'eau important qui dessert le Dépanneur Routier, le Garage Laforge ainsi que plusieurs résidences avoisinantes. Le tracé prévu pour la nouvelle route le traverse, mais rien n'est prévu dans les plans pour préserver cet approvisionnement en eau;

590 "Attendu que depuis 2005, le chargé de projet, monsieur Loranger, a informé par lettre le conseil municipal de Dégelis qu'il ne pouvait justifier un viaduc avec bretelles mais que la perte d'achalandage subie par les entreprises concernées ferait partie des impacts qui seront identifiés par l'étude d'impact auprès du BAPE. Cependant malgré plusieurs tentatives auprès du ministère, nous n'avons jamais pu obtenir de rendez-vous pour lui exprimer notre point de vue;

595 "Attendu que le Garage Laforge, en plus d'être une station-service, chose qui ne pourra plus exister si la clientèle n'a plus d'accès au commerce, est aussi une compagnie de remorquage pour les automobilistes et les véhicules lourds. En cas de pannes ou d'accidents, il

y aura quatorze kilomètres (14 km) de plus à faire pour intervenir. Les risques de perte de vie supplémentaires justifient-ils une économie de six cent mille dollars (600 000 \$);

600

"Attendu qu'il y a un poste d'Hydro-Québec dans le secteur concerné. Après vérification auprès d'Hydro-Québec, l'absence de viaduc avec bretelles au kilomètre 7,2 les obligera à emprunter celui-ci situé au Nouveau-Brunswick lors de transports spécifiques. La réglementation au niveau des transports n'étant pas la même dans les deux (2) provinces, il pourrait survenir des problèmes supplémentaires;

605

"Attendu que les commerçants concernés accordent une très grande importance à la sécurité routière..."

610

Mais je lirai pas ça parce que ça parle de mon garçon qui est décédé sur la route.

On s'est signé Garage Laforge & Frères, Place du Travailleur enr. et Dépanneur Routier.

615

C'est la requête qu'on avait présentée au BAPE, seulement j'ai triché, c'est qu'il y avait une erreur dans le paragraphe, le deuxième, on a parlé de trois millions point cinq (3,5 M\$) mais le viaduc qui a été déplacé, celui-là qui était là anciennement, était le même coût. Seules les bretelles, on aurait dû marquer tout simplement six cent mille dollars (600 000 \$). C'est dans ce sens-là.

620

Et il y a un item qui a été enlevé parce que c'était un cas de jurisprudence. On trouvait que c'était libelle diffamatoire, on l'a enlevé à l'intérieur de ce document-là, puis il a déjà été présenté au niveau du BAPE, dans ce sens-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

625

Parfait, merci monsieur Michaud.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

630

Êtes-vous prêt pour des questions?

PAR LE PRÉSIDENT:

635

Non, les questions, je vous l'ai dit, c'est plus tard!

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

Merci.

640 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie monsieur Michaud.

645

ALBERT DESJARDINS

PAR LE PRÉSIDENT:

650

Monsieur Albert Desjardins, s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur Desjardins.

PAR M. ALBERT DESJARDINS:

655

Bonsoir. Bon, moi, c'est pour ma requête, pour dire que j'avais faite, là. C'est concernant le projet d'élargissement de la route. Parce que moi, j'ai un commerce au 823, route 185 nord, ville Dégelis.

660

"Après avoir assisté à l'audience publique du 10 mai dernier et avoir fait part aux membres du BAPE mon désaccord par rapport à ma situation, monsieur Simon Lavoie du ministère des Transports m'a téléphoné et m'a suggéré de faire une demande de médiation.

665

"Mes motifs pour cette requête est le manque d'accès à mon bâtiment, de me retrouver dans un cul-de-sac sur une desserte conçue pour les cultivateurs et propriétaires de terrain boisé et à la proximité de mon bâtiment de l'autoroute.

670

"En direction nord, l'accès est seulement possible par la rue Principale de Dégelis, pour ensuite continuer sur le chemin Neuf et reprendre la voie de desserte jusqu'à la maison. En direction sud, une voie de desserte de plus de quatre kilomètres (4 km) à partir du chemin de la Petite-Rivière remonte jusqu'à moi. Aucun client touristique ou même local ne ferait un tel détour pour venir chez nous.

675

"Nous possédons aussi une assurance commerciale pour le bâtiment. Ma compagnie d'assurance était déjà contrariée de m'assurer loin des services municipaux. En étant éloigné de la ville de trois kilomètres (3 km) de plus, et d'un accès restreint, je crains avoir une surprise exorbitante ou ne plus être assurable du tout.

680

"Sur le tracé, mon bâtiment se trouve à moins de trente mètres (30 m) de l'autoroute qui est très près à mon avis, et aussi très bruyant.

"Je crois que le tracé de la nouvelle autoroute va avoir des impacts très nocifs et sur mon commerce et ma qualité de vie et sur mes locataires.

685 "Bien à vous."

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

690

REGROUPEMENT DES RÉSIDENTS DE LA RUE CHEMIN-DU-LAC

695 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Georges O'Leary, s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur O'Leary.

700

PAR M. GEORGES O'LEARY:

Bonsoir, monsieur le Président.

705 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous êtes porte-parole pour un groupe de citoyens, si je me trompe pas

PAR M. GEORGES O'LEARY:

710

Regroupement des résidents du Chemin-du-Lac à Notre-Dame-du-Lac, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

715 Parfait, on vous écoute, monsieur O'Leary.

PAR M. GEORGES O'LEARY:

720 Bonsoir, tout le monde. Nous demeurons sur le Chemin-du-Lac à Notre-Dame-du-Lac. Nos propriétés vont jusqu'à la rive du lac Témiscouata et sont aussi très près de la route 185.

La route 185 est devenue très bruyante à cause d'une augmentation continue du nombre d'automobiles, mais surtout des camions qui y circulent. Une étude du ministère des Transports estime à soixante-trois point neuf décibels (63,9 dBA) le niveau sonore actuel à

725 proximité de nos propriétés et il en sera de même plus tard lorsque la nouvelle autoroute serait complétée.

Actuellement la route, le tronçon de la route 185 qui fait face à nos propriétés est la partie inférieure de cette route, d'une descente de trois kilomètres (3 km) avec une pente de 730 huit pour cent (8 %), ce qui occasionne une augmentation importante du bruit normal de la circulation, particulièrement par l'utilisation des freins moteur par les camionneurs.

Pour les résidents de notre secteur, le bruit est souvent insupportable. Nous souhaitons que le problème soit étudié et que les recommandations soient faites pour que des mesures 735 correctrices soient apportées de façon à réduire le niveau sonore dû à la circulation dans notre secteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

740 Parfait, je vous remercie monsieur O'Leary.

MUNICIPALITÉ DE DÉGELIS

745 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Émilien Nadeau, s'il vous plaît.

750 Bonsoir, monsieur Nadeau.

PAR M. ÉMILIE NADEAU:

755 Oui, bonsoir monsieur le Président. Émilien Nadeau, maire de Dégelis.

Sans tout lire la requête, l'objet de notre requête est en fait de déplacer le tunnel qu'il y a à peu près au kilomètre 8, à partir de la frontière du Nouveau-Brunswick, pour le remplacer par un viaduc au kilomètre 7,2 avec des bretelles d'accès.

760 Et pour ça, il y a deux (2) raisons. D'abord, une raison de sécurité, parce que n'ayant pas de sortie entre la frontière du Nouveau-Brunswick et la ville de Dégelis, ça veut dire que ça donne une distance de quinze kilomètres (15 km), et en cas d'accident par exemple, compte tenu que le centre de santé est à Notre-Dame-du-Lac, ça veut dire que presque dans tous les cas, les ambulances et les véhicules d'urgence ont quatorze kilomètres (14 km) de plus à 765 parcourir.

770 Parce que si on s'en va vers le sud, on devra aller tourner à la frontière du Nouveau-Brunswick pour remonter vers le nord et si l'accident arrive en montant vers le nord, bien il faudra toujours faire les quinze kilomètres (15 km) ou quatorze kilomètres (14 km) supplémentaires, ce qui nous apparaît, en termes de sécurité, être un gros risque quand on sait qu'en cas de blessés graves, le temps est extrêmement important. Donc raison de sécurité d'abord.

775 Et deuxièmement, des raisons économiques. On aura l'occasion de vous expliquer la prochaine fois. Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

780 Parfait, je vous remercie monsieur Nadeau.

NOTRE-DAME-DU-LAC, VILLE JARDIN

785 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Gilles Garon, s'il vous plaît.

790 Bonsoir, monsieur Garon.

PAR M. GILLES GARON:

795 Bonsoir, monsieur le Président. Messieurs, dames, bonsoir. Nous, on a quelques points, sans tout lire les éléments de la requête, tout simplement pour vous dire qu'on demande que les deux (2) bretelles d'entrée, entrée et sortie de la chaussée est, près du kilomètre 28, soient déplacées au kilomètre 25, le kilomètre 25 qui a déjà un demi-échangeur qui est prévu, Je veux dire c'est l'accès pour aller à Packington, puis d'en faire, à ce moment-là, un échangeur complet.

800 Évidemment plus tard, lors du mémoire, on expliquera pourquoi aussi, parce qu'il y a des développements domiciliaires etc., puis ça perturberait tout ça.

805 Deuxième élément, lors de la rencontre, la séance d'information du 10 mai dernier, il avait été mentionné par les responsables du ministère des Transports puis du consortium de Tecsalt Genivar que certaines dessertes seraient pas asphaltées.

Or compte tenu des réaménagements, parce qu'on est exposé beaucoup, je dirais, à plusieurs expropriations, on a fait beaucoup de sondages auprès des gens pour savoir qu'est-ce qui était leur intention, est-ce qu'ils veulent tous déménager à l'extérieur, est-ce qu'ils veulent

810 demeurer dans le milieu, est-ce qu'ils veulent être relocalisés sur les dessertes avec des ambiances bien établies, je veux dire, pour être en toute quiétude.

Alors les gens, c'est ce qu'ils veulent, être sur les prochaines, les futures dessertes, puis c'est pour ces raisons qu'on demande que les dessertes soient asphaltées. S'il y a des gens
815 qui demeurent là, on aimerait que les dessertes soient asphaltées.

L'autre point, au kilomètre 32, près en fait du Centre horticole du Témiscouata, il y a une traverse agricole qui est prévue là. On demande tout simplement que la traverse agricole, je veux dire, pour que ça soit plus efficace, justement, au niveau du producteur qui est là, que la
820 traverse soit déplacée au kilomètre 31, en fait un kilomètre à côté, puis ça nous permettrait à ce moment-là, compte tenu que c'est un coin qui est plus peuplé, que cette desserte-là soit en fait la bretelle, la desserte soit bien utilisée parce qu'il y a plusieurs personnes qui veulent être relocalisées là.

Un autre point aussi, lors d'une rencontre qu'on avait eue en novembre dernier, lorsque le conseil municipal avait changé, c'était toute une nouvelle équipe, on avait eu une rencontre avec monsieur Lavoie puis monsieur Loranger, dans le temps, qui était directeur à Rimouski. Puis compte tenu du cas particulier au niveau des expropriations, compte tenu qu'on en a une
825 cinquante, on avait suggéré, puis en tout cas je pense qu'on avait eu une bonne discussion là-dessus, puis il semblait y avoir une certaine ouverture, c'est de faire accepter, on a engagé en fait un consultant qui connaît bien, je dirais, le domaine agricole, pour savoir en fait les tenants et aboutissants, pour être sûr que les gens, donner un coup de main aux gens, un appui, pour que les gens, je dirais, aient l'information nécessaire au niveau de la CPTAQ, pour éviter que chacun aille chercher leur information. Alors c'est un facilitant.

835 Alors il y avait des honoraires à ça, on a été proactif, on l'a engagé puis dans l'espoir un jour, je veux dire, d'être capable de bien attacher ça, au niveau des honoraires, que le ministère nous donne un coup de main pour payer ces honoraires-là.

840 Un autre point aussi, Notre-Dame-du-Lac, vous savez, je pense que tout le monde qui voyage dans les Maritimes connaissent bien le coin, je veux dire, un des éléments de réputation du coin, c'est la halte routière. Or, la halte routière, avec le nouveau tracé, bien, elle n'existe plus parce que c'est le tracé qui passe dans la halte routière.

845 Nous, on considère, puis on a eu beaucoup de revendications ou, en tout cas, d'approches des gens du milieu puis de la région aussi, puis au niveau des intervenants en tourisme pour dire, écoutez, ce point-là, c'est un des lieux d'ancrage pour le tourisme, puis c'est un lieu d'ancrage aussi pour des gens qui viennent s'établir ici en région.

850 Ce point-là, je veux dire, cette place-là offre un extraordinaire panorama. Puis en plus, c'est situé en face du parc national, une partie du parc national qui est projeté, parce que vous

savez qu'il y a un parc national qui est projeté. On considère, je veux dire, c'est une place qui est vraiment réputée puis il faudrait, plutôt de le biffer, de le valoriser.

855 Or, voilà pourquoi, messieurs les Commissaires, bien, on désire participer à cette audience puis, en même temps, vous déposer un mémoire en deuxième partie. Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

860 Merci monsieur Garon.

MUNICIPALITÉ DE PACKINGTON

865 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Michel Lacasse, s'il vous plaît.

870 Bonsoir monsieur Lacasse.

PAR M. MICHEL LACASSE:

875 Bonsoir, monsieur le Président, mesdames, messieurs. Je suis Michel Lacasse, maire de Packington. Le 2 juin 2006, nous faisons parvenir une requête au ministre Claude Béchar, à son cabinet, pour l'informer de nos doléances au niveau de la route 185.

880 Au kilométrage 25, ce que la municipalité, ce que le conseil municipal de Packington demandait, c'est un carrefour complet, un échangeur complet. Puis maintenant, l'ensemble de la circulation qui désire transiger vers notre municipalité doit être dirigé à cette intersection d'où l'importance d'y retrouver un échangeur complet.

885 La municipalité de Packington possède, nous possédons plusieurs plans d'eau où de nombreux touristes viennent nous visiter. Nous connaissons un accroissement de l'achalandage touristique tant au niveau du lac Dos-de-Cheval, lac à la Puce, lac Jerry. La municipalité investit avec la corporation de développement touristique d'importantes sommes d'argent pour développer des infrastructures touristiques au niveau de la plage, au niveau du camping municipal. Un plan d'aménagement plus élaboré a été travaillé.

890 Maintenant, de plus, nous avons sur notre territoire une industrie de sciage qui emploie plusieurs personnes, c'est-à-dire vingt-cinq (25) personnes, qui amène une circulation de gros transporteurs qui viennent apporter les ressources ou chercher les produits pour la vente.

895 De plus, la Coopérative des producteurs forestiers du KRTB ont des projets d'expansion
qui amènera une augmentation du transport et de la circulation des véhicules sur la route
collectrice, c'est-à-dire la route Saint-Benoît.

900 Ça fait que toutes ces doléances, le conseil est d'avis que si nous obtenons un
échangeur complet au kilomètre 25, ça serait un plus, ça serait un avantage pour inciter le
tourisme ou les gens de la région qui viennent nous visiter à être mieux desservis.

Sur ce, bien, je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

905 C'est moi qui vous remercie, monsieur Lacasse.

910 **YVES PERRON**

PAR LE PRÉSIDENT:

915 Monsieur Yves Perron, s'il vous plaît.

PAR M. YVES PERRON:

Bonjour!

920 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir monsieur Perron.

PAR M. YVES PERRON:

925 Bonsoir, oui. Je vais pas faire toute la requête, parce que monsieur le maire tantôt de
Notre-Dame en a résumé une bonne partie.

930 Disons que la requête, c'était le ministère, le promoteur du projet a allégué qu'il avait
réduit au maximum les impacts environnementaux pour le projet. Dans la section de kilomètre
20 au kilomètre 25, j'allègue plutôt que, ma requête repose sur le fait qu'on croit pas, sur cette
section-là, que les impacts ont été réduits car il y a plus d'expropriations, puis il y a rien qui a
été fait au niveau du bruit. Et on parle d'une destruction d'une infrastructure touristique
importante qui est la halte routière.

935 Je pense que ça résume un peu, là. C'est beau?

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est parfait, je vous remercie monsieur Perron.

940

GROUPE DE COMMERÇANTS

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Maintenant je vais demander au représentant de la Fédération de l'UPA du Bas-Saint-Laurent de se présenter. Je n'ai pas le nom malheureusement sur la liste. Si vous voulez bien vous avancer. Il y a personne de la Fédération? Bon. OK.

950

Est-ce qu'il y a un monsieur Marc Foisy aussi qui est ici présent ce soir? Non plus.

Monsieur Jean-Marie Castonguay? Bonsoir, monsieur Castonguay.

PAR M. JEAN-MARIE CASTONGUAY:

Bonsoir, monsieur le Président. Je représente pas l'UPA par contre.

960

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, non, j'avais compris monsieur Castonguay.

PAR M. JEAN-MARIE CASTONGUAY:

965

Je voulais pas mêler.

Au point de départ, je représente un groupe, il y a pas de dissension au sein du groupe, c'est toujours la continuité, sauf que le groupe représenté par monsieur Michaud représente le secteur du Garage Laforge, Dépanneur Routier et tout ça. On reste que, au point de départ, dans un premier temps, on a travaillé ensemble et on continue de travailler ensemble. Mais moi je représente surtout les commerçants du secteur du parc industriel, de la rue Industrielle.

970

Mes inquiétudes, à ce moment-là, c'était là qu'on avait été oublié un peu au niveau des voies de service, au niveau des voies de passage à étage, mais c'était pas un échangeur complet. Donc à ce moment-là, mes inquiétudes étaient au niveau du secteur de commerce qu'on représente, le manque de visibilité et, nécessairement, par les expériences vécues ultérieurement dans d'autres secteurs, ces commerces-là, après un an après la création d'une autoroute, les commerces ont disparu.

975

980 On se voyait un peu dans cette même inquiétude-là. Il y a eu certaines modifications et on continue à poser les mêmes questions, à savoir au niveau de l'échéancier, au niveau de la perte de service qu'il va avoir, au niveau du kilométrage¹⁴.

985 Ça fait que c'est pour ça que je représente un groupe de commerces pour aller de l'avant là-dedans, pour voir qu'on soit pas oublié. On n'est pas contre le développement de la route, mais qu'on puisse avoir une présence au niveau de l'orientation.

PAR LE PRÉSIDENT:

990 Bien je vous remercie infiniment, monsieur Castonguay.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

995

PAR LE PRÉSIDENT:

1000 Avant de demander au promoteur de présenter son projet, nous lui avons remis, lors de la rencontre que nous avons faite avec le promoteur, une série de documents que nous souhaitons, que la Commission souhaitait qu'ils soient déposés. Je sais que ce soir, il y a eu des dépôts qui ont été faits à la salle, à l'arrière.

1005 Mais je pense que ce que je vais faire, monsieur Bérubé, on va y aller tel qu'on vous a demandé sur la liste et vous me direz si ça a été fait, si ça a été déposé ou non.

1005

Donc je commence avec l'étude du potentiel archéologique.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1010 Oui, oui, ça a été déposé, ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1015 Parfait. Ensuite l'enquête auprès des commerçants, c'est le consortium Tecult Genivar.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1020 Aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça aussi. Une autre étude de Tecsalt Genivar, "Étude sectorielle relative au milieu agricole".

1025

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Ça a été déposé aussi.

1030

PAR LE PRÉSIDENT:

L'étude de perception.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1035

Également.

PAR LE PRÉSIDENT:

1040

Également. Ensuite, "L'inventaire des pistes de la grande et de la petite faune".

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1045

Ça a été déposé aussi, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

"L'étude hydrogéologique et vérification environnementale".

1050

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Également.

PAR LE PRÉSIDENT:

1055

Également. "Profil des déplacements interurbains de véhicules lourds empruntant la route 185 à Dégelis à la frontière du Nouveau-Brunswick".

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1060

Ça a été déposé aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

1065 "Profil de déplacement interurbains de véhicules lourds empruntant la route 185 à
Dégelis à la frontière du Nouveau-Brunswick, enquête sur le camionnage, 99"

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1070 Oui, ça a été déposé aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

1075 Ça a été déposé, oui. "Route 185, Rivière-du-Loup-Nouveau-Brunswick, étude
d'opportunité, partie 1".

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1080 C'est fait.

PAR LE PRÉSIDENT:

"Route 185, Rivière-du-Loup-Nouveau-Brunswick, étude d'opportunité, partie 2".

1085 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Ça a été déposé aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

1090 C'est fait. "Politique sur le bruit routier."

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1095 Également.

PAR LE PRÉSIDENT:

"Plan régional des mesures d'urgence".

1100

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Ça a été déposé aussi.

1105 **PAR LE PRÉSIDENT:**

"Aménagement du territoire et environnement".

1110 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1115 "Utilisation optimale des modes de transports ou l'intermodalité".

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Ça a été déposé.

1120

PAR LE PRÉSIDENT:

Ensuite, "Réseau routier, étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent".

1125

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Ça a été déposé.

1130 **PAR LE PRÉSIDENT:**

"Étude réalisée dans le cadre de l'élaboration du plan de transport du Bas-Saint-Laurent, Direction du Bas-Saint-Laurent", il y en a un autre de dix (10) pages.

1135 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Déposé aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

1140

Aussi. "Transport des personnes".

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1145 Déposé aussi, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

"Vélos et véhicules hors route".

1150

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Aussi.

1155

PAR LE PRÉSIDENT:

"Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales".

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1160

Ça a été déposé.

PAR LE PRÉSIDENT:

1165

"Plan de transport du Bas-Saint-Laurent".

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Également.

1170

PAR LE PRÉSIDENT:

Et "Plan d'action 2004-2009".

1175

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Le plan d'action aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

1180

Le plan d'action aussi. Parfait.

Maintenant, la Commission a préparé certains autres documents que nous aimerions, mais pas besoin de les prendre en note, madame Milot, tantôt, lors de la pause, là, vous en remettra une copie.

1185

Donc ce sont les documents suivants:

Un tableau avec les débits anticipés à chacune des bretelles et échangeurs projetés;

1190 Un tableau des kilomètres de la 185 actuelle qui seront démantelés;

Ventilation des coûts de construction de l'autoroute, notamment les voies rapides, voies de desserte, bretelles d'accès, passages agricoles, ponts d'étagement, poste de contrôle routier, etc., etc.;

1195 Un échéancier des travaux par tronçon;

1200 Le tableau 4.12 corrigé parce que le chiffre des revenus agricoles, c'est cent trente millions (130 M\$) et alors que ça devrait être treize millions huit cent quelque chose, là. Disons qu'à cent trente millions (130 M\$), je pense qu'il y aurait eu des cultivateurs très heureux de savoir qu'ils faisaient cent trente millions (130 M\$) de revenus!

1205 Un tableau synthèse des trente-six (36) résidences touchées avec les informations de l'annexe 2 de l'étude d'acoustique en y ajoutant leur adresse civique et leur localisation approximative en termes de kilomètres.

Et finalement, un tableau avec la correspondance entre les numéros civiques du tableau 7.14 et les numéros de résidences du document PR8.3.

1210 Ça fait que madame Milot va vous remettre, tout à l'heure, lors de la pause, cette liste-là.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1215 D'accord.

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

1220 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bon, je vous invite maintenant à nous présenter votre équipe et par la suite, à expliquer votre projet. Donc monsieur Bérubé, je vous laisse la parole.

1225 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1230 Bonsoir, monsieur le Président, d'abord. En fait, les membres de mon équipe, ici ce soir, il y a des gens du ministère des Transports, il y a des gens du consortium Tecsalt Genivar qui ont été mandatés pour produire l'étude.

À mes côtés, il y a Michel Caron qui est le responsable de la préparation de l'étude chez Genivar. Il y a Simon Lavoie qui est le gérant de projet de l'autoroute 185, ou de l'autoroute 85 plutôt.

1235

Avec moi, il y a également notre directeur territorial, monsieur Nelson Rioux, qui est à l'arrière. Il y a aussi Denis Thibault, Sylvain Miville de la firme Genivar également et Jocelyn Ouellet ingénieur aussi pour Tecsalt, qui fait partie de l'équipe du consultant, qui ont été mandatés par nous, comme je vous disais.

1240

Il y a Louis Belzile, du secteur Environnement au ministère, qui est avec nous.

Il y a madame Jeannine Banville qui est quelque part dans la salle qui est notre responsable des communications.

1245

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir madame Banville.

1250

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

C'est, en gros, l'équipe.

Il y a un autre personnage connu un peu plus dans le coin, Gilles Michaud, qui est le chef du Centre de service de Cabano, qui est avec nous également.

1255

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur Michaud.

1260

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

En gros, c'est l'équipe du promoteur. C'est une grosse équipe, mais...

1265

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, on vous écoute monsieur Bérubé.

1270

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

... mais c'est un gros projet aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

1275 On vous écoute monsieur Bérubé. Donc vous pouvez présenter le projet à la population.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1280 Bon, en gros, la présentation qu'on va vous faire, c'est essentiellement celle qui a été faite lorsqu'on a rendu l'étude publique.

Je vais demander à notre responsable du dossier, monsieur Caron, de procéder. On a un Power Point avec des simulations visuelles qui accompagnent la présentation.

1285

PAR LE PRÉSIDENT:

Et moi, pour les gens dans la salle, si vous voyez que mon collègue et moi, on se retourne pas, c'est parce qu'on va avoir sur les deux (2) écrans ici, on va tout voir. Ça fait que nous empêche, ça nous permet de pas avoir de torticolis. Merci.

1290

Allez-y, monsieur Bérubé.

PAR M. MICHEL CARON:

1295

Alors bonsoir, messieurs les Commissaires.

PAR LE PRÉSIDENT:

1300 Bonsoir.

PAR M. MICHEL CARON:

1305 La présentation va comporter trois (3) parties. On va d'abord rappeler les éléments de contexte et de justification de ce grand projet. Ensuite, on va insister, en deuxième partie, sur les optimisations qui ont été apportées au projet pour en réduire les inconvénients au maximum. Et évidemment, on parle d'un projet majeur, donc il y a aussi évidemment des impacts malgré les optimisations qu'on peut en faire, et la dernière partie va justement faire le survol de ces impacts résiduels pour la région.

1310

Alors je commence avec le contexte et la justification. D'abord sur cet acétate-ci, juste pour vous rappeler que, bon, si on regarde dans le coin gauche supérieur, nous avons le fleuve Saint-Laurent, dans le coin droit inférieur, nous avons la limite, la frontière avec le Nouveau-Brunswick et le trait de couleur, c'est la route 185 dans son ensemble.

1315

1320 Les tronçons qui sont en vert, ce sont des tronçons dont la construction est complétée maintenant. Alors ici, dans le secteur de Notre-Dame-du-Lac, où ce qu'on est justement, c'est le premier tronçon qui a été construit, sur une longueur d'un virgule huit kilomètre (1,8 km) en 2001 et 2002-2003. Vous avez le deuxième tronçon ici, à Dégelis, qui a été construit sur un virgule deux kilomètre (1,2 km) entre 2003 et 2005. Plus récemment, vous avez aussi le tronçon entre Rivière-du-Loup et Saint-Antonin, un tronçon de cinq virgule huit kilomètres (5,8 km) dont la construction a été complétée aussi en décembre 2005.

1325 Vous avez ici, au centre de l'image, le tracé d'autoroute dans le secteur Saint-Louis-du-Ha! Ha! et Cabano, c'est directement au nord de notre secteur, c'est un tronçon de quatorze kilomètres (14 km) dont la construction est sur le point de commencer et que les plans et devis sont sur le point aussi d'être complétés. Alors c'est le prochain secteur d'intervention. Les travaux vont se faire au cours des prochaines années.

1330 Maintenant, si vous regardez les deux (2) tronçons qui sont en rouge, ce sont les tronçons qui sont en étude d'impact ou en préparation de plan d'avant-projet. Vous avez le tronçon ici Saint-Louis-du-Ha! Ha!-Saint-Antonin et vous avez le tronçon ici en bas qui est le sujet de notre présentation de ce soir.

1335 Donc vous voyez, on a ici un tronçon d'autoroute qui représente trente-quatre kilomètres (34 km) et on a deux (2) sections de l'autoroute qui sont déjà construites. Donc le projet finalement, avait, comme on pourrait dire, des passages obligés, c'est-à-dire qu'il fallait quand même relier les tronçons urbains.

1340 Alors la justification du projet, je vais commencer en mentionnant que c'est d'abord un besoin urgent de sécuriser la route. Je crois que ce soir, il y a presque personne dans cette salle qui va pouvoir vous dire qu'il a pas perdu un parent, un ami, une connaissance, un fils; si on regarde le bilan de la route 185, au cours des quinze (15) dernières années, on parle d'une moyenne d'à peu près sept (7) à huit (8) décès par année.

1345 Donc c'est une route qui a une sale réputation au niveau de la sécurité. On en entend souvent parler dans les journaux, il y a eu beaucoup de manifestations par le milieu. On voit plusieurs croix qui sont installées le long de la route pour justement rappeler qu'il y a un problème de sécurité sur cette route-là.

1350 Maintenant, c'est aussi un problème de conflit entre la circulation locale et le transit. C'est aussi un élément de justification pour essayer de séparer la circulation locale de la circulation de transit parce que, justement à cause des nombreux accès et des intersections qu'on a sur cette route-là, bien, c'est autant d'endroits où ce qu'il y a des problèmes de congestion et qui apportent aussi une diminution des conditions de sécurité.

1355

Je voudrais aussi rappeler, comme troisième élément, que la route 185 c'est un des axes les plus importants pour nos échanges avec nos voisins, les Maritimes, les États-Unis et l'Ontario y compris.

1360

Juste pour mentionner qu'il y a environ treize milliards de dollars (13 G \$) de marchandises qui transitent chaque année sur cette route. Et je vous dirais que trente pour cent (30 %) des camions qui y circulent sont destinés en Ontario, donc c'est des camions qui arrivent des Maritimes, qui vont en Ontario, ou vice versa, qui n'arrêtent même pas au Québec.

1365

Alors c'est une route, c'est une route qui est excessivement importante au niveau de nos échanges. Ça fait partie, je dirais, du réseau stratégique du ministère des Transports au niveau des échanges avec nos voisins.

1370

La dernière chose que je dois mentionner, c'est qu'aussi, que c'est le dernier tronçon de la route transcanadienne au Québec. Lorsqu'on va avoir complété ça, on va avoir une route transcanadienne qui va être d'un bout à l'autre du pays parce que le Nouveau-Brunswick est en train, elle aussi, de compléter son bout et je crois que ça devrait être complété en 2007 dans le cas du Nouveau-Brunswick, oui c'est ça.

1375

Alors un peu des éléments d'historique maintenant. D'abord le ministère avait un plan de transport dans les années quatre-vingt-dix qui mentionnait que sa priorité, c'était d'intervenir aux endroits où ce qu'il y avait des risques importants, où ce qu'il y avait le plus de mortalité.

1380

Dans ces années-là, on parlait pas encore de construction d'une autoroute mais c'est certain que le milieu l'avait demandée à plusieurs reprises, comme il y a des gens qui l'ont mentionné tantôt, ça fait des dizaines d'années que des gens demandent que cette route-là soit à deux (2) chaussées pour des raisons de sécurité. Mais le ministère avait pas ce plan de construire cette autoroute-là maintenant, sauf qu'ils ont réaménagé progressivement la route et, à chaque fois qu'ils l'ont fait, ils l'ont fait de façon à dire, bien un jour on pourra relier toutes les zones où ce qu'on intervient.

1385

Il y a aussi une volonté qui a été exprimée par le milieu. Quand je parle de milieu, je parle des élus, je parle aussi des commerçants, je parle des groupes de citoyens ou des gens qui ont fait la promotion de la construction d'une autoroute pour que cette construction-là se fasse dans l'axe actuel de la route 185 et non à l'écart.

1390

Par exemple, il y a un tracé qui avait déjà été élaboré dans les années quatre-vingt-dix, c'est un tracé qui passait peut-être à environ cinq kilomètres (5 km) de tous les périmètres urbains, c'était perçu par plusieurs individus ou plusieurs groupes comme étant un facteur de dévitalisation de l'économie locale.

1395

1400 Et bon, à partir du moment que le ministère a décidé de construire l'autoroute dans l'axe de la route 185, à ce moment-là il y a eu un changement de perception puis il y a eu des gens qui étaient beaucoup plus d'accord à la réalisation du projet.

1405 Maintenant, c'est en 2001 que le ministère a pris la décision de construire l'autoroute entre Rivière-du-Loup et le Nouveau-Brunswick et actuellement, c'est un projet qui est en train de se réaliser progressivement.

Alors les premières étapes de ce projet-là, ça a consisté à faire des rencontres, ça a consisté aussi à faire des inventaires du milieu pour avoir la connaissance la plus adéquate de la zone d'intervention.

1410 On a mentionné tantôt qu'il y avait eu des enquêtes auprès des commerçants, ça a été le cas; il y a eu des enquêtes qui ont été faites aussi au niveau des exploitants agricoles, des groupes du milieu, je pense qu'il y a eu à peu près une cinquantaine ou près d'une cinquantaine de groupes du milieu qui ont été invités, il y en a à peu près la moitié qui ont répondu à notre invitation. Donc l'objectif c'était, à ce moment-là on parle du début de l'année 2003, de connaître quelles étaient les préoccupations, quelles étaient les attentes des gens du milieu.

1415 Il y a eu une présentation publique en mars 2004 pour présenter les premiers concepts d'autoroute dans chacun des tronçons, et c'est à la suite de cette présentation-là qu'on a commencé à avoir des réactions des gens du milieu pour nous faire soit des suggestions, ou nous demander des raisons pourquoi qu'on n'avait pas mis des échangeurs ou différentes composantes de ce projet-là.

1420 Alors c'est à la suite de ces représentations-là que nous, on a commencé à travailler au niveau des optimisations pour faire un projet qui soit le plus acceptable possible pour la population.

1425 Puis au cours des mois suivants, 2004, 2005, il y a eu beaucoup de consultations complémentaires, que ce soit avec l'UPA, les municipalités, des clubs comme les clubs de VTT, motoneiges. Il y a eu des rencontres individuelles avec des individus aussi pour leur expliquer les raisons pourquoi qu'on ne pouvait pas passer à tel ou tel endroit. Il y a eu énormément d'activités de communication sur ce dossier-là.

1430 Alors la stratégie du ministère pour réduire les impacts, ça a été d'abord d'optimiser le concept et ensuite de ça, comme je vous mentionnais tantôt, un projet de cette envergure ne peut pas se faire sans des impacts sur le milieu, donc on les a évalués et on a suggéré près d'une centaine de mesures qui sont énumérées dans l'étude d'impact.

1435 Alors au niveau des optimisations apportées, je vais commencer, je vais y aller du sud au nord, en commençant par le secteur de la frontière du Nouveau-Brunswick avec Dégelis. Il y a pas moins de quatre (4) options d'échangeurs qui ont été étudiées à ce niveau-là. Les

éléments qui ont conditionné le choix de l'échangeur qui est présenté ici sur cet acétate, c'est d'abord la présence de la rivière Madawaska; c'est aussi les difficultés au niveau de la topographie parce que tout le secteur ici, c'est un secteur très montagneux. On était un peu, je vous dirais, ici, là, coincé entre la rivière et la montagne.

1445

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est parce que quand vous dites "ici", là, dans les transcriptions ça va très mal, parce que "là" ou "ici". Donc si vous pouvez exprimer l'endroit exact, ça va être beaucoup plus facile pour madame Béliveau et par la suite, pour les lecteurs.

1450

PAR M. MICHEL CARON:

D'accord, je m'excuse.

1455

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord, merci.

1460

PAR M. MICHEL CARON:

C'est vrai, madame Béliveau, je vous ai un peu oubliée.

On parle ici, à la limite de la frontière du Québec avec le Nouveau-Brunswick, en fait l'autoroute, on va le voir à travers les présentations, elle est toujours un peu coincée entre les montagnes. On reste souvent dans la vallée de la rivière Madawaska et du lac Témiscouata parce que lorsqu'on déborde, on a souvent des difficultés importantes, des pentes très fortes, et c'est difficile de construire une autoroute dans des conditions semblables.

1465

Comme autres éléments qui ont conduit au choix de cet échangeur-là, il y a aussi la proximité de l'aéroport d'Edmundston, de la municipalité. La municipalité a l'intention de le conserver. Il y avait aussi la proximité de deux (2) commerces dans le secteur, et le kiosque d'information touristique du Nouveau-Brunswick.

1470

L'échangeur a été discuté et son modèle a été choisi en concertation avec les gens du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick.

1475

Alors si je vais plus loin, au kilomètre 8,8, au départ, on n'avait proposé aucun échangeur, aucun pont d'étagement à partir du kilomètre 0 jusqu'à Dégelis, au kilomètre 12,5, pour la simple et bonne raison qu'il n'existe pas sur ce tronçon de route là de route collectrice, de route qu'on aurait pu, qui pourrait justifier, en fait un débit qui pourrait justifier un échange avec une autoroute.

1480

1485 Mais par contre, il y a des gens du secteur du kilomètre 9, je vous dirais, jusqu'au kilomètre 12, à Dégelis, qui avaient exprimé leurs préoccupations de voir au moins des possibilités d'aller de l'autre côté, parce qu'ils ont des terres qui se trouvent à être fractionnées par l'autoroute.

1490 Alors on avait regardé un pont d'étagement au kilomètre 7,2 et un passage public au kilomètre 8,8. On a opté pour le passage public au kilomètre 8,8 parce que les détours pour les gens qui habitent ici étaient moins grands que si on l'avait fait au kilomètre 7,2.

PAR LE PRÉSIDENT:

1495 Au lieu d'ici, est-ce que c'est le kilomètre, c'est quel kilomètre, grosso modo, là.

PAR M. MICHEL CARON:

1500 Ici, on parle du kilomètre 8,8, le kilomètre 9 qui est entre Dégelis et le Nouveau-Brunswick. Le Nouveau-Brunswick étant le kilomètre 0 et Rivière-du-Loup étant le kilomètre 100.

1505 Alors je passe à l'autre acétate. Alors pour ce qui est de la problématique des commerces qui sont installés ou qui sont en exploitation le long de cette route 185, entre le kilomètre 0 et le kilomètre 13, effectivement, on est bien conscient qu'il y aura une perte de clientèle de transit pour ces commerces-là. Et le ministère a opté pour ajouter un demi-échangeur ici, dans le secteur du parc industriel de Dégelis pour apporter une possibilité, donner des meilleures conditions de développement pour le secteur de Dégelis.

1510 Évidemment on comprend que ça change pas nécessairement quelque chose dans l'immédiat pour les commerçants qui sont installés au kilomètre 6 ou au kilomètre 5, mais ça donne quand même une opportunité pour une relocalisation éventuelle dans le futur.

1515 Alors je veux mentionner que partout sur l'autoroute, à chaque fois qu'il y a des sentiers récréatifs, que ce soit des VTT, que ce soit des motoneiges, que ce soit la piste cyclable, le Petit-Témis, il y a des arrangements qui ont été pris pour permettre le maintien de tous les sentiers récréatifs comme ceux ici, dans le secteur, le périmètre urbain de Dégelis, et comme aussi à la frontière avec le Nouveau-Brunswick où on a un tracé pour les VTT.

1520 Et le pont d'étagement ici va être élargi de trois mètres (3 m) pour permettre le passage des VTT de l'autre côté de l'autoroute, pour qu'ils puissent accéder à leurs zones de ravitaillement qui sont le dépanneur Casey et la station Irving.

1525 Alors si on passe au tronçon Dégelis-Notre-Dame-du-Lac, en commençant par la partie qui est immédiatement au nord de Dégelis, vous avez ici, avec différentes teintes de couleur,

les différents producteurs agricoles. C'est une zone où est-ce que l'exploitation agricole est quand même significative.

1530 On avait tenté de modifier l'axe de l'autoroute pour la faire passer, disons, un peu plus sur les limites des propriétés pour minimiser le fractionnement. Pour des raisons, pour des considérations topographiques ne permettaient pas de faire ça, donc l'autoroute est restée à peu près dans son axe actuel et un passage agricole a été proposé au kilomètre 17 ½ pour minimiser les détours pour les exploitants agricoles.

1535 Ce passage agricole là a deux (2) autres avantages, c'est que les VTT pourront l'emprunter parce qu'ils ont un sentier dans ce secteur-là qui leur permet d'aller au lac Témiscouata. Et l'autre avantage, c'est qu'en faisant ce passage agricole là, on pouvait réduire la longueur des voies de desserte et les voies de desserte, bien, ça représente pour la municipalité, après la réalisation du projet, des coûts d'entretien parce que c'est à eux que
1540 revient l'entretien.

Alors si je me déplace maintenant entre les kilomètres 23 et 28, c'est-à-dire disons au sud de Notre-Dame-du-Lac, vous voyez ici les traits de couleur qui traversent la rivière Creuse, ce sont autant d'options de traversée qui ont été pris en considération pour essayer de voir
1545 quelle était la traversée la plus acceptable pour l'autoroute.

Je vous mentionne encore qu'ici, pour des considérations topographiques très importantes, le ministère préconisait au départ que l'autoroute reste près du lac Témiscouata et juste à titre d'information, on parle ici, là, d'un pont avec les approches qui auraient été un
1550 investissement, que pour le pont, d'à peu près cinquante millions (50 M\$).

Alors plus qu'on s'avance vers le lac, plus qu'on parle d'un investissement moindre, mais on parle toujours de quarante (40 M\$), trente (30 M\$), vingt (20 M\$) jusqu'au niveau où est-ce que l'autoroute a été préconisée.

1555

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Caron, quand vous parlez du pont, là, de tantôt, c'est le pont qui est relatif à l'option C, n'est-ce pas?

1560

PAR M. MICHEL CARON:

Le pont ici que j'ai parlé?

1565

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, non, le pont plus bas, ou plus haut...

PAR M. MICHEL CARON:

1570

Le pont ici?

PAR LE PRÉSIDENT:

1575

Non, descendez, là, descendez à l'option C, tantôt vous avez mentionné...

PAR M. MICHEL CARON:

1580

Oui, oui, c'est l'option C, je m'excuse, oui, c'est l'option C.

PAR LE PRÉSIDENT:

1585

C'est parce que quand vous dites "ici", là, ça dit pas grand-chose encore une fois, là, dans les transcriptions. Donc j'apprécierais que vous nommiez l'option C, l'option A, l'option D, etc., etc. C'est beaucoup plus facile pour les gens lorsqu'ils ont à lire par la suite.

Merci, vous pouvez continuer!

PAR M. MICHEL CARON:

1590

Alors je reviens un peu plus au nord, c'est-à-dire juste à l'entrée de Notre-Dame-du-Lac. Vous avez un tracé ici en bleu qui était le tracé proposé au départ par le ministère des Transports. Ce tracé-là, en fait, on voit pas les trois (3) dimensions sur cette diapositive-là, mais on se trouve à être dans le haut de la pente.

1595

Donc nous considérons qu'à partir du haut de la pente jusqu'en bas de la pente, c'était une zone qui était moins intéressante pour les activités agricoles, et à cause des contraintes que ça représente, alors le tracé avait été proposé à ce niveau-là.

1600

Maintenant, après des représentations de l'UPA et aussi des propriétaires qui voyaient pas d'un mauvais œil l'importance du fractionnement, le tracé a été ramené plus près de la route 185, c'est le tracé que vous voyez en jaune, ici, sur cet acétate.

1605

Ensuite, ce sont la municipalité et les résidents du secteur ici qui se sont manifestés contre cette option-là et ont demandé que le tracé soit ramené un peu plus, en fait éloigné de cette zone-là parce qu'ici, évidemment, c'est une zone de potentiel de développement récréotouristique très intéressante à cause de la proximité du lac Témiscouata.

1610

Alors maintenant, si on parle du raccordement à la route de Saint-Benoît, au kilomètre 25, vous avez ici le concept d'échangeur qui est préconisé par le ministère. Comme je vous mentionnais au départ, il y avait aucun échange possible, mais après certaines analyses, on a

1615 convenu qu'il était préférable d'ajouter une bretelle de sortie pour aller vers Packington, cette
bretelle-ci qu'on voit à droite de l'écran. Et pour permettre aux gens surtout qui arrivent de
l'extérieur, qui sont par exemple des touristes puis qui connaissent pas énormément le coin, à
ce moment-là, ça leur permettait d'accéder très rapidement à cette route-là qui leur permettait
d'aller à Packington.

1620 Ensuite, après différentes discussions avec notamment les gens de la Ville de
Packington, il a été convenu de rajouter une bretelle de sortie ici, une bretelle d'entrée ici sur
l'autoroute, une bretelle vers le nord, une bretelle d'entrée vers le nord – vers le sud, excusez-
moi, vers le sud, vous avez tout à fait raison, vers le sud – et la raison c'était ce que monsieur
le maire de Packington a mentionné tantôt, il y a une scierie qui est un peu plus haut sur la
route ici, et puis à cause des détours, des contraintes topographiques, de leur faire emprunter
d'autres chemins, c'était plus avantageux de construire cette seconde bretelle en direction sud.

1625 Alors peut-être juste mentionner un autre élément. Vous avez une piste de motoneiges
qui arrive dans le haut de l'image, à peu près aux alentours du kilomètre 24 et les motoneiges
vont être déviées sur la voie de desserte ici, la voie de desserte, pour ensuite de ça emprunter
le pont d'étagement et le pont d'étagement sera élargi de trois mètres (3 m) pour faciliter le
1630 passage sécuritaire des motoneiges.

Une fois de l'autre côté de l'autoroute, les motoneiges vont pouvoir accéder en bordure
du lac Témiscouata, où on retrouve le sentier, la piste cyclable qui est la piste de motoneiges
en hiver.

1635 Alors maintenant, je reviens plus au sud, entre, vous avez toujours ici la route Saint-
Benoît ou la rivière Creuse, le kilomètre 25, à gauche de cet acétate. Et entre le kilomètre 25 et
le kilomètre 20, le ministère préconisait la construction d'un tracé en conservant la route 185
comme voie de desserte.

1640 Mais il y a eu des représentations qui ont été faites des résidents du Chemin-du-Lac et
de la municipalité Notre-Dame-du-Lac, pour opter pour ne pas conserver la route 185, elle
aurait représenté des charges pour la municipalité, et de plutôt préconiser le Chemin-du-Lac
comme la desserte de l'autoroute.

1645 Alors le ministère a déplacé l'autoroute plus près de la route 185 pour réutiliser au
maximum l'emprise de la route actuelle. Dans le secteur ici, dans le secteur, excusez-moi, à
partir du kilomètre 22 à 20, la route actuelle, la route 185 actuelle va être démantelée et
"renaturée".

1650 Au niveau de la municipalité de Notre-Dame-du-Lac, il y a quatre (4) options de
raccordement qui ont été étudiées pour relier le périmètre urbain, l'option A, l'option B et l'option
C sont trois (3) options qui auraient eu comme inconvénient de faire transiter les véhicules
lourds à travers les rues résidentielles du périmètre urbain.

1655 Pour ces raisons, le ministère a plutôt opté pour l'option D mais avec l'inconvénient qu'il y a un remblai dans le développement Lavoie-Soucy, un remblai d'à peu près trente-six pour cent (36 %) de la superficie du développement, ce qui peut représenter peut-être une perte d'une vingtaine de terrains à construire.

1660 Bon, j'ai mentionné tantôt pour le maintien des sentiers récréatifs, donc je reviens pas sur ce point-là.

1665 Maintenant pour le tronçon Notre-Dame-du-Lac-Cabano, je vais commencer par le secteur qui se situe entre le kilomètre 31 et le kilomètre 33. Alors dans ce secteur-là, le premier tracé d'autoroute proposé par le ministère était un tracé qui permettait de protéger les milieux bâtis ici, c'est-à-dire environ une dizaine de résidences. Il y a déjà des impacts importants entre Cabano et Notre-Dame-du-Lac au niveau du milieu bâti, donc à partir du moment qu'il a été décidé de garder l'autoroute dans l'axe de la route 185, on a essayé de trouver des manières de minimiser les pertes au niveau du milieu bâti.

1670 Mais en mars 2004, une majorité des résidents ici se sont présentés pour dire qu'ils étaient plutôt d'accord à être déplacés ou à être acquis que de vouloir rester entre la route 185 et l'autoroute. Alors le tracé d'autoroute a été ramené plus près de la route 185.

1675 Ce faisant, on minimisait les pertes de terres agricoles de ce côté-ci. Aussi on minimisait les pertes au niveau du Centre horticole Témiscouata, mais on venait de convenir qu'on aurait une dizaine d'expropriations supplémentaires.

1680 Vous avez ici une traverse agricole au kilomètre 31, 32, on en a parlé de cette traverse ici pour minimiser les inconvénients pour la circulation de la machinerie agricole. Ici, on est dans les meilleures terres du Témiscouata entre Cabano et Notre-Dame-du-Lac, c'est là qu'il y a les plus grandes exploitations.

1685 Et puis on a préconisé l'installation, l'aménagement d'un premier passage agricole ici au kilomètre 31 et d'un second passage agricole environ au kilomètre 36 ½. Ces passages agricoles là vont faire en sorte que tous les exploitants de part et d'autre de la route 185 vont pouvoir accéder sur leurs terres en faisant des détours minimaux, de façon minimale.

1690 Traverse agricole, j'ai juste apporté une photo pour vous montrer à quoi ça peut ressembler, c'est quoi à peu près l'envergure de ce type d'aménagement là. Celle-là, elle est installée sous l'autoroute 70 au Saguenay.

1695 Maintenant, au kilomètre 33, on a mentionné qu'il y aurait l'installation d'un poste de contrôle un peu plus haut, je dirais au kilomètre 36, mais pour permettre les demi-tours, de permettre le rabattement efficace des camions qui circulent du nord vers le sud, on a préconisé, à la place d'un pont d'étagement au kilomètre 33, un échangeur complet qui permet de rabattre,

qui permettra de rabattre efficacement les camions vers le poste de contrôle qui est situé ici entre les kilomètres 35 et 36.

1700 Ce faisant, on améliore aussi les déplacements pour les véhicules d'urgence. On a le poste de police qui est situé au kilomètre 29, 30, et lorsque les véhicules auront à se déplacer vers le nord, ils pourront prendre la voie de desserte jusqu'au kilomètre 33 pour prendre l'échangeur ici, l'échangeur au kilomètre 33 et pouvoir accéder rapidement à l'autoroute.

1705 Alors en résumé, le tronçon Nouveau-Brunswick-Dégelis, on parle d'un projet de quatorze kilomètres (14 km) qui représente un investissement de construction de cent trente-six millions de dollars (136 M\$); le tronçon entre Dégelis et Notre-Dame-du-Lac, qui est un tronçon de treize kilomètres (13 km), pour un investissement de cent trente-quatre millions de dollars (134 M\$); le tronçon Notre-Dame-du-Lac-Cabano, un tronçon de sept kilomètres (7 km) pour un
1710 investissement en construction seulement de soixante-neuf millions de dollars (69 M\$).

Alors pour permettre aux gens d'apprécier ces projets-là, de voir un peu l'envergure de tout ça, on va parler d'impacts sur le paysage, mais je pense qu'une simulation visuelle va permettre aux gens de voir un peu l'envergure de ces projets-là à l'intérieur du milieu.

1715 Alors je vais commencer par le tronçon entre Dégelis et le Nouveau-Brunswick. Je vais arrêter l'animation juste pour situer tous les gens.

1720 Ici vous avez, on est en fait à la sortie sud de Dégelis et on va s'en aller vers le Nouveau-Brunswick. Vous avez ici les étangs qui sont dans le parc industriel, étangs aérés. Vous avez le parc industriel de Dégelis qui est dans le secteur ici.

La rue que vous avez ici, c'est la rue de l'Accueil, pour les gens de Dégelis, là, les gens qui connaissent le coin.

1725 Ça a été reconstruit, et puis vous avez ici la route 185 qui va être démantelée, c'est-à-dire la route 185 actuelle qui va être démantelée pour laisser place à ce nouvel aménagement-là.

1730 Je veux simplement mentionner qu'au départ, le tracé de référence qui était préconisé, c'était un tracé qui restait dans l'axe de la route 185, ici, qui occasionnait beaucoup d'autres acquisitions de résidences et de commerces, alors que celui que vous voyez actuellement, c'est un tracé qui passe dans le parc industriel.

1735 Quand on parle du passage public, c'est ici. Un peu plus loin, excusez!

Vous voyez les résidences ici, puis vous allez voir le passage public, là, qui va apparaître bientôt. Il est ici, au kilomètre 8,8.

1740 Ici, je vous ferai remarquer que le tracé s'éloigne de la rivière Madawaska. Dans ce secteur-ci, il est reconnu qu'il y a des problèmes de glace noire qui se forme à cause de la proximité de la rivière Madawaska sur la chaussée actuelle de la route 185.

1745 Tantôt je vous ai parlé d'optimisation. On a optimisé aussi en tenant compte des difficultés au niveau de l'entretien hivernal pour le Centre de service de Cabano. Donc les gens nous avaient aussi dit quel genre de problèmes ils connaissaient avec la route 185 et le tracé d'autoroute en a tenu compte, pour essayer d'éviter ce même genre de problèmes dans le futur.

1750 Ici on est vis-à-vis des bretelles d'entrée et sortie en direction nord, qui vont arriver à côté du dépanneur Casey ou de la station Irving. Lorsqu'on arrive à ce pont d'étagement là, que je vous disais qu'il serait élargi de trois mètres (3 m) pour les VTT, nous sommes au Nouveau-Brunswick maintenant.

1755 Vous avez les bretelles d'entrée et de sortie au Nouveau-Brunswick, ici, en direction sud, qui permettent d'aller au kiosque d'information.

1760 Avec la vue aérienne ici, vous pouvez voir un peu l'envergure de cet aménagement-là par rapport à la rivière ou par rapport à l'aéroport d'Edmundston. Le kiosque d'information touristique de Nouveau-Brunswick est ici, excusez-moi, est dans...

1765 On y va maintenant avec le tracé de l'autoroute entre Notre-Dame-du-Lac et Dégelis. Je vais commencer par situer les gens aussi dans ce cas-ci. Vous avez le développement Leclerc qui est ici, qui est à droite de l'image. Le développement Leclerc, c'est une zone qui a été dézonée avec la permission de la CPTAQ pour donner une opportunité aux gens qui sont touchés par le projet d'autoroute de pouvoir se relocaliser.

1770 Vous avez de l'autre côté le développement Lavoie-Soucy. On va sans doute en reparler, au kilomètre 28, vous voyez l'ampleur du remblai qui est fait ici, qui est fait dans le développement Lavoie-Soucy.

Alors on s'en va, on se dirige maintenant vers Dégelis.

Ce qu'on voit en blanc, c'est la route 185 actuelle.

1775 L'échangeur de la route Saint-Benoît. Je voudrais faire remarquer les parois de roc. On va sans doute reparler de ça quand on va parler d'échangeur, demi-échangeur, échangeur complet. Vous voyez ici que la route, l'autoroute sera encaissée en bordure du lac.

1780 On arrive ici au kilomètre 20, où il y a un pont d'étagement qui est proposé. De ce côté-ci, on parle que c'est le chemin Neuf, de ce côté-ci c'est le Chemin-du-Lac. Les deux (2) chemins sont reliés.

Vous avez le bâtiment de la Roche-Blanche, kilomètre 18!

1785 Le passage agricole qui est proposé au kilomètre 17 ½ avec ici, les dessertes qui permettent d'aller sur les terres agricoles de part et d'autre.

Vous avez ici, vous avez la route, sur l'image, la route de Packington. C'est une route qui permet d'aller à Packington de la même façon que la route Saint-Benoît au kilomètre 25.

1790 C'est la ville de Dégelis, ici en bas de l'écran.

Maintenant, entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano, l'animation va être un peu plus courte par qu'on parle de sept kilomètres (7 km), c'est deux (2) fois plus court que les deux (2) autres.

1795 Bon, pour situer les gens, vous avez à gauche, en bas de l'écran, la Norampac, vous avez la route 232 ouest qui est à droite de l'écran, et nous sommes au kilomètre 37. Et on va vers le kilomètre 31 à Notre-Dame-du-Lac.

1800 Le premier passage agricole, au kilomètre 36, près de la ferme de Tony Leclerc.

Le poste de contrôle qui est proposé au kilomètre 35.

1805 Vous remarquerez ici l'étagement des voies. La raison pourquoi que les voies ont été étagées en escalier, c'est parce que cette zone-là est reconnue comme connaissant des problèmes chroniques de poudrerie. Chaque hiver, c'est un endroit qui est très problématique et les ingénieurs ont conçu les dessertes et les chaussées d'autoroute en étage pour justement limiter le problème de poudrerie qui est anticipé.

1810 Deuxième passage agricole, au kilomètre 31, 31 ½, environ.

Le poste de police de Notre-Dame-du-Lac, au kilomètre 29.

1815 Alors maintenant, rapidement un bilan des impacts. D'abord au niveau des terrains et bâtiments, on parle d'acquisitions ou de relocalisations importantes: deux (2) industries entre Dégelis et le Nouveau-Brunswick; seize (16) résidences et un commerce entre Notre-Dame-du-Lac et Dégelis; vingt-neuf (20) résidences, quatre (4) commerces et une (1) ferme entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano; plusieurs parties de propriétés, environ un peu plus de deux cents (200) parties de propriétés qui devront être acquises pour réaliser le projet.

1820 Au niveau des municipalités, on anticipe des pertes de revenus fiscaux pour surtout la ville de Notre-Dame-du-Lac dans laquelle on compte quarante-deux (42) résidences qui vont être acquises ou expropriées, cinq (5) commerces et une (1) ferme.

1825 Il y a aussi la question d'une perte partielle du développement du secteur résidentiel, développement Lavoie-Soucy.

1830 Et évidemment, une autoroute, ça crée des modifications au niveau des habitudes de déplacements pour les gens, compte tenu, là, de l'espace que ça prend, et des contraintes au niveau des accès.

1835 Au niveau de l'agriculture, on parle d'une perte de terres en culture de cent trente-neuf hectares (139 ha). La majorité de cette perte-là est entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano bien qu'on n'y construise que sept kilomètres (7 km) d'autoroute. Et les deux (2) autres tronçons, on parle d'une perte de l'ordre de trente-trois (33 ha) à trente-quatre hectares (34 ha) de terres en culture.

1840 Au niveau des commerçants, on l'a mentionné tantôt, une perte de la clientèle de transit pour une dizaine de commerces établis le long de la route 185, parce qu'ils perdent leur accès direct. Dans certains cas aussi une réduction des conditions de visibilité, surtout dans le secteur entre Nouveau-Brunswick et Dégelis, parce que le tronçon de l'autoroute est distinct du tronçon de la route 185.

1845 Au niveau du milieu humain, en période de construction, il faut s'attendre aussi à des inconvénients qui vont être pour la population, ne serait-ce à cause des niveaux de bruit, la poussière, les ralentissements de la circulation, les détours, en fait, qui doivent être faits à cause de la présence des chantiers.

1850 Au niveau du milieu naturel, il y a à peu près une quinzaine de cours d'eau qui sont traversés, donc aux endroits où est-ce qu'il y a des cours d'eau traversés, il y aura aussi un transport sédimentaire qui se fera par les eaux de surface et qui aura un effet sur la faune aquatique.

1855 On parle de deux cent vingt hectares (220 ha) qui devront être déboisés, d'habitat forestier qui est utilisé notamment par la faune.

1860 Au niveau des cours d'eau traversés, on a calculé, on estime environ à un peu moins d'un hectare (1 ha) les pertes d'habitat aquatique qui devront être compensées en vertu de la Loi sur les pêches.

1865 Au niveau des impacts positifs du projet! Bon d'abord la sécurité routière qui va être nettement améliorée; une fluidité plus grande donc réduction des temps de parcours, réduction des conflits, parce qu'il y a plus d'accès, plus d'intersections; des dépassements beaucoup plus sécuritaires; une utilisation du sol qui est à notre avis optimisée, particulièrement à la sortie sud de Dégelis, où je vous ai mentionné tantôt que l'autoroute a été déplacée dans le parc industriel pour donner un maximum de possibilités à la municipalité de faire son développement urbain; et, à long terme, un développement économique qui devrait être favorisé.

1870 La réfection du Chemin-du-Lac, qui est une demande de plusieurs années des résidents du Chemin-du-Lac, donc eux autres, pour eux la possibilité d'avoir une route asphaltée où est-ce qu'il y aura aussi des corrections géométriques qui seront faites par endroit; dans le secteur de Notre-Dame-du-Lac, une meilleure perception du paysage à partir de l'autoroute; le maintien de tous les sentiers récréatifs par le fait que, et des passages aussi plus sécuritaires compte tenu de l'étagement des sentiers. Et en général, une visibilité meilleure pour la région, parce que disons que ça va changer la réputation de zone dangereuse accidentogène.

1875 Dans le tronçon Notre-Dame-du-Lac-Cabano, des déplacements plus efficaces et sécuritaires pour la machinerie agricole. Il y a sans doute des exploitants qui pourraient vous dire que souvent ils attendent de cinq (5) à dix (10) minutes pour être capables d'accéder sur la route 185, puis ensuite de ça, ils se déplacent avec des véhicules qui sont lents, à travers des véhicules lourds, donc une amélioration notable des conditions de sécurité et de déplacement pour la machinerie agricole.

1885 Des facilités d'accès pour les véhicules d'urgence à Notre-Dame-du-Lac, c'est ce que je vous ai mentionné tantôt, via l'échangeur qui est complet qui est proposé au kilomètre 33; et une durabilité de l'autoroute qui va être mieux assurée par un poste de contrôle mieux positionné et plus accessible.

1890 En termes d'impacts du bruit, compte tenu que le corridor routier est déplacé par rapport au milieu bâti, on s'attend que dans deux (2) cas sur trois (3), le niveau, le climat sonore va être amélioré. Malgré tout, il y aura quand même détérioration des conditions actuelles pour environ trente-six (36) résidents.

1895 Ces résidents-là sont essentiellement localisés aux entrées et sorties des périmètres urbains de Dégelis et Notre-Dame-du-Lac et de Cabano. Pour les autres, ce sera des impacts nuls, c'est-à-dire pas de changement par rapport à la situation actuelle où d'abord les résidents sont relocalisés, et il y a aucun impact important qui a été mesuré dans le contexte de ce projet-ci.

1900 Alors pour terminer, au niveau du programme de surveillance environnementale, c'est un programme qui va être en deux (2) volets. D'abord, il y aura des préoccupations pour que toutes les mesures qui sont proposées dans l'étude soient intégrées dans les plans et devis, tout comme les conditions du décret, conditions éventuelles du décret si le projet est autorisé. Et le second volet de ce programme-là, ce sera de s'assurer que sur le terrain, les mesures qui sont dans les plans et devis sont effectivement appliquées d'une façon efficace.

1905 Au niveau du suivi environnemental, il y aura un suivi au niveau de la qualité de l'eau potable pour les puits qui sont jugés à risque. Ce sont des suivis qui sont courants dans tous les projets du ministère des Transports.

1910 Un suivi aussi au niveau des collisions avec la grande faune. On sait que dans le secteur, disons, du kilomètre 3 à 7, c'est un secteur qui est un peu plus propice à des conditions, à des collisions. Alors le ministère va continuer son suivi et intervenir au besoin.

1915 Suivi au niveau des aménagements paysagers qui seront faits dans le contexte du projet pour s'assurer que tout ce qui a été fait est durable.

Et un suivi au niveau de l'intégrité de l'infrastructure à la fin des travaux, pour s'assurer que toutes les zones ont été bien stabilisées, que les ponceaux sont fonctionnels, en fait, là, c'est un travail qui est fait de façon régulière sur tous les projets du ministère des Transports.

1920 Alors pour conclure! Le projet répondra aux objectifs de fonctionnalité et de sécurité qui sont poursuivis par le ministère. Ça va permettre de compléter l'axe autoroutier transcanadien au Québec.

1925 Le projet va avoir un effet structurant sur l'économie et le développement futur de la région. Ce qu'on veut dire, dans le fond, on veut pas dire qu'une autoroute, ça fait que l'économie va bien aller, mais c'est un outil puissant qui est donné aux entrepreneurs locaux pour en tirer avantage et puis pour faire un développement de la région.

1930 Et les impacts négatifs ont été réduits au maximum, bon, je comprends qu'il en reste pareil, parce que c'est un ouvrage majeur, mais le ministère considère que c'est acceptable pour un projet d'une aussi grande envergure.

Alors je vous remercie de votre attention.

1935 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Caron.

1940 Vous allez nous déposer en douze (12) copies votre présentation. Par contre, au niveau des simulations visuelles, on va être généreux, là, une seule copie, pour que nous puissions la mettre sur le site Internet du BAPE, suffira à ce moment-là.

1945 Et nous allons prendre une pause d'une quinzaine de minutes et pendant celle-ci, je vous invite à vous inscrire au registre, celui-ci étant maintenant ouvert. Merci.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1950

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
JEAN-MARIE MICHAUD**

1955

PAR LE PRÉSIDENT:

Si vous voulez bien reprendre place, nous allons redébuter cette deuxième partie, s'il vous plaît.

1960

Je demanderais à monsieur Michel Michaud, s'il vous plaît, de se présenter à l'avant. Monsieur Michel Michaud, s'il vous plaît, veuillez vous présenter à l'avant.

Bon écoutez, monsieur Michaud, venez, prenez place, s'il vous plaît.

1965

Bonsoir monsieur Michaud.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

1970

Bonsoir, monsieur le Président. Moi, c'est Jean-Marie.

On a droit à deux (2) questions?

PAR LE PRÉSIDENT:

1975

Oui, on y va une par une, s'il vous plaît.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

1980

Je vais essayer de poser les deux (2) questions concernant notre résumé.

PAR LE PRÉSIDENT:

1985

Commencez par la première et ensuite, après la réponse que nous aurons obtenue, vous pourrez passer à la deuxième.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

1990

OK, la première question est pour le ministère des Transports, concernant le Garage Laforge, le Dépanneur Routier et puis la maison, on parlait de l'eau potable. Il y a un bassin d'eau potable, sur une longueur de quatre cent cinquante pieds (450 pi), avec un tuyau de huit pouces (8 po).

1995 Est-ce que vous avez de quoi de prévu dans votre schéma d'aménagement lorsque vous allez passer l'autoroute; parce qu'on n'a rien vu de prévu de la part du ministère sur les plans.

PAR LE PRÉSIDENT:

2000 Donc à l'heure actuelle, c'est une prise d'eau potable qui est existante?

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

2005 Oui monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et qui est du côté ouest de la 185?

2010 **PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:**

Oui, c'est un puits d'eau potable que ces gens-là ont depuis quarante (40) ans, qui passe en dessous de la Transcanadienne, la route 185, en dessous de la piste cyclable également.

2015 Et puis en passant l'autoroute vis-à-vis ce coin-là, en bon français, c'est qu'il y a rien de prévu. C'est un gros bassin d'eau potable qui peut fournir une cinquantaine de maisons, peut-être plus, depuis quarante (40) ans, il y a rien de prévu sur les plans.

2020 En passant l'autoroute, s'ils passent actuellement, on va dire en bon français "dret" dedans, c'est la fermeture de leurs commerces et d'eau potable. C'est dans ce secteur-là, entre nos deux (2), entre Place Travailleur et le Garage Laforge.

PAR LE PRÉSIDENT:

2025 Parfait.

Monsieur Bérubé, s'il vous plaît, est-ce que vous pouvez répondre à la question de monsieur Michaud.

2030 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2035 Oui monsieur le Président. En fait, lorsque le ministère prépare ses projets, au stade où on est actuellement, il y a pas eu des analyses de tous les puits ou de toutes les sources d'alimentation en eau à la longueur du tracé.

Toutefois, le ministère s'engage, dans sa préparation de projet et dans son cheminement, à raccorder tous et chacun en alimentation en eau.

2040 Dans le cas qui nous préoccupe, la source étant située, si je comprends bien, du côté sud de la route 185 actuelle, c'est-à-dire excusez, côté ouest, à ce moment-là ce qui est prévu, c'est de traverser ces conduites-là sous l'autoroute, on installe une gaine, on installe une conduite de remplacement. La gaine permet éventuellement, par la suite, de pouvoir retirer la conduite, l'entretenir sans avoir à intervenir sur l'autoroute, en fait.

2045 Mais dans tous les cas, il va y avoir une alimentation de prévue pour pallier à un lien coupé quelconque ou à un puits déplacé ou des choses comme ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

2050 Est-ce qu'il y a un périmètre de protection de prévu par rapport à ce puits-là, compte tenu que vous allez avoir quand même une autoroute, il y a du déglacage l'hiver qui se fait, donc est-ce qu'il y a un périmètre de protection de prévu?

2055 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Non, actuellement, il y a pas de périmètre de prévu comme tel.

2060 Toutefois, on s'engage à assurer un suivi de la qualité des puits. Donc s'il y a des puits qui sont affectés par les sels déglaçants dans le futur, ces puits-là sont soit relocalisés ou encore il y a des mesures de prises pour pallier à la contamination de la nappe, que ce soit des fossés étanchésés ou différentes mesures qu'on peut mettre en place.

2065 Mais on s'engage à assurer la qualité de l'eau, on parle bien sûr de contaminants qui proviendraient de l'opération, de l'exploitation de la route comme telle, on s'entend.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Bérubé.

2070 Monsieur Haemmerli.

PAR LE COMMISSAIRE:

2075 Monsieur Michaud, juste pour être sûr qu'on a compris votre question, est-ce que c'est un puits ou est-ce que c'est un lac, est-ce que c'est de l'eau de surface ou c'est...

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

2080 C'est de l'eau de surface, avec des tuyaux qui descendent.

Je vais le faire expliquer par monsieur Laforge.

PAR LE PRÉSIDENT:

2085

Voulez-vous vous avancer, s'il vous plaît, prendre place à côté de monsieur Michaud et vous nommer, s'il vous plaît, pour les fins de la sténotypiste.

PAR M. JULES LAFORGE:

2090

Garage Laforge, à Dégelis, Jules Laforge.

2095 La source d'eau, c'est de l'eau qui sort d'une roche, OK, dans la montagne, mais c'est juste sur le bord de l'écart du rocher, avec des tuyaux de ciment. C'est de l'eau de source potable, c'est de l'eau pure.

Ça fait que ça, ça descend à peu près six pieds (6 pi) dans la terre, tout le long, ça traverse en dessous de la piste cyclable.

2100

Et puis si, j'imagine, l'autoroute passe là, notre eau, ils vont probablement descendre, parce qu'il y a de la terre noire, il y a de la glaise là-dedans, ils vont probablement nettoyer ça, et le tuyau est là. Ça fait qu'automatiquement, nous autres, l'eau est finie. Quand même qu'ils font descendre plus creux, c'est du rocher, en dessous de ça.

2105

C'est de l'eau de source, c'est pas de l'eau de surface.

PAR LE COMMISSAIRE:

2110 Ça va, merci monsieur. C'est ça que je voulais clarifier.

Est-ce que par rapport à vos plans et devis, d'avant-projet préliminaire, est-ce que vous avez identifié la position de la route par rapport à la source dont monsieur parle?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2115

Non. Ces sources-là, comme je l'expliquais tout à l'heure, n'ont pas été recensées sur la longueur du projet, qui fait trente-deux kilomètres (32 km).

PAR LE COMMISSAIRE:

2120

Mais dans le secteur dont il est question, vous allez devoir enlever une partie de la montagne ou travailler en déblai pour passer l'autoroute à cet endroit-là, si on se fie à la figure qui est à l'écran.

2125

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Comme on est en déblai, effectivement, il peut arriver qu'on nuise...

PAR LE COMMISSAIRE:

2130

Que vous interceptiez la veine d'eau.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2135

Oui, ça pourrait arriver. Écoutez, on connaît pas l'hydrogéologie de ce secteur-là. Comme je vous disais, ça, c'est relevé à une autre étape de préparation du projet, plus avancée si on veut.

2140

Mais il y a une chose qui est certaine, c'est que dans tous les cas, on va tenter de maintenir la source, surtout si elle est d'excellente qualité et en quantité suffisante.

2145

Advenant le cas où on en venait à tarir la source, si on peut dire, on va avoir la responsabilité, et on s'engage à le faire, à rétablir une nouvelle alimentation en eau pour ces résidents-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Bérubé.

2150

Oui, vous avez un complément d'information, monsieur Caron.

PAR M. MICHEL CARON:

2155

Oui monsieur le Président. En fait, je veux mentionner qu'il y a quand même eu un inventaire des puits connus qui a été fait à travers les bases de données du ministère de l'Environnement ou du ministère des Transports, et dans le secteur que l'on parle, le puits n'est pas répertorié. Je veux pas dire qu'il n'est pas là, effectivement, dans ces répertoires-là, on n'a pas nécessairement toutes les informations.

2160

Et c'est ce que monsieur Bérubé disait, à partir du moment que le projet est autorisé et qu'on est en étape de plans et devis, à ce moment-là tous les puits à risque sont identifiés,

localisés, échantillonnés avant la période de construction, et deux (2) ans après la période d'exploitation, pour essayer de déterminer si effectivement, il y a un effet ou non du projet, autant au plan qualitatif qu'au plan quantitatif.

2165

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci monsieur Caron.

2170

Tantôt, vous avez mentionné que ça desservait, ça pourrait desservir une cinquantaine de résidences. À l'heure actuelle, ça dessert une résidence?

PAR M. JULES LAFORGE:

2175

Ça dessert le garage, le dépanneur, le restaurant, la maison voisine. Et puis il pourrait en fournir plus encore, mais là, c'est arrêté là.

Il y avait des motels aussi à côté, mais les motels sont plus là. Mais il y avait de l'eau en quantité.

2180

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc à l'heure actuelle, il y a quatre (4) utilisateurs?

2185

PAR M. JULES LAFORGE:

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

2190

Parfait, merci.

Votre seconde question, monsieur Michaud.

2195

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

C'est tu une garantie, ça, venant du ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

2200

C'est un engagement du ministère. N'est-ce pas, monsieur Bérubé?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2205 Tout à fait, c'est un engagement. On le fait autant pour ce propriétaire-là que pour quelque propriétaire que ce soit sur le projet.

PAR LE PRÉSIDENT:

2210 Parfait, monsieur Bérubé. Effectivement, c'est un engagement.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

2215 La deuxième question, concernant le kilomètre 7,2, lorsqu'il y a eu une audience publique à Dégelis, la seule d'ailleurs, la première fois, il y avait un viaduc prévu mais sans bretelle. Maintenant, il a été déménagé d'endroit, il est rendu alentour, si je comprends bien, ça a changé de nom, il est rendu au kilomètre 8, si on est d'accord tout le monde là-dessus.

2220 Je voudrais savoir si vous avez des développements, parce que depuis un an et demi (1½), on a essayé de vous rencontrer, on n'a jamais pu. Est-ce que vous avez réétudié ça.

Je sais pas si c'est rien qu'une question mais seulement qu'en question, est-ce que vous avez fait d'autre chose depuis ce temps-là.

2225 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bérubé, est-ce que vous avez bien saisi la question de monsieur Michaud?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2230 Oui. En fait, c'est une demande qui nous a été, qui nous avait été présentée. En plus de ça, il y a eu des représentations de la municipalité de Dégelis, et puis on a réanalysé le secteur, on a évalué différentes opportunités.

2235 Et si vous le permettez, j'aimerais que monsieur Simon Lavoie, qui est avec moi, puisse expliquer un petit peu qu'est-ce qu'on a analysé en termes de débit, en termes de coût de construction.

2240 Parce que ce qu'on appelle un viaduc, à l'heure actuelle, au kilomètre 8,8, tel qu'il est prévu au projet, en fait c'est une traverse sous l'autoroute et non une traverse étagée, si on peut dire, un viaduc comme tel.

2245 On a fait l'analyse comparative avec un échangeur complet ou incomplet, si on peut dire, sans bretelle, au kilomètre 7,2, dans l'éventualité où des bretelles pourraient être ajoutées dans le temps, advenant la venue de générateur de trafic.

J'en dirai pas plus, si vous voulez, je vais demander à Simon de vous l'expliquer.

PAR LE PRÉSIDENT:

2250 Parfait.

Monsieur Lavoie.

PAR M. SIMON LAVOIE:

2255

Oui monsieur le Président, initialement c'est vrai qu'il y avait un pont d'étagement de prévu au kilomètre 7,2. Suite aux consultations qu'on a faites du milieu, les diverses demandes qu'on a eues, il a été rapproché, il est devenu un tunnel ou un passage souterrain au niveau du kilomètre 8,8, suite à la demande du milieu. Parce que l'autoroute venait fractionner des terres, et on empêchait le monde de passer du côté est vers l'ouest. Il y a un groupe de résidents, à partir du kilomètre 9 au kilomètre 10, qui nous avaient demandé un passage, pour passer d'une desserte à l'autre.

2260

Et compte tenu que présentement, au kilomètre 7,2, il y a pas de générateur de trafic qui nous permet de justifier un échangeur, donc le passage, un viaduc seulement au kilomètre 7,2 permettait aussi seulement de passer d'une desserte à l'autre, donc on a déplacé ce pont d'étagement là au kilomètre 8,8.

2265

On a comparé les coûts de construction. Le tunnel, présentement, au kilomètre 8,8, c'est un investissement d'environ un million de dollars (1 M\$), comparativement au pont d'étagement au kilomètre 7,2, qui serait un investissement de deux millions de dollars (2 M\$), sans les bretelles. Et dans le futur, s'il y aurait toujours possibilité au kilomètre 7,2 de mettre des bretelles, on parle d'un investissement d'environ cinq millions (5 M\$).

2270

Donc avec les besoins actuels, c'est les raisons pour lesquelles on a recommandé, ou on a prévu un tunnel au kilomètre 8,8.

2275

PAR LE PRÉSIDENT:

Lorsque vous parlez que c'est à la demande des résidents, entre le kilomètre 8 et 9, pour accéder à des terres de l'autre côté, c'est combien de résidents, c'est combien de cultivateurs, finalement, ou d'exploitants forestiers qui ont fait cette demande-là.

2280

PAR M. MICHEL CARON:

En fait, c'est une demande écrite qui a été déposée au ministère des Transports après la présentation de mars 2004, il y avait six (6) signataires. J'ai les noms dans les dossiers, je pourrais vous sortir les noms si c'est une information qui est importante.

2285

PAR LE PRÉSIDENT:

2290

Non, les informations nominatives, on ne les prend pas, vous comprendrez.

Maintenant, il y a six (6) personnes qui ont des terres de l'autre côté, c'est ça?

2295

PAR M. MICHEL CARON:

En fait, c'est des gens, regardez ici sur la carte de localisation, au kilomètre 10, ces gens-là sont localisés dans le secteur ici, et puis on parle d'un passage public au kilomètre 9.

2300

Et puis vous avez, un peu plus vers le nord, au kilomètre 12 ½, vous avez la rue Industrielle qui est aussi une possibilité de traverser de l'autre côté de l'autoroute, ici, la rue Industrielle.

2305

Les résidents sont localisés ici surtout, dans le secteur, mais principalement aussi ici, autour du kilomètre 10. Ça fait qu'en mettant le passage public au kilomètre 8,8, on vient réduire de quatre kilomètres (4 km) les demi-tours, les détours que ces gens-là doivent faire pour aller sur leurs propriétés de l'autre côté, par rapport à un pont d'étagement qui aurait été au kilomètre 7,2.

2310

PAR LE PRÉSIDENT:

Et le pont d'étagement au kilomètre 7,2 aurait fait en sorte, parce qu'il y a pas de route "connectrice", en tout cas, j'en vois pas beaucoup, et l'autoroute passerait à quel endroit, elle passe là et donc la différence entre la route 185 actuelle, c'est quoi, c'est cinq cents mètres (500 m), trois cents mètres (300 m), deux cents mètres (200 m)?

2315

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Une centaine de mètres.

2320

PAR LE PRÉSIDENT:

Une centaine de mètres seulement, OK.

2325

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

En fait, si je peux me permettre, le choix d'installer un passage souterrain, c'est parce qu'au départ, effectivement, il y avait rien de prévu entre les deux (2), donc il y avait quatorze kilomètres (14 km) où est-ce qu'il y avait pas de raccord d'une desserte à l'autre, autrement dit entre l'est et l'ouest, c'était séparé. On a jugé pertinent de prévoir au moins une traverse pour desservir les usagers du secteur.

2330

2335 Comme j'expliquais tout à l'heure, il y a pas vraiment, à notre connaissance, à l'heure actuelle, de générateur de trafic. Je pense que tout à l'heure, monsieur Nadeau est venu parler de peut-être quelque chose en développement, les messieurs ici, aussi, ont parlé d'une industrie probable qui s'en venait, mais à notre connaissance, selon les informations qu'on possède à cette date-ci, il y a rien d'imminent en termes de développement industriel ou de générateur quelconque qui pourrait amener un achalandage justifiant un viaduc de cinq millions de dollars (5 M\$).

2340 Et à court terme, on n'en voyait pas et dans le schéma d'aménagement de la municipalité, de la MRC, il y a rien qui nous laisse entendre un développement industriel dans ce secteur-là. Le parc industriel est pas là, on est dans une zone qui est agricole, zonée verte. On voyait d'un mauvais œil, on voyait pas justifié d'installer un échangeur à cet endroit-là.

2345 C'est pourquoi la position du ministère est restée de conserver une traverse souterraine au kilomètre 8.

PAR LE PRÉSIDENT:

2350 En termes de débit d'un échangeur, l'échangeur au kilomètre 7,2, ça correspondrait à quoi quotidiennement.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2355 En fait, actuellement, il y a rien comme traverse, là, il y a aucune route.

PAR LE PRÉSIDENT:

2360 Non, mais vous avez sûrement fait des estimations. Donc à partir des estimations que le ministère a faites.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2365 Bien, ce serait un achalandage à ces commerces-là, éventuellement.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc ça pourrait représenter combien de véhicules par jour, grosso modo.

2370 **PAR M. MICHEL CARON:**

Regardez, ce qu'on a estimé pour ce secteur-là, pour l'ensemble de la desserte, on a estimé à peu près à dix pour cent (10 %) le débit qui pourrait rester sur la voie de desserte, à dix pour cent (10 %) du trafic qu'on connaît actuellement. Le trafic qu'on connaît actuellement,

2375 c'est aux alentours de cinq mille cinq cents (5500), donc ça pourrait être un débit de l'ordre de cinq (500) à six cents (600) véhicules par jour, c'est de l'ordre de grandeur.

Maintenant, ce cinq (500) à six cents (600) véhicules par jour va se distribuer de façon non uniforme. Il va y avoir une concentration de ces mouvements-là au kilomètre 0, où vous
2380 avez la station Irving qui est un important endroit pour le transit des camions, il y a plusieurs camions qui arrêtent là pour dormir la nuit, donc il va y avoir plus de circulation là.

Ensuite de ça, où est-ce qu'on va avoir plus de circulation, c'est entre le kilomètre
2385 disons 9 à 12 ½, parce que c'est l'endroit où il y a la plus grande concentration de résidences.

Maintenant, pour le reste, ça va être des gens qui ont affaire aux commerces qui existent là, aux kilomètres 8 et 6.

PAR LE PRÉSIDENT:

2390 Selon les critères du ministère, pour avoir un échangeur complet, encore là, quel type de débit journalier que ça prend, normalement.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2395 Selon les normes du ministère, il y a rien de statué sur une quantité de véhicules, il y a pas de minimum, bien entendu, il y a pas de maximum non plus, mais il y a pas de minimum d'établi.

2400 Sauf qu'il y a tout le temps un prorata coût-bénéfice qu'il faut faire. C'est sûr qu'en bas de cinq cents (500) à mille (1000) véhicules, je pense que poser la question, c'est y répondre, quand on voit le coût de ces infrastructures-là.

2405 Sauf que dans ce cas-ci, en tout cas je pense qu'on est loin du compte. Sauf que la possibilité qu'on avait, c'était d'aménager un viaduc au kilomètre 7,2 avec la possibilité éventuelle de grossir l'infrastructure, d'y amener des bretelles en temps et lieu.

2410 Sauf qu'encore là, c'est un million (1 M\$) de plus. Est-ce que je suis justifié de mettre un million (1 M\$) de plus dans une zone agricole, où est-ce qu'il y a deux (2) commerces. Je comprends que ces commerces-là vont avoir une perte d'achalandage à cause de la visibilité et de l'accès de la 185 actuelle, sauf qu'on voyait pas la justification. C'est pour ça qu'on a maintenu cette position-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2415 Parfait, merci monsieur Bérubé.

Merci monsieur Michaud.

2420 **PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:**

J'aurais bien aimé être capable de rajouter des commentaires.

PAR LE PRÉSIDENT:

2425

Les commentaires ou les opinions, c'est en seconde partie.

Par contre, vous pouvez vous réinscrire, monsieur Michaud, si vous avez d'autres questions à poser, il y a pas de problème. Merci, monsieur Michaud.

2430

GINETTE BÉGIN

2435 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Ginette Bégin, s'il vous plaît.

Bonsoir madame Bégin.

2440

PAR Mme GINETTE BÉGIN:

2445 Bonsoir monsieur le Président. Ginette Bégin, Fromagerie Le Détour. On a été oublié, on était dans la liste des personnes, mais par mégarde, ça a été oublié, donc ici je vais en profiter pour essayer de tourner notre position sous deux (2) formes de questions, éventuellement.

2450 D'ailleurs, c'est peut-être un des gros points que j'aimerais avoir, c'est d'avoir une réponse, d'avoir une réponse que je suis capable de comprendre; j'ai quand même une certaine formation. Qu'elle me soit pas donnée ce soir, j'en conviens, mais qu'elle me soit acheminée ultérieurement, j'apprécierais beaucoup. Notamment au niveau de la position de la balance, actuellement.

2455 Actuellement, la balance, elle se situe autour du kilomètre 35, sur une portion de terre agricole hautement à valeur ajoutée dans la région. Le positionnement de la balance, on avait soulevé, lors de la rencontre du mois de mai, une interrogation sur leur choix de positionner cette balance-là, peut-être qu'elle est justifiée, mais j'ai pas eu de réponse claire sur les options.

2460 Tout d'abord, parce que tantôt, dans l'énumération que vous avez faite lors de la
présentation, vous avez mentionné qu'il y avait entre autres les facteurs économiques, c'est sûr
que nous, on y est touché pour une autre raison, et il y a la qualité de vie.

2465 De positionner une balance pour le transport de véhicules lourds à cet endroit-là, j'avais
souligné à l'époque, au mois de mai, que déjà à l'heure actuelle, contrairement à ce qu'ils
pouvaient le croire, il y a déjà je dirais un bon flux de véhicules lourds qui utilisent le frein
moteur, le "Jacob brake". Donc nécessairement, la présence d'une balance là va faire en sorte
que tous devront s'arrêter à cette position-là pour le pesage, du moins dans les périodes de
pesée. Donc c'est sûr qu'au niveau de la qualité de vie, nous, on risque d'être affecté par le
bruit, éventuellement, des "Jacob brakes", c'est vingt-quatre (24) heures par jour, la nuit comme
2470 le jour.

Donc la position, ma question est, la position de la balance, pour la maintenir là, il faut
d'abord qu'ils aient probablement de très bonnes raisons qui justifient l'empiètement du territoire
agricole, et également, juste pour peut-être mentionner, c'est qu'il y a deux (2) axes routiers qui
2475 arrivent en perpendiculaire à la route 185 actuelle, qui est la 232, Rivière-Bleue, et la route de
Squatec qui aussi débouche, et de ces deux (2) flux de circulation là, il y a quand même un bon
flux de circulation de camions lourds, chargés de bois notamment.

2480 Donc on m'avait expliqué qu'ils avaient prévu d'avoir des patrouilleurs pour faire
détourner les camions vers la direction de Notre-Dame, pour pouvoir emprunter l'autoroute 85,
pour pouvoir remonter en direction de Cabano, pour effectuer la pesée.

2485 Donc j'aimerais ça, éventuellement que, monsieur le Président, vous puissiez essayer
soit de m'éclairer ce soir ou essayer de voir, que je reçoive un éclairage concernant le
positionnement de la balance, par rapport à ces deux (2) effets, ces deux (2) impacts,
notamment pour la qualité de vie et aussi, surtout, pour l'empiètement des terres agricoles.

PAR LE PRÉSIDENT:

2490 Très bien, madame Bégin.

Monsieur Bérubé, donc une question en deux (2) volets, même si j'avais dit que je
voulais seulement qu'un volet.

2495 Donc vous avez pris ça en note, on va y aller par le premier, c'est-à-dire le
positionnement de la balance. Pourriez-vous expliquer le raisonnement qui vous a conduit à
choisir cet endroit-là pour relocaliser la balance.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2500

En fait, Michel Caron est avec moi, va pouvoir vous expliquer qu'est-ce qui a motivé ce choix-là, si vous me permettez.

PAR LE PRÉSIDENT:

2505

D'accord, monsieur Caron.

PAR M. MICHEL CARON:

2510

Alors en termes de géométrie, au niveau de l'autoroute, vous voyez ici qu'on est dans un secteur de la route 185 qui est en courbe. Et le tracé de l'autoroute, lui, ne peut pas avoir la même courbe, pour des considérations de conception, pour des vitesses de conception, alors vous voyez qu'ici, on se trouvait à avoir une zone qui, de toute façon, aurait été une zone de terre agricole fractionnée, entre la route 185 et l'autoroute.

2515

C'est la raison pourquoi on a proposé un poste de contrôle à cet endroit-là, ici, dans cette zone-ci.

2520

Bon maintenant, pour la seconde question, en fait au niveau des terres agricoles, on considérait, nous, que c'était déjà une zone où est-ce qu'il y avait du fractionnement, et puis le propriétaire aurait peut-être pas été intéressé à venir exploiter des petites parcelles ici, le long de la route 185.

PAR LE PRÉSIDENT:

2525

Le résidu de ces parcelles, c'est combien d'hectares.

PAR M. MICHEL CARON:

2530

Je pourrais pas vous répondre comme ça, mais c'est – je pourrais faire le calcul, mais en fait, pour l'ensemble du projet, ce que je pourrais vous dire, c'est que le fractionnement, on l'a évalué à treize virgule sept hectares (13,7 ha), mais sur les trente-cinq kilomètres (35 km) d'autoroute.

2535

C'est pas l'endroit où c'est que le fractionnement est le plus important, c'est mineur. Je vous dirais peut-être un hectare (1 ha), peut-être moins.

2540

Maintenant, la question des freins Jacob. Une autre raison pourquoi le poste de contrôle a été proposé ici, c'est parce que c'est une zone qui est quand même relativement plane, où est-ce que l'autoroute va être construite, et le poste de contrôle, donc les camions qui

arrivent ici et puis qui doivent entrer dans la bretelle pour aller au poste de contrôle, ne sont pas dans une zone qui est en pente.

2545 Je vous dis pas que les camions n'utilisent jamais leurs freins Jacob ou leurs freins moteur, mais en principe, compte tenu de la topographie, ils devraient pas à avoir à utiliser leurs freins Jacob pour rentrer ici, dans l'aire de vérification.

PAR LE PRÉSIDENT:

2550 À l'heure actuelle, le poste de pesée, il est à l'entrée de Cabano.

PAR M. MICHEL CARON:

2555 Pardon, j'ai manqué la question.

PAR LE PRÉSIDENT:

À l'heure actuelle, à quel endroit se situe le poste de pesage.

2560 **PAR M. MICHEL CARON:**

Le poste de pesée se situe au kilomètre 39 ou 40, mais je vais laisser répondre monsieur...

2565 **PAR M. SIMON LAVOIE:**

2570 Le poste de contrôle se situe juste au sud de la route 232 existante, à l'extérieur du présent projet, et est situé sur une route qui est la rue Commerciale. Donc les camions doivent sortir de la 185 pour pouvoir y accéder, à proximité du centre commercial de Cabano.

PAR LE PRÉSIDENT:

2575 Bon, les camions doivent sortir mais là, ceux qui se dirigent vers le Nouveau-Brunswick devront également sortir, passer au-dessus de l'autoroute et revenir sur leurs pas; c'est ça?

PAR M. SIMON LAVOIE:

2580 Oui. En fait, la localisation du poste de contrôle routier entre Notre-Dame et Cabano, c'est de quoi qui a été discuté avec la SAAQ, et un des critères qui est important au niveau de la conception du poste de contrôle routier, il y a des critères de conception, donc ça prend des pentes assez douces, ça prend des endroits en tangente qui nous permettent d'avoir des bonnes visibilitées pour les sorties, pour accéder à ce poste de contrôle routier.

2585 Il fallait qu'il soit à proximité de la route, la route 232 qui génère beaucoup de trafic de
transport de bois, pour permettre aux gens de la SAAQ de pouvoir, aux contrôleurs de pouvoir
ce qu'on appelle rabattre les camions. Donc s'ils interceptent un camion qui se dirige vers le
Nouveau-Brunswick ou sur la 232, dans un rayon de quinze kilomètres (15 km), le contrôleur
peut rabattre le camion vers le poste de contrôle routier, et c'est un peu ça qui a justifié
2590 l'échangeur au kilomètre 33, l'échangeur Lizotte. Ça fait qu'il y a un rayon de quinze kilomètres
(15 km).

Le mettre plus loin, on s'éloignait de la 232 et on perdait, la SAAQ perdait le contrôle de
pouvoir contrôler les camions de la route 232. Il y avait des problèmes de communication,
aussi, dans ce secteur-là. Et la topographie et la géométrie de l'autoroute nous permettaient
2595 difficilement de le mettre à cet endroit-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Haemmerli.

2600

PAR LE COMMISSAIRE:

Parce qu'en fait, là, vous êtes obligé de rabattre les camions, d'ailleurs pendant qu'on a
cette figure-là sous la main, on a compris comment ils tournaient dans l'échangeur, ceux qui
2605 vont vers le Nouveau-Brunswick, pour revenir au poste de contrôle, une fois qu'ils ont passé,
pouvez-vous nous expliquer le chemin pour qu'ils retournent sur la route du Nouveau-
Brunswick.

PAR M. SIMON LAVOIE:

2610

OK. Là, ils vont être en direction de Rivière-du-Loup, si on veut. Là, on sort du projet
qu'on analyse présentement, Norampac ici, on voit la 232 qui est vers l'ouest. Vers le kilomètre
38, dans le projet qui est présentement en préparation de plans et devis, il y a un échangeur de
2615 prévu à cet endroit-là.

Donc les camions qui vont avoir été rabattus au poste de contrôle vont repartir en
direction de Rivière-du-Loup, prendre l'échangeur qu'il y a là et pouvoir repartir vers la direction
où est-ce qu'ils s'en allaient.

2620 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça fait compliqué un peu.

PAR LE COMMISSAIRE:

2625

Il y a pas d'autre endroit, ça vous oblige quand même à construire un échangeur complet sur l'autoroute, puis si on a bien compris, est dédié uniquement à cette opération-là, est-ce que je me trompe?

2630

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Oui, en fait, si on construit un poste de contrôle routier, bien, c'est évident qu'il va être d'un côté ou de l'autre de l'autoroute.

2635

Là, vous avez pris en fait le pire exemple si on peut dire, ou le meilleur, dépendamment de quel point on le regarde, mais disons que c'est certain que si on veut rabattre les camions qui s'en vont à sens inverse, ça va être compliqué, ça prend deux (2) échangeurs, on s'en sort pas; que ce soit sur l'autoroute 20, ou la 85, ou quelle que soit l'autoroute.

2640

Si c'est en direction nord, c'est pas compliqué, il sort, il se fait contrôler et il revient, on s'entend.

2645

De la 232, c'était important pour nous de rabattre les camions, la 232 est une route stratégique pour les transporteurs, ils pourront vous le confirmer, le transport du bois principalement, autant du côté de Rivière-Bleue que du côté de Squatec, dans les deux (2) axes, la 232 est ou ouest est une route stratégique au niveau du transport lourd. Donc pour nous, c'était vital, de concert avec la SAAQ, de pouvoir les rabattre.

2650

Et comme l'expliquait Michel tout à l'heure, ça nous prend un secteur qui est en tangente ou une courbe douce, avec des visibilitées très grandes, et avec une pente très douce. Et puis on a des pentes de deux pour cent (2 %) sur un kilomètre (1 km), dans ce secteur-là, donc c'est des pentes douces, et du Jacob, il y en aura pas trop. C'est sûr qu'il va y en avoir, parce que bon, ils freinent et à l'occasion ils l'utilisent, mais on pense que la décélération devrait pas créer trop d'ennuis.

2655

Au niveau sonore, on a fait des analyses aussi. Michel, je sais pas si tu peux nous parler un petit peu de ce que ça a donné, cet aspect-là. Si vous voulez qu'on aille vers ça, monsieur.

2660

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien, ça va répondre aussi à la question de madame Bégin.

PAR M. MICHEL CARON:

2665

Bien écoutez, je vais apporter au moins quelques éléments pour pouvoir déterminer, pour voir un peu quelle est l'importance de ces mouvements-là dans le poste de contrôle.

2670

J'ai des données de 2003 pour le poste de Cabano, et puis avec mille (1000) heures d'utilisation, il y a six cent seize (616) mouvements de camions qui ont été contrôlés. Donc si on prend pour acquis qu'actuellement, ce poste de contrôle là, on parle d'augmenter son nombre d'heures d'utilisation aux alentours de quinze cents (1500), ça veut dire que c'est environ peut-être mille (1000) véhicules qui vont être contrôlés à l'année. Donc mille (1000) véhicules, si on met ça par semaine, ça fait une vingtaine de véhicules par semaine.

2675

C'est sûr que ce sera pas toujours égal dans le temps, on se comprend, ça peut être quarante (40) véhicules, mais finalement, quand on regarde le débit des véhicules, prenons par exemple que c'est cent (100) véhicules par jour qui seraient regardés, alors qu'on a des débits de cinq mille cinq cents (5500) véhicules, donc ce sont des camions dont la vitesse est réduite qui rentrent ici et qu'ensuite de ça retournent de l'autre côté, c'est juste à côté du corridor routier, en fait c'est difficile de déterminer la différence de bruit entre le mouvement vers le poste de contrôle et le mouvement sur la route; les camions qui sont sur la route font au moins autant de bruit que ceux qui vont rentrer ici.

2680

2685

Comme on mentionnait tantôt, les freins moteur, en principe, dans une zone plane, devraient pas être utilisés par un camion.

PAR LE PRÉSIDENT:

2690

Si je comprends bien, excusez-moi, monsieur Haemmerli, si je comprends bien, le poste de contrôle, c'est pour contrôler certains véhicules seulement, donc c'est pas pour l'ensemble des véhicules qui circulent sur l'autoroute 85, à ce moment-là.

PAR M. MICHEL CARON:

2695

Ce serait impossible, monsieur, de contrôler tous les véhicules, parce que là, si on parle d'un débit, comme je vous mentionnais tantôt, je pense que le débit, c'est vingt-cinq pour cent (25 %) de cinq mille cinq cents (5500) véhicules par jour, c'est des camions. Donc ce serait impossible de tout peser les camions.

2700

C'est un sous-échantillonnage qui est pris, et la raison pourquoi le poste est installé ici plutôt qu'ailleurs, vous voyez ici la route 232, quelqu'un qui arrive du Nouveau-Brunswick, il peut être intercepté par le poste de contrôle lorsqu'il est situé ici.

2705

S'il est situé par exemple du côté de Saint-Louis-du-Ha! Ha!, il y avait un site qui avait été étudié à Saint-Louis-du-Ha! Ha!, c'était au kilomètre 42, mais au kilomètre 42, les camions

peuvent s'en venir ici et tourner sur la 232, et se trouver à un peu "bypasser" le poste de contrôle.

2710 Tandis qu'ici, avec le poste de contrôle à cet endroit-là, c'est plus stratégique, ça devient des opérations qui sont plus efficaces pour les camions qui arrivent du Nouveau-Brunswick, entre autres.

2715 Et ensuite, vous avez quand même une proximité de ce poste de contrôle là avec la 232, qui est ici, et la 232 est, que l'on ne voit pas sur l'acétate, mais qui va vers Rimouski. Et l'axe de la 232, c'est l'axe le plus important pour la circulation de camions de bois, et c'est souvent ces camions-là qui sont contrôlés.

PAR LE PRÉSIDENT:

2720 Parfait, merci.

Monsieur Haemmerli.

2725 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Oui, ce sera pas long parce qu'il y a beaucoup de monde d'inscrit, j'insisterai pas longtemps mais la Commission va revenir, en tout cas si vous me dites vingt (20) camions par semaine, si vous m'aviez dit cent (100) ou deux cents (200), bon, ça vaut peut-être la peine de faire tout ça, à vingt (20) camions par semaine, je saisis pas très bien la nécessité de tout ça.

2730 Donc je sais pas si vous avez le moyen de nous préparer un argumentaire ou quelque chose, mais je vais revenir avec cette question-là dans la semaine, c'est sûr.

2735 Et l'autre, c'est au niveau sonore, vous nous avez dit dans l'étude d'impact que les simulations sonores ne tenaient pas compte, si je ne m'abuse, des freins moteur. Est-ce qu'il y aurait un moyen simple d'illustrer, à des vitesses données, mettons je sais pas, à quinze mètres (15 m) de la route, le niveau sonore généré par un camion à cette vitesse-là et celui généré lorsqu'il utilise son frein moteur.

2740 Est-ce que c'est faisable, ça, de façon simple, et puis de le déposer pour que madame ait une idée des différences de niveaux sonores.

PAR M. MICHEL CARON:

2745 Entre un camion qui utilise son frein moteur et un camion qui l'utilise pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

2750 Disons le même camion, mais avec deux (2) objectifs qui sont tout à fait contraires, c'est-à-dire le même camion qui n'utilise pas son frein moteur et le même camion qui utilise, dans une autre optique, son frein moteur.

2755 Donc ça veut dire, il y a un bruit sans frein moteur et il y a également une autre source de bruit avec frein moteur.

PAR LE COMMISSAIRE:

2760 Pour différentes vitesses, étant donné qu'on sait que le niveau de bruit augmente avec la vitesse.

PAR M. MICHEL CARON:

2765 J'ai de la difficulté à répondre à cette question-là puisque c'est une question technique que je dois demander à un ingénieur au niveau du bruit.

2770 Je peux toujours poser la question, mais j'aimerais peut-être qu'on regarde la situation sous un autre angle, parce que je vous ai mentionné tantôt que bon, il y a un poste de contrôle, il a un objectif, ce poste de contrôle là, pour la durabilité de la chaussée, mais on n'a pas que proposé un poste de contrôle comme ça à travers la zone, on a proposé un aménagement de ce poste-là aussi, pour qu'il ne soit pas nuisance dans le voisinage.

2775 Et j'ai un document que je pourrai vous présenter pour vous montrer quels sont les aménagements qui sont préconisés pour justement éviter des problèmes de bruit.

Là, on parle de la fromagerie. La fromagerie est située ici, dans ce secteur-ci. C'est ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

2780 Pouvez-vous spécifier à quel kilomètre, monsieur Caron, s'il vous plaît.

PAR M. MICHEL CARON:

2785 Pardon, la fromagerie que madame parle, c'est une fromagerie qui est au kilomètre 34; vous voyez ici, on est au kilomètre 34.

2790 Le poste de contrôle est à un kilomètre et demi (1 ½ km) de cet endroit-là. Lorsqu'on fait des études de bruit, généralement, quand on veut mesurer l'impact d'un projet routier, on s'en tient à peu près à une bande de trois cents mètres (300 m) de part et d'autre. Alors...

PAR LE PRÉSIDENT:

2795 Excusez, sauf que, et je vais essayer de faire ça vite, je vais être comme mon collègue, ah non, je reviendrai, c'est-à-dire oui et non, sauf que ça descend quand même vers le poste, n'est-ce pas; même si la pente est relativement faible, ça descend quand même.

PAR M. MICHEL CARON:

2800 Une pente de deux pour cent (2 %), c'est une pente de deux mètres (2 m), c'est une pente maximum, on vous parle d'une pente maximum, c'est une pente de deux mètres (2 m) sur cent mètres (100 m).

2805 Il faut aussi faire attention, lorsqu'on est sur la route 185 actuelle, c'est qu'il faut prendre en considération qu'aux endroits où il y a des pentes qu'on pourrait considérer modérées, lorsqu'on va construire l'autoroute, parfois on va être en déblai, parfois on va être en remblai, parce que les pentes qu'on doit avoir, on a des minimums et des maximums à respecter.

2810 C'est pour ça qu'on vous dit que dans le secteur ici, la pente va être de deux pour cent (2 %). Donc ça veut dire une pente, on baisse ou on monte de deux mètres (2 m) sur cent mètres (100 m), ça c'est la pente maximale qu'il va y avoir dans ce secteur-là.

2815 Ce que je vous mentionnais encore tantôt, les freins moteur, il y a plusieurs municipalités où c'est problématique et ce qu'on s'aperçoit, c'est que souvent les camionneurs, des fois, utilisent cet outil-là sans raison. Et puis c'est pour ça qu'actuellement, il y a des projets pilotes pour justement faire une législation pour les empêcher d'utiliser les freins moteur quand c'est pas requis, pour juste une question de civisme.

2820 Ça fait que je vous dis encore qu'ici, on n'est pas dans des conditions pour qu'un camion utilise des freins moteur. Par contre, au niveau du bruit, on peut pas, moi je connais le logiciel TNM d'une façon générale, c'est le logiciel qu'on utilise pour faire des simulations sonores, on ne peut pas entrer à l'intérieur du logiciel TNM des paramètres comme l'utilisation des freins moteur, ça ne se fait pas.

2825 Par contre, ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a deux (2) résidents qui restent ici, dans le secteur du poste de contrôle, ce sont ces deux (2) résidents-là qui sont pour nous les résidents où est-ce qu'on avait le plus d'inquiétude au niveau de l'impact sonore, mais surtout aussi au niveau de l'impact visuel, à cause de l'éblouissement des phares ou d'autres raisons qui auraient pu être, pas nécessairement l'éblouissement des phares mais l'éblouissement du poste de contrôle lui-même, et puis je pourrais vous présenter les aménagements qui sont
2830 préconisés justement pour contrôler ces inconvénients-là. Est-ce que ça peut...

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous pourriez faire ça peut-être demain après-midi.

2835

PAR M. MICHEL CARON:

Ça dure trente (30) secondes, quarante-cinq (45) secondes.

2840

PAR LE PRÉSIDENT:

Bon d'accord, allez-y, et si c'est "over" quarante-cinq (45) secondes, je vous arrête. Parce qu'il y a des gens dans la salle qui veulent quand même poser leurs questions.

2845

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Pendant que monsieur Caron prépare, si je peux me permettre un commentaire, en fait c'est le seul poste de contrôle avant Saint-Nicolas et dans l'autre axe, il y a L'Islet où est-ce qu'il y en a un.

2850

C'est quand même la quatrième porte d'entrée d'importance pour le camionnage, les marchandises au Québec, on parle de la 185 toujours; c'est une porte d'entrée extrêmement importante, ce contrôle-là est quand même bien situé, disons. On s'entend?

2855

PAR LE PRÉSIDENT:

On ne nie pas, monsieur Bérubé, que c'est un secteur très fréquenté par le camionnage provenant des provinces maritimes, mais lorsqu'on parle de vingt (20) ou trente (30) véhicules par semaine, ça me semble peu pour ça.

2860

Donc peut-être que vous avez des critères, au niveau du ministère, qui font en sorte que vous pourrez, et d'ailleurs je rejoins monsieur Haemmerli là-dessus, donc vous nous ferez part de votre argumentaire demain ou après-demain.

2865

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

D'accord.

PAR LE PRÉSIDENT:

2870

Oui, monsieur Caron.

PAR M. MICHEL CARON:

2875 Je vais vous situer en essayant de pas utiliser le mot "ici". Nous sommes au kilomètre 35,6, vous avez ici...

PAR LE PRÉSIDENT:

2880 Allez-y, continuez!

PAR M. MICHEL CARON:

2885 C'est difficile, avec une image, de jamais dire "ici".

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous avez à cet endroit, qui est au kilomètre 35,6...

2890 **PAR M. MICHEL CARON:**

Donc vous avez à cet endroit, au kilomètre 35,6, des bâtiments qui ne seront plus là lorsque le poste de contrôle aura été construit, puisque l'autoroute est construite de ce côté-ci.

2895 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Du côté est ou ouest?

PAR M. MICHEL CARON:

2900 Alors on est du côté ouest de la route 185.

PAR LE PRÉSIDENT:

2905 Et les bâtiments, je présume...

PAR M. MICHEL CARON:

2910 Et les bâtiments qu'il y a à cet endroit, sur l'image, sont les résidences qui sont les plus, disons, qui pourraient le plus subir les effets des activités d'un poste de contrôle qui sera construit ici, entre la route 185 qui sera la desserte et l'autoroute qui passera à ce niveau-ci.

Donc vous voyez le poste de contrôle, l'aménagement est ici. L'aménagement du poste de contrôle, sur l'image, vous avez un talus qui sera construit le long de la route 185 pour

2915 contrôler les inconvénients je vous dirais tant pour le bruit que pour l'éblouissement, les activités, pour les maisons les plus rapprochées.

On va se diriger tranquillement, avec cette animation-là, sur la galerie de la maison qui est ici, pour voir quel est le point de vue à partir de ces maisons-ci. Vous allez voir cette maison-là sur la dernière image.

2920 Donc vous voyez aucune résidence, à part les deux (2) résidences que je vous ai mentionnées, il y a aucune autre zone que je pourrais dire problématique pour le bruit dans le secteur en question.

2925 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et ces deux (2) résidences-là sont situées à combien de mètres?

2930 **PAR M. MICHEL CARON:**

Je vous dirais deux cent cinquante mètres (250 m), de mémoire, je crois. C'est deux cent cinquante mètres (250 m).

2935 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et la nuit, le bruit porte à?

2940 **PAR M. MICHEL CARON:**

Ah, le bruit, ça peut porter au-delà de cent cinquante mètres (150 m), c'est certain, trois cents mètres (300 m), peut-être plus que ça.

2945 Regardez, ici vous avez la perspective à partir de la maison que je vous mentionnais tantôt, vous avez la voisine ici.

C'est des photos simulations, il y a des repères qui ont été pris, je peux vous dire qu'on est vraiment aux bonnes hauteurs par rapport au projet autoroutier et par rapport aux maisons.

2950 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Excusez, monsieur Caron, deux (2) secondes.

À l'heure actuelle, est-ce que le boisé est existant?

2955

PAR M. MICHEL CARON:

Non.

2960 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et si je regarde la hauteur des arbres, ça veut dire que ça prend au moins une trentaine d'années avant qu'ils soient aussi hauts que ça.

2965 **PAR M. MICHEL CARON:**

Oui, mais regardez, ici vous avez la maison, là, vous avez la vue actuelle; ça, c'est la vue telle qu'elle se présente. Vous avez raison, il y a pas d'arbres.

2970 Et puis bon, ce que je vous ai mentionné tantôt, c'est vrai qu'il va y avoir une végétation qui va s'établir, mais il va y avoir aussi d'abord un talus qui va être installé, pour permettre d'être la plate-forme pour l'implantation de cette végétation-là.

2975 C'est sûr que quand on est à l'étape de l'étude d'impact, je peux pas vous donner les détails de l'aménagement. Ce que j'ai quand même voulu vous montrer, c'est les possibilités d'aménagement paysager.

2980 Et c'est certain qu'un arbre, ça peut prendre trente (30) ans avant d'être un très grand arbre, mais c'est possible que ce soit des arbustes qui soient plantés sur la butte, c'est pas obligé que ce soit des arbres. Ça peut être des arbustes.

En termes de bruit, oui, c'est la butte, mais les arbres vont servir...

2985 **PAR LE PRÉSIDENT:**

La mesure d'atténuation, ça se trouve à être la butte.

PAR M. MICHEL CARON:

2990 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et la butte peut avoir combien, grosso modo, en hauteur?

2995

PAR M. MICHEL CARON:

Entre quatre (4 m) à cinq mètres (5 m).

PAR LE PRÉSIDENT:

3000

Parfait, merci. Je vous laisse continuer.

PAR M. MICHEL CARON:

3005

C'est terminé.

PAR LE PRÉSIDENT:

3010

Je vous remercie, monsieur Caron.

Madame Bégin, votre deuxième questions s'il vous plaît.

PAR Mme GINETTE BÉGIN:

3015

Oui, et c'est la dernière. Ça concerne un peu encore le même tronçon qui se situe devant mon futur paysage routier, concernant l'autoroute, au niveau des hauteurs.

3020

J'aimerais avoir de la précision, non pas qu'ils ont pas voulu me la donner, mais j'ai tombé sur la vacance de la personne qui était supposée de me répondre, là j'ai passé à l'étape de l'audience pour avoir les niveaux des paliers de l'autoroute qui se trouvent en face de la fromagerie.

PAR LE PRÉSIDENT:

3025

Donc en face du kilomètre 31,5.

PAR Mme GINETTE BÉGIN:

3030

En face du kilomètre 34.

PAR LE PRÉSIDENT:

34,3.

3035

PAR Mme GINETTE BÉGIN:

34. Au niveau des hauteurs.

3040

On a mentionné tantôt, de ce que j'ai compris, c'était pour faire un coupe-vent, un peu pour diminuer les intempéries. Je suis bien placée, je reste là, je sais qu'il y a des intempéries, et je voulais juste être sûre de bien comprendre le coupe-vent qu'ils voulaient faire, parce que

de ce que j'avais compris, sous réserve de ma compréhension, le pare-vent était comme inversé de la réalité.

3045 Je peux vous confirmer que le vent, à la fromagerie, on l'a dans le visage de la fromagerie; le vent, il vente dans cette direction-là.

3050 Donc là, je voulais juste savoir, pour bien comprendre le positionnement des niveaux de routes, de ce que j'avais su, la route la plus éloignée, c'est-à-dire la route descendante vers le Nouveau-Brunswick, se situerait à un niveau inférieur de la route montant vers Rivière-du-Loup; c'est ce que j'ai compris, et c'est ce qui m'apparaît curieux.

3055 Parce que si je veux couper le vent sur une des deux (2) routes, j'aurais pensé qu'il faudrait surélever la route la plus éloignée, c'est-à-dire sur le tracé descendant, vers le Nouveau-Brunswick.

3060 Et la préoccupation est certes double, elle est également au niveau, oui, de la sécurité routière, mais également au niveau économique. La fromagerie a perdu son achalandage, OK, on travaille dans un contexte d'optimisation de milieu et de route, mais là, avec une dénivellation dans le sens que j'avais compris initialement, ça fait en sorte qu'on perd en plus la visibilité pour, je pense, peu de frais de différence pour essayer de nous maintenir la visibilité.

3065 Il y a encore double volet dans ma question, peut-être, mais l'aspect sécuritaire pour les intempéries, mais en même temps l'aspect de survie avec le milieu existant, c'est-à-dire de ne pas perdre toute la visibilité du petit commerce qu'on a actuellement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3070 Parfait.

Monsieur Bérubé, vous avez bien compris les deux (2) questions, enfin la question à deux (2) volets, encore une fois, et pour les autres intervenants, je vous prierais de n'avoir qu'un seul volet.

3075 Et d'accord, je vais laisser passer pour cette fois-ci, mais je vais être un peu plus sévère pour les autres, parce qu'il faut quand même accélérer, vous comprendrez, madame Bégin.

3080 Alors monsieur Bérubé, pouvez-vous répondre à la question de madame Bégin, s'il vous plaît, relativement dans un premier temps pourquoi c'est plus bas du côté en direction du Nouveau-Brunswick, alors qu'il semblerait, selon madame Bégin, que le vent provient de l'ouest.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3085 Écoutez, madame Bégin a tout à fait raison, le vent est d'ouest, les vents dominants sont d'ouest, la route est en partie transversale aux vents, dans ce secteur-là, ce qui nous crée des problèmes d'entretien actuels. Et on anticipe qu'avec l'autoroute, compte tenu que l'axe est préservé, si on peut dire, on anticipe encore des problématiques, on va avoir un vent transversal, ce qui nous crée des problèmes de poudrerie.

3090 L'idée d'avoir des chaussées en étage, si on peut dire, c'est qu'on souhaite que le vent glisse sur nos chaussées, et au lieu d'être encaissé en une méga, si on peut dire, tranchée, où est-ce qu'il y aurait nos deux (2) chaussées situées à l'intérieur de cette tranchée-là, on préfère être en escalier.

3095 L'idée, c'est que les talus d'autoroute ont des pentes de six (6) dans un (1), six (6) horizontal pour un (1) vertical, ce qui fait que leur douceur va permettre au vent de s'écouler, au lieu de trapper, si on peut dire, la neige.

3100 Si j'avais comme par exemple fait une chaussée plus haute, la chaussée direction sud si on veut, vers Dégelis, si elle avait été plus haute, elle m'aurait créé un effet de rafale sur la deuxième chaussée, direction nord. Ça, je pouvais pas vivre ça non plus. L'inverse aurait été aussi bon, avoir une chaussée plus basse, beaucoup plus basse disons du côté – excusez! Avoir mis les deux (2) chaussées ensemble, j'aurais été obligé de les mettre à un certain niveau
3105 qui aurait fait que j'aurais été encaissé plus, j'aurais eu des problèmes de neige.

Là, je les mets en escalier pour me marier le plus possible au profil actuel, avec douceur, pour éliminer les problématiques de vent. On l'a regardé avec des experts, je vous le mentionne, c'était justement pour pallier à cette problématique-là, parce que c'est un des
3110 secteurs les plus difficiles à entretenir en hiver.

Je sais pas si ça répond à votre question.

Il y a, dans le deuxième volet de la question de madame Bégin, on a une simulation qui
3115 peut montrer sa propriété d'à peu près tous les angles, comment on va la voir de l'autoroute, comment elle va voir l'autoroute, pour une question de visibilité du commerce, mais par la même occasion, on va être mieux en mesure d'apprécier ou de comprendre ce que j'explique difficilement, au niveau de l'escalier, si on peut dire.

3120 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On va regarder, effectivement, cette simulation-là, et je vais revenir encore une fois, toutes les simulations, vous les déposez en une copie seulement, que nous allons mettre sur le site Internet du BAPE.

3125

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

On en prend note.

3130 **PAR M. MICHEL CARON:**

Alors c'est une simulation qui a été faite pour l'étagement des chaussées, mais par la bande, effectivement, compte tenu qu'on faisait ça dans le secteur de la fromagerie et du garage aussi, il y a un garage Ultramar, donc on a pris comme point de repère la fromagerie, 3135 mais c'est un travail qui a été fait pour les deux (2) commerces, en fait, qui sont voisins.

Alors juste pour situer tout le monde, vous avez la fromagerie qui est ici, vous avez la fromagerie qui est au kilomètre 34, à gauche de la chaussée de l'autoroute; vous avez le garage Ultramar qui est le voisin de la fromagerie.

3140

Vous avez, à droite complètement, la desserte ouest, la chaussée en direction sud, la chaussée ouest, la chaussée est en direction nord, et la desserte est qui est ici, qui est la route 185 actuelle, qui va devenir la desserte. Vous voyez en haut l'échangeur, au kilomètre 33.

3145

On parle d'escalier, mais quand même, c'est relativement doux, tout ça, ça se marie un peu au profil naturel dans le secteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

3150

Quelle est la différence, en termes de baaisseur ou de hauteur, l'une par rapport à l'autre.

PAR M. MICHEL CARON:

On va demander à nos ingénieurs de nous répondre à cette question-là.

3155

Alors vous avez maintenant la direction vers Rivière-du-Loup, vous avez la fromagerie et le garage.

PAR LE PRÉSIDENT:

3160

Pouvez-vous arrêter juste là?

PAR M. MICHEL CARON:

3165

Oui. Je peux reculer, si vous voulez, aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

3170

Oui, c'est ça, reculez d'à peu près dix (10) secondes, s'il vous plaît. OK, arrêtez là!

Donc quelqu'un qui s'en va vers Rivière-du-Loup, il voit un toit rouge, mais il peut pas deviner que c'est une fromagerie, n'est-ce pas?

PAR M. MICHEL CARON:

3175

Bien en fait, regardez, je vais vous mentionner une chose, c'est que la couleur de la fromagerie, c'est parce que c'est un outil, nous, on l'utilise simplement...

PAR LE PRÉSIDENT:

3180

J'avais compris.

PAR M. MICHEL CARON:

3185

... mais la fromagerie ou même le garage Ultramar qui est à côté, il y a un énorme pylône en hauteur au garage Gérard Boucher je crois, le nom du propriétaire. Si vous passez à côté de la fromagerie demain, vous allez voir qu'il y a un très grand pylône, qu'on n'a pas nécessairement dessiné.

3190

Donc c'est certain que nous, on a un effet sur l'aspect visuel, mais c'est certain que le commerçant, lui, va avoir sa stratégie pour être repéré. Je sais pas si je répons à votre question en vous mentionnant ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

3195

Bien, repéré, c'est parce que j'essaie de m'imaginer, conduisant en direction de Rivière-du-Loup, c'est sûr que si je conduis, je n'ai pas tellement tendance à regarder d'un bord et de l'autre, je conduis une voiture, c'est un deux (2) voies, donc il y a du trafic.

3200

Est-ce qu'il peut y avoir une signalisation quelque part qui va faire en sorte d'identifier le commerce, ce commerce-là ou d'autres commerces.

Oui, monsieur Bérubé.

3205

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Bon, pour ce qui est de la signalisation, c'est certain, dans le cas de madame Bégin, son commerce est visible, et il y a d'autres commerces qui ne sont plus visibles, ces commerces-là, dépendamment du type de commerce, ont différentes possibilités de se signaler.

3210 À partir de l'autoroute, il y a la Loi sur la signalisation le long des routes, qui permet une signalisation en dedans d'une distance prescrite, à des distances respectables par rapport aux carrefours, etc. Il y a des possibilités.

3215 Maintenant, il y a également la signalisation bleue qu'on appelle, la signalisation touristique qu'on voit le long des autoroutes, il y a la signalisation de services, aussi, dans le cas des restaurations rapides et des stations-service par exemple. Eux autres ont des possibilités le long de la route, ils s'adressent à l'ATR, ils ont des possibilités.

PAR LE PRÉSIDENT:

3220 Et il y a des coûts à ça, j'imagine.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3225 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3230 Ça peut coûter combien, pour pouvoir s'inscrire, avoir une petite plaquette bleue sur le bord de l'autoroute.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3235 Advenant qu'un commerce est éligible ou non, bien entendu, il faut d'abord qu'il ait rencontré certains critères d'éligibilité, ça peut varier, ça peut aller, signalisation de services, je pourrais pas vous donner le montant exact, mais dans le cas de la signalisation bleue par exemple qu'on connaît, les auberges, etc., ça peut facilement aller de dix (10 000 \$) à quinze mille dollars (15 000 \$), annuellement.

3240 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Au propriétaire?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3245 Au propriétaire.

PAR LE COMMISSAIRE:

3250 Et qu'est-ce qui fait, vous avez parlé de critères d'éligibilité, quels sont-ils.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3255 L'ATR a certains critères, là, qui touchent le type de commerce, un minimum d'heures d'ouverture, il y a des critères au niveau touristique qui doivent être respectés.

PAR LE COMMISSAIRE:

3260 Parce que dans le cas de la fromagerie, entre autres ce qu'on voit, bon bien, c'est que lorsqu'on roule en direction nord, une fois qu'on a passé l'échangeur, on la voit mais c'est trop tard, donc il faudrait qu'elle soit signalée avant, mettons.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3265 Écoutez, si on parle de signalisation touristique bleue, il faudrait voir d'abord si elle est éligible. Ensuite, advenant le cas où elle le serait, elle serait signalée en conséquence, dans le sens qu'il y a un acheminement, le conducteur est avisé avant l'échangeur, un kilomètre (1 km) avant; en plus de ça, il est acheminé, un coup qu'il a quitté l'autoroute.

3270 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Est-ce que c'est des éléments qui font partie des mesures d'atténuation ou de compensation que le ministère peut envisager?

3275 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3280 Non, aucunement. À date, bon, la jurisprudence, anciennement la Loi de la voirie, maintenant c'est la jurisprudence qui nous gouverne dans le domaine, il y a jamais eu de cas reconnus où est-ce que l'achalandage ou le trafic, si on peut dire, sur une route est un droit acquis.

Compte tenu du fait que dans ce cas-là, la route devient sans accès, c'est triste mais ce n'est pas compensé par le ministère.

3285 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci. Merci monsieur Bérubé, merci madame.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3290 Au sujet du dénivelé, au maximum, on parle de deux mètres (2 m) de hauteur, de différentiel si on peut dire, entre les deux (2) chaussées, au maximum. C'est sûr qu'on va, dans ce secteur-là, un (1 m) à deux mètres (2 m). Ça varie, là.

3295 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et entre l'actuelle 185 et la voie qui s'en va vers Rivière-du-Loup?

3300 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

On parle du même ordre de grandeur, environ deux mètres (2 m). Ça varie certainement, mais on parle de deux mètres (2 m) maximum.

3305 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Juste à l'œil, en tenant compte du gabarit des bâtisses, il y a plus que deux mètres (2 m) certainement à droite.

3310 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien, ça fait partie de la simulation.

PAR LE COMMISSAIRE:

3315 La hauteur est au moins équivalente à la largeur d'une voie.

PAR M. MICHEL CARON:

3320 J'aimerais juste vous préciser une chose, c'est que les modèles de simulation qui sont faits sont d'abord faits pour des analyses techniques, mais on s'en sert beaucoup au niveau des communications, parce que ça nous permet des fois de comprendre plus des choses complexes.

3325 Mais pour faire ça, on a des modèles numériques de terrains qui sont très précis, qui servent finalement à faire l'avant-projet, on utilise un modèle numérique de terrain, on prend les plans des ingénieurs, on les place à l'intérieur du modèle numérique de terrain, c'est une opération qui est très précise, et puis après ça, on ajoute des textures, des couleurs, des formes, des lignes pour que les gens puissent reconnaître quelque chose qui est courant dans leur environnement.

3330 Donc c'est des documents qui sont assez précis.

PAR LE PRÉSIDENT:

3335 Parfait, merci.

ALBERT DESJARDINS

3340 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Albert Desjardins, s'il vous plaît.

Bonsoir monsieur Desjardins, votre première question.

3345

PAR M. ALBERT DESJARDINS:

C'est au sujet de la question que j'ai posé le 6 de mai, l'impact à la Roche-Blanche, parce que personne avait l'air à savoir seulement qu'elle existait.

3350

Ça fait que je voudrais savoir, avec le tracé qui est là à l'heure actuelle, qu'est-ce que ça devient, mon bâtiment et mon commerce.

PAR LE PRÉSIDENT:

3355

Très bien.

Monsieur Bérubé, est-ce que vous pouvez répondre à la question de monsieur Desjardins, à savoir quels sont les impacts de la construction de l'autoroute que ça peut avoir comme répercussion sur le commerce de monsieur Desjardins.

3360

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Bon, écoutez, monsieur Desjardins a raison, en mai, lorsqu'on s'est rencontré, il nous a appris l'existence à vrai dire de son commerce, parce qu'on le croyait fermé.

3365

Bon, suite à ça, on a réanalysé le dossier et nous, ce qu'on envisage, c'est éventuellement de ne pas – bien au départ, il y avait une desserte de prévue là, qui devait être pavée. Maintenant nous, ce qu'on envisage maintenant, c'est plus de raccourcir la desserte, d'acheter éventuellement la propriété et de ne pas paver la route.

3370

C'est effectivement un cul-de-sac, comme l'a mentionné tout à l'heure monsieur Desjardins, c'est une route qui donne accès à un secteur forestier qui est zoné vert.

Donc comme développement comme tel, la raison d'être du pavage de cette desserte-là, c'était cette bâtisse-là et puis si on réévalue ça, en fait compte tenu du fait qu'il y a un commerce et que nous autres, on est en mesure de justifier largement l'achat, par le fait qu'on pourrait raccourcir la desserte, ça ferait un entretien de moins à la municipalité, on pense que ce serait une avenue de solution.

3380

PAR LE PRÉSIDENT:

3385 Donc monsieur Desjardins, je pense que la réponse est quand même claire, il y aura sûrement des discussions avec vous relativement probablement à l'expropriation de votre commerce, si je comprends bien les propos de monsieur Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3390 C'est vers ça qu'on s'en va.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Bérubé.

3395 **PAR M. ALBERT DESJARDINS:**

Parfait, je vous remercie. Je voulais savoir où je m'en allais.

PAR LE PRÉSIDENT:

3400 Parfait, merci.

3405

LUCIEN OUELLET

PAR LE PRÉSIDENT:

3410 Monsieur Lucien Ouellet, s'il vous plaît.

Bonsoir monsieur Ouellet.

PAR M. LUCIEN OUELLET:

3415 J'aimerais revenir au kilomètre 12,7, 12,7 à 14,5.

3420 Je suis représentant du Club de motoneiges du Témiscouata. Actuellement, on passe en dessous d'un viaduc, en dessous de la 185, qui est au kilomètre environ 13,5, pour aller gazer au kilomètre 14,5; il y a une station-service qui se trouve à être à l'ouest de la transcanadienne, actuellement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3425 Qui est sur le pont, en fait, quand on arrive par le pont d'étagement, il est juste sur le coin, et c'est la route qu'on prend pour aller à Packington, n'est-ce pas?

PAR M. LUCIEN OUELLET:

3430 C'est ça, oui, oui. On passait en dessous du viaduc pour avoir accès là, juste l'autre bord du viaduc, on revenait sur nos pas, ça nous donnait à peu près un demi-kilomètre (½ km).

3435 Là, d'après ce que je peux voir, on s'en va au kilomètre 12,7 pour passer, je pense, dans le parc industriel. Mais selon ce j'ai vu, on serait partagé sur une distance de trois kilomètres (3 km) avec les VTT.

Et ça, nous autres, il est interdit, passer cinq cents kilomètres (500 km) d'une traverse, un maximum de cinq cents kilomètres (500 km).

PAR LE PRÉSIDENT:

3440 Cinq cents mètres (500 m)?

PAR M. LUCIEN OUELLET:

3445 Excusez, cinq cents mètres (500 m), c'est ça.

Et nous autres, on voudrait qu'il y aurait une possibilité de nous faire un accès à l'ouest du parc industriel, du long de la desserte, pour aller "tanker" au Esso.

3450 Actuellement, il faut partager avec les VTT sur une distance d'environ trois kilomètres (3 km). Ça, il nous est interdit de ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

3455 Interdit par qui?

PAR M. LUCIEN OUELLET:

3460 C'est une entente entre les VTT, les véhicules VTT, quatre roues, et le Club de motoneiges du Témiscouata, qui est la FCMQ, la Fédération.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

3465 Je vais demander à monsieur Bérubé, monsieur Bérubé, la raison pour laquelle il y a un
sentier conjoint entre les VTT et les motoneiges, est-ce qu'il y a une raison particulière, et puis
est-ce que vous avez rencontré, parce qu'à ce que je me souviens dans la lecture de l'étude
d'impact ou quelque part, il me semble qu'il y avait eu des commentaires à l'effet que les deux
3470 (2) clubs avaient été rencontrés, et que les deux (2) semblaient d'accord pour avoir un peu ce
processus-là.

Mais je vais vous laisser expliciter sur cet aspect-là.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3475 Si vous le voulez, je vais demander à monsieur Lavoie d'expliquer les tracés et ce qui a
été discuté, mais essentiellement, ça va dans le sens de ce que vous dites, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3480 Oui, monsieur Lavoie.

PAR M. SIMON LAVOIE:

3485 Oui, au printemps 2005, effectivement, on a rencontré les deux (2) clubs, club de VTT et
club de motoneiges, pour discuter de l'aménagement, si on peut voir ici, dans le parc industriel,
près du pont d'étagement actuel, au niveau du sentier du Petit-Témis.

3490 Les motoneiges traversaient sous le pont d'étagement existant et pouvaient accéder au
Gazobar, de même que les VTT. Sauf que l'autoroute, dans ce secteur-là, dans le parc
industriel, présentement c'est des terrains qui sont vacants, donc ils pouvaient accéder un peu
n'importe comment ou avec des pistes séparées.

3495 Ce qui a été discuté dans le temps, c'est ici, dans le parc industriel, le long du sentier du
Petit-Témis, effectivement il y a un bout de piste qui va être élargi et séparé par un élément
physique, ici, OK. Parce que le Petit-Témis, c'est des vélos l'été et c'est des motoneiges l'hiver
qui circulent dans la piste du Petit-Témis. La piste de VTT, VTT et vélos, ça fait pas bon
ménage, donc pour ce bout-là, étant donné que vélos, motoneiges et VTT circulent ensemble,
on a convenu de les séparer.

3500 À partir d'ici, le problème qu'il y avait, c'est compte tenu de la construction de
l'autoroute, il y avait un problème pour aller à la station-service qui est située près du viaduc
existant de la route 295. Donc il avait été discuté et il avait été convenu à ce moment-là que ça,
à partir du Petit-Témis jusqu'à la station-service, les VTT avaient déjà une piste, et qu'ils
3505 acceptaient que la piste devienne conjointe avec les motoneiges. Et ça avait été accepté, à
notre souvenance, par les deux (2) clubs.

PAR LE PRÉSIDENT:

3510 Mais à l'heure actuelle, monsieur Ouellet, est-ce qu'il y a des pistes balisées pour les motoneiges, pour aller directement au Gazobar, ou bien ça passe un peu partout dans le champ.

PAR M. LUCIEN OUELLET:

3515 Non, on passait le tunnel et puis juste l'autre bord du tunnel, on longeait la route 185. C'était proche, là, à partir du viaduc à aller au poste de gaz, c'est proche. On longeait tout de suite là.

3520 Mais là, ça nous demande à faire le détour de là, mais on n'a pas le droit d'être en même temps dans la même piste.

PAR LE PRÉSIDENT:

3525 Mais qui vous dit ça que vous avez pas le droit d'être en même temps dans la même piste?

PAR M. LUCIEN OUELLET:

3530 C'est les règlements de la Fédération. J'ai envoyé la copie des règlements au ministère, je sais pas si vous avez reçu ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

3535 Monsieur Bérubé, est-ce que vous avez reçu ces documents-là, cette documentation-là?

PAR M. SIMON LAVOIE:

3540 C'est quand on l'aurait reçue?

PAR M. LUCIEN OUELLET:

3545 Ça fait bien trois (3) mois de ça.

PAR M. SIMON LAVOIE:

J'ai pas souvenance d'avoir reçu ça, malheureusement.

3550 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Ouellet, est-ce que pour les fins de la Commission, vous pourriez déposer à madame Poliquin, à l'arrière, copie de ces règlements-là, de cette réglementation-là, où c'est interdit finalement que les deux (2) types de véhicules se côtoient dans un même sentier.

3555

PAR M. LUCIEN OUELLET:

Oui.

3560 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc à ce moment-là, monsieur Bérubé, si effectivement les règlements de la Fédération interdisent que deux (2) types de véhicules, tels les VTT et les motoneiges, se côtoient dans un même sentier, est-ce que vous auriez une solution de rechange?

3565

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

C'est pas poli de répondre à une question par une question, venant d'un président de commission, j'imagine, mais je me pose la question à savoir, dans ce cas-ci, compte tenu du fait qu'on parle pas d'un sentier comme tel, on parle seulement d'un accès à une station-service, est-ce que la réglementation dont vous nous parlez, est-ce qu'elle tient compte de ça; parce qu'on parle pas d'un sentier, j'allais dire officiel, il peut être officiel, mais ça a peut-être pas la même vocation. C'est vraiment un sentier de service, si on peut dire.

3575 **PAR M. LUCIEN OUELLET:**

Parce que nous autres, on voulait que juste de l'autre bord de la desserte, qu'on puisse virer à droite pour se rendre directement. À ce moment-là, on réglerait le problème.

3580 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Autrement dit, vous vouliez de nouveau continuer à longer l'autoroute, vous longeriez l'autoroute.

3585 Est-ce que c'est réalisable, est-ce que c'est envisageable?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Écoutez, on tombe sur des propriétés de la Ville de Dégelis, il faudrait voir avec eux. Aussi, il y a des propriétés privées de touchées, vite comme ça, en tout cas on peut se pencher là-dessus et peut-être revenir là-dessus demain.

3590

PAR LE PRÉSIDENT:

3595 Oui, et en même temps, vous allez nous dire, votre emprise, elle a combien de mètres par rapport...

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3600 Oui, ce serait intéressant de voir les normes, aussi, des distances entre ces sentiers-là, s'il y a des tolérances qui pourraient être acceptables. Je sais pas, au niveau des normes dont il nous parle.

PAR LE PRÉSIDENT:

3605 Bon, vous allez le regarder et vous allez nous revenir avec ça, mais entre temps, il y a monsieur Laplante, de la MRC, qui souhaite apporter un complément d'information.

PAR M. JEAN-PIERRE LAPLANTE:

3610 Oui, pour ce qui est du sentier Petit-Témis, effectivement la MRC a établi, pour la période d'été, on permettait le cyclisme et les sentiers pédestres, et l'hiver, c'est strictement réservé aux motoneigistes; pour le sentier Petit-Témis, les VTT et les motoneiges ne peuvent pas cohabiter ensemble, pour des raisons d'entretien du réseau.

3615 Mais pour ce qui est de l'extérieur du sentier Petit-Témis, ça, je pourrais pas répondre, par exemple.

PAR LE PRÉSIDENT:

3620 Non, parce que dans le fond, ce que monsieur Bérubé disait tantôt, c'est en fait à partir du sentier du Petit-Témis, ils passeraient dans la rue Industrielle pour se rendre, finalement.

3625 Mais il y a pas de piste balisée, finalement, c'est pas un sentier reconnu, autant par votre association que par l'association des VTT; exact?

PAR M. LUCIEN OUELLET:

3630 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3635 Donc c'est un sentier qui peut être utilisé par n'importe qui, à ce moment-là, vu qu'il n'est pas reconnu et qu'il ne fait pas partie des sentiers de motoneiges ou encore des sentiers de VTT existants au Québec; c'est ça?

PAR M. LUCIEN OUELLET:

Bien, c'est un peu ça. C'est parce que c'est un service qu'on va chercher, c'est la seule place qu'on peut aller accommoder les motoneiges.

3640

PAR LE PRÉSIDENT:

Au niveau de la Ville de Dégelis, est-ce qu'il y a une réglementation spéciale, est-ce que les motoneiges peuvent circuler sur des terrains qui sont près de la future autoroute mais qui sont de propriétés qui vous appartiennent, soit à la Ville de Dégelis ou encore à des particuliers.

3645

PAR M. VIANNEY DUMONT:

À ma connaissance, la réglementation est provinciale. Je la connais pas vraiment, là.

3650

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc il s'agirait de voir, finalement, au niveau de la réglementation provinciale.

3655

Donc vous pouvez vérifier ça, monsieur Bérubé, et nous revenir demain avec une réponse à cet effet-là?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Si on peut avoir les règlements assez vite, on va se revirer vite.

3660

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

3665

Votre seconde question, monsieur Ouellet.

PAR M. LUCIEN OUELLET:

J'en ai pas d'autre.

3670

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, je vous remercie.

3675

Et demain, monsieur Bérubé devrait nous revenir avec ces informations-là.

PAR M. LUCIEN OUELLET:

3680 OK.

PAR LE PRÉSIDENT:

3685 Merci.

Pour les fins de madame Béliveau, notre sténotypiste, est-ce que vous pourriez vous avancer s'il vous plaît au micro, vous nommer et donner l'information que vous venez de souligner.

3690 **PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:**

Marcel-Marie Picard, Dégelis.

3695 Pour l'information, le sentier quad, dans ce secteur-là, c'est un sentier banalisé; il fait partie de la TransQuébec vers le Nouveau-Brunswick, et vers le JAL, de l'autre côté.

PAR LE PRÉSIDENT:

3700 Donc est-ce que vous êtes un des administrateurs du club de VTT?

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

Ancien administrateur, membre.

3705 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait. Et ça me fait plaisir d'entendre ça, parce que peut-être vous pouvez nous donner de l'information.

3710 Est-ce qu'étant donné que ce sentier-là, au niveau de la rue Industrielle, ça fait partie du sentier, c'est ça?

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

3715 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3720 Qui s'en va vers le Nouveau-Brunswick, donc à ce moment-là, dans votre réglementation, est-ce que c'est interdit d'avoir une mixité avec des motoneiges?

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

3725 Pas à ma connaissance, mais c'est deux (2) véhicules qui fonctionnent pas à la même vitesse. C'est comme tantôt, on parlait de véhicules agricoles sur le bord de la transcanadienne. La motoneige est beaucoup plus rapide.

PAR LE PRÉSIDENT:

3730 Parfait, je vous remercie.

GUY PELLETIER

3735 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Guy Pelletier, s'il vous plaît.

PAR M. GUY PELLETIER:

3740 Oui, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

3745 Bonsoir monsieur Pelletier.

PAR M. GUY PELLETIER:

3750 Bonsoir. C'est au sujet, entre le kilomètre 20 et le kilomètre 24. C'est pour savoir, un coup que la réalisation va être faite de l'autoroute, quel pourcentage de pente qu'il va y avoir à ce moment-là, pour cette route-là.

3755 Présentement, j'ai su qu'on avait huit pour cent (8 %) de pente, est-ce que ça va être inférieur à ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bérubé.

3760 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Je peux vous assurer que ça va être inférieur à ça; si vous me donnez trente (30) secondes, on va être en mesure de vous donner le pourcentage exact.

PAR LE PRÉSIDENT:

3765

Autant mon collègue, monsieur Haemmerli, que moi-même, nous pensons que selon vos données, c'est le maximum de cinq pour cent (5 %).

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3770

C'est ça, on parle de cinq pour cent (5 %), par exemple, dans ce secteur-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3775

Donc une pente de cinq pour cent (5 %).

À l'heure actuelle, elle est à combien, la pente?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3780

Le rouleau est assez important, si vous me donnez une minute, il va le dérouler et on va être en mesure de vous le dire. Les délais augmentent tout le temps, vous remarquerez!

Malheureusement, je serais pas en mesure de vous le donner ce soir. Demain peut-être.

3785

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous allez nous donner la réponse demain.

3790

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

J'ai dit, excusez-moi, demain peut-être; je vais vérifier si on a la donnée, je suis pas certain.

3795

PAR LE PRÉSIDENT:

Par la même occasion, la Commission va vous demander de déposer une copie des plans de ce rouleau-là, du rouleau au complet, si ce n'est fait. Mais seulement une copie, on vous demandera pas en douze (12) copies.

3800

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

On va le faire le plus tôt possible.

3805 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc vous allez avoir la réponse à votre question demain ou sinon mercredi.

3810 **PAR M. GUY PELLETIER:**

Ma deuxième question, c'est au sujet de l'impact sonore.

3815 Nous autres, on est résident plus dans le bas de la côte, est-ce qu'à ce moment-là, s'il y a seulement un cinq pour cent (5 %), présumément, cinq pour cent (5 %) de dénivellation, de pente, est-ce que ce serait possible d'avoir un avis de ne pas utiliser les freins moteur.

3820 À ce moment-là, c'est plus large, une voie c'est complètement droit, il y a pas de courbe en bas, rien. Pour minimiser les bruits, je sais pas s'il y aurait moyen de mettre une pancarte qui interdirait...

PAR LE PRÉSIDENT:

On va le demander à monsieur Bérubé, on va aller voir du côté du ministère.

3825 Monsieur Bérubé, est-ce que c'est possible ou envisageable d'installer une signalisation demandant le respect, de ne pas utiliser les freins moteur dans cette partie-là de l'autoroute.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3830 C'est une demande qui nous a été adressée à plusieurs reprises, je vous le cache pas, que ce soit au niveau des villes, bon, au niveau des autoroutes, j'ai pas eu à le vivre, j'ai pas eu de dossier comme tel, sauf que le frein Jacob comme tel, c'est un élément de sécurité sur un camion. Le ministère a pas pris comme position d'interdire son utilisation.

3835 Il y a des villes qui ont mis une signalisation en bordure des routes, pour inciter les conducteurs à y aller avec...

PAR LE PRÉSIDENT:

3840 Modération.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

... jugement et modération.

3845 On pense que dans ce cas-ci, compte tenu du fait que la pente descendante comme telle est une pente de cinq pour cent (5 %), ça va être utilisé avec modération aussi; cinq pour cent

(5 %), c'est pas une pente énorme. En tout cas, on n'anticipe pas des problématiques de Jacob très très fort sur la 185 devenue autoroute.

3850

PAR M. GUY PELLETTIER:

C'est parce que présentement, l'hiver, quand il neige un peu, on les entend pas. C'est certain, ça pourrait faire une mise en portefeuille, mais l'hiver, on les entend pas. C'est l'été, là, il y en a qu'on dirait qu'ils jouissent.

3855

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, monsieur Bérubé.

3860

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Il faut dire que le couvert de neige, aussi, est assourdissant. Au niveau du bruit, la période hivernale est beaucoup moins problématique qu'une journée chaude d'été. L'air froid, aussi, ça joue.

3865

C'est sûr qu'il y a l'utilisation du Jacob aussi, les conditions de chaussée font des fois que les freins sont moins utilisés que d'autres, les conducteurs vont moins vite, vous avez raison, donc moins besoin de freiner.

3870

PAR M. GUY PELLETTIER:

C'est certain que le son, ça peut être transporté par le vent, mais c'est tu porté à monter, le son ou s'en venir...

3875

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Bien en fait, Michel pourra aller un petit peu plus loin là-dedans, mais je tiens à préciser que dans ce cas-ci, dans tous les cas dans ce secteur-là, le niveau sonore va être amélioré par rapport à la 185 actuelle. Ça, je tenais à le préciser.

3880

Michel pourra peut-être en dire un petit peu plus sur la propagation du son, c'est comme vous voulez.

3885

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous avez des données là-dessus, monsieur Caron?

PAR M. MICHEL CARON:

3890

Bien écoutez, je vous dirais pas que j'ai des données, c'est parce que ça fait peut-être huit (8) ans que je travaille sur des projets de transport que je peux donner quelques éléments, mais je suis pas un spécialiste du bruit.

3895

En fait, je ferais peut-être une espèce d'analogie, le bruit, ça voyage comme des ondes, ça fait qu'à partir du moment qu'il y a un bruit, ça se propage dans toutes les directions, et puis c'est affecté par les obstacles. Quand vous avez un mur par exemple, l'onde vient frapper le mur et après ça, elle rebondit. Si le mur, c'est un talus et c'est incliné, le son va frapper le talus et puis va remonter comme ça.

3900

Mais c'est un peu comme dans l'eau, quand vous prenez une cuillère et que vous la placez dans un bocal d'eau, ça fait un angle de diffraction qu'on appelle, le son fait un peu la même chose. Ça fait que quand il frappe une butte, il s'en va pas comme ça jusque dans le ciel, il va frapper et il va y avoir un angle de diffraction.

3905

Alors c'est les éléments que je peux vous donner. Le bruit, c'est pas quelque chose qui est simple à comprendre, mais quand on veut le contrôler, il faut utiliser de la topographie, des talus, des murs pour dévier les ondes sonores. Et puis plus que vous allez mettre le mur ou l'obstacle près de la source de bruit, plus ça va être efficace pour les bâtiments qui sont de l'autre côté.

3910

Et aussi, plus que vous allez placer ce talus-là ou ce mur-là près de la source que vous voulez protéger, plus ça va être aussi efficace. Je sais pas si vous me comprenez.

3915

Si vous avez votre maison qui est à cent cinquante mètres (150 m) de l'autoroute, si je mets un mur à dix mètres (10 m) de votre maison qui a six mètres (6 m) de haut, vous l'entendrez pas, l'autoroute; mais vous allez peut-être pas trouver ça intéressant, au plan visuel.

3920

Ça fait que c'est pour ça que quand on regarde les aspects de bruit, parfois on dit, on va mettre un mur, on va mettre un talus, mais il faut le regarder globalement, c'est une problématique de bruit mais c'est aussi une problématique d'impact visuel.

PAR LE PRÉSIDENT:

3925

Juste pour vous rappeler que c'est à moi que la réponse s'adresse, et non à monsieur.

Monsieur Haemmerli.

PAR LE COMMISSAIRE:

3930

Je voulais juste établir un point avec vous. Dans le secteur qui préoccupe monsieur, l'autoroute va être plus éloignée du Chemin-du-Lac que la 185, la 185 va être démantelée, qu'est-ce qui va arriver; qu'est-ce qui va arriver avec la route démantelée, qu'est-ce qui va arriver avec la topographie.

3935

Est-ce que vous allez laisser ça plat ou est-ce que vous allez mettre ça dans la pente qui s'inscrit vers le lac. Qu'est-ce qui va se passer avec ça.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3940

En fait, les secteurs où la route 185, le corridor sera plus utilisable, que ce soit comme desserte ou comme chaussée d'autoroute, ça va être dénaturé, ça va être revégétalisé; c'est sûr qu'on va le marier par rapport à la topographie existante, c'est ça.

3945

En fait, on n'est pas plus loin que ça dans le concept, on va le faire selon les règles de l'art, comme on dit. On va s'organiser pour que ce soit vraiment renaturalisé, si je peux me permettre l'expression.

PAR LE COMMISSAIRE:

3950

Est-ce que, sans y revenir mais vous allez la déposer, on va y retourner, dans la simulation de tantôt, autour du demi-échangeur, au kilomètre 25, et puis là on suivait la route, est-ce que ça nous donne une idée de quoi ça va avoir l'air?

3955

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Non. Non, parce que j'ai remarqué effectivement qu'on voyait une belle saignée, et puis que ça avait absolument pas grand-chose de naturel, on s'entend.

3960

Mais je tiens à revenir, si vous me permettez, monsieur, au sujet du son dans le secteur du kilomètre 20 à 24, on peut remarquer, l'autoroute s'éloigne par rapport aux résidences. Les résidences qui sont dans le tracé de l'autoroute, c'est sûr qu'elles sont acquises, mais l'autoroute s'éloigne.

3965

Et en plus, on divise les chaussées, donc on éloigne encore plus la chaussée ouest, si on peut dire, dans une direction, ce qui fait que l'impact sonore est positif, dans le sens qu'il y a une diminution du bruit pour à peu près toutes les résidences dans ce secteur-là. Pas à peu près, pour toutes les résidences, de 20 à 24.

3970 **PAR LE COMMISSAIRE:**

D'accord, merci.

3975 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Bérubé.

Merci monsieur Pelletier.

3980

CLAUDE SALOIS

3985 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Claude Salois.

Bonsoir monsieur Salois.

3990 **PAR M. CLAUDE SALOIS:**

Bonsoir monsieur le Président. C'est la suite de la question précédente, et on reste dans le même sujet.

3995 Alors que dans le rapport d'impact, on disait que:

"Aucune mesure n'est proposée pour réduire les impacts appréhendés du niveau sonore en période d'utilisation de la future autoroute."

4000 Monsieur Loranger, ingénieur au ministère des Transports, écrivait à monsieur O'Leary, le 7 avril:

"Nous prévoyons aménager des monticules et planter des écrans de végétation entre le Chemin-du-Lac et l'autoroute."

4005

Ce que monsieur disait tantôt, c'est assez vrai, plus on s'éloigne vers le Nouveau-Brunswick sur le Chemin-du-Lac, plus la distance est grande actuellement entre la 185, mais au niveau des propriétés, monsieur O'Leary, la mienne, celle de monsieur Pelletier, nous sommes très près. Moi, à pied, une minute et je suis sur la 185.

4010

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc vous êtes à combien de mètres, approximativement, à l'heure actuelle; cent mètres (100 m)?

4015

PAR M. CLAUDE SALOIS:

Entre le Chemin-du-Lac...

4020

PAR UN INTERVENANT:

Vingt-cinq (25 m)!

PAR LE PRÉSIDENT:

4025

Vingt-cinq mètres (25 m)?

PAR M. CLAUDE SALOIS:

4030

En tout cas, c'est un talus, tout simplement, et on est dessus.

Ma question est la suivante, un: Est-ce qu'on peut compter sur ces talus-là, de quoi ils auraient l'air, et puis est-ce qu'il y aurait au moins autant d'impact que les bancs de neige dont on parlait tantôt pour la réduction du niveau sonore.

4035

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bérubé.

4040

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Effectivement, monsieur Jean-Louis Loranger, directeur territorial à l'époque, avait écrit, a donné une réponse à un monsieur de ce secteur-là qui nous avait écrit, et avait pris l'engagement de construire des talus pare-bruit avec les surplus de déblais, parce que comme vous le savez, on a beaucoup de déblais à disposer, aussi bien en disposer à bon escient. Donc c'était un engagement du directeur d'améliorer encore la réduction sonore, si on peut dire, de ce secteur-là, malgré que comme je le disais tout à l'heure, il y a actuellement un gain d'anticipé au niveau sonore, à cet endroit-là.

4045

4050

Mais monsieur Loranger, effectivement, s'était engagé à ce qu'il y ait des talus pare-bruit d'aménagés, dans ce secteur-là. Le pare-bruit, bien, ça a la forme d'une butte de terre, si on peut dire, végétalisée aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

4055

La butte est de quelle hauteur?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4060

Ça va dépendre des emprises disponibles et tout ça. Habituellement, ça joue, ça peut aller de deux (2 m) à quatre mètres (4 m), grosso modo, c'est pas mal la moyenne; trois mètres (3 m), quatre mètres (4 m), ça tourne autour de ça.

4065

Le concept est pas encore arrêté, les plans sont pas définitifs. Sauf qu'effectivement, le ministère s'est engagé à le faire par écrit.

PAR LE PRÉSIDENT:

4070

Et donc, il y a une végétation qui va êtreensemencée par la suite.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4075

Oui, oui, c'est certain que tout le projet comme tel fera l'objet d'aménagement paysager. Je vous dis pas qu'on va construire les Jardins de Métis tout le long de l'autoroute, mais il va y avoir de la végétation et on va l'intégrer au milieu, comme on l'a fait dans les tracés voisins que vous pouvez apprécier à l'heure actuelle, dans les secteurs qui ont été construits à l'heure où on se parle, on parle de Dégelis, on parle de Saint-Antonin, Notre-Dame.

4080

Il y a des concepts d'avancés au niveau de l'aménagement paysager, et cet endroit-là, aux endroits où il y aura des mesures de mitigation contre le bruit, pour parer le bruit c'est-à-dire, il y aura de la végétation de prévue sur ces pare-bruit là lorsqu'ils seront en sol meuble, si on peut dire.

4085

C'est sûr que si c'est des murs qui sont préconisés, bien là, la végétation va être différente, il y en aura pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

4090

Parfait, monsieur Bérubé.

PAR M. CLAUDE SALOIS:

Merci beaucoup, monsieur le Président.

4095 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Votre seconde question, vous en avez pas?

4100 **PAR M. CLAUDE SALOIS:**

Non, c'est tout.

PAR LE PRÉSIDENT:

4105 Parfait, merci.

GINETTE CARON

4110

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Ginette Caron, s'il vous plaît.

4115 **PAR Mme GINETTE CARON:**

Alors bonsoir monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

4120

Bonsoir madame Caron.

PAR Mme GINETTE CARON:

4125

Bonsoir mesdames, bonsoir messieurs.

Bon moi, je suis venue aux réunions depuis que c'est commencé comme invitée, parce que je suis sur la route 185 mais à venir jusqu'à dernièrement, je n'étais pas expropriée. Et là, je veux savoir, je suis une fille qui veut savoir.

4130

Parce que cet été, à ma grande surprise, on est venu arpenter, et j'étais sur mon terrain, en train un peu de jardiner, et j'ai vu des petits poteaux rouges qui étaient comme ici à là de mon terrain; pour moi, c'est une alerte rouge, c'est un danger.

4135

Et j'ai appelé immédiatement monsieur le maire, monsieur Garon, et puis il va le dire, il est ici, j'ai demandé, c'est quoi qui se passe, moi je suis pas supposée d'être expropriée, donc

pas touchée. C'est un ou l'autre, tu es touché, tu es exproprié ou tu es pas touché et tu es en liberté. Parce que je veux pas être expropriée. Mais on m'a dit, c'est à titre de référence.

4140 Moi, je vais vous dire où je me situe, parce que je me trouve en sécurité, je suis près de la Ferme Transclo, près de monsieur Cloutier, je suis accrochée à côté de monsieur Cloutier, c'est ce qui me sauve.

4145 Alors si vous pouvez vérifier, monsieur Caron, j'ai remarqué votre nom parce que vous portez le nom de mon frère, monsieur Michel, si vous pouvez me montrer où je suis, et si vous êtes en mesure de me dire, ici ce soir, si oui ou non, on me touche, on touche à mon terrain.

4150 C'est une maison ancienne, c'est une maison centenaire, c'est des acres centenaires, on préserve notre patrimoine, j'adore ce coin-là et moi, je ne veux pas être expropriée.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc monsieur Bérubé...

4155 **PAR M. MICHEL CARON:**

Pardon, monsieur le Commissaire, vous voyez ici, c'est la Ferme Transclo.

Quelle est votre adresse, est-ce que je pourrais avoir l'adresse?

4160

PAR Mme GINETTE CARON:

179, monsieur Caron. C'est voisin, je suis très près de la ferme.

4165 **PAR M. MICHEL CARON:**

Moi, je vois pas de 179.

PAR Mme GINETTE CARON:

4170

Mon dieu, ils m'ont expropriée! Ça se peut tu, aidez-moi, aidez-moi, mon moral va être à terre!

PAR M. MICHEL CARON:

4175

Êtes-vous du côté ouest, autrement dit êtes-vous du même côté que Cabano Transport, que Meubles Dubé & Frères?

PAR Mme GINETTE CARON:

4180

Exactement, du même côté, très près.

PAR M. MICHEL CARON:

4185

Si vous êtes du même côté, vous serez pas acquise, parce qu'il y a aucune résidence, aucun commerce qui est touché, ici.

PAR Mme GINETTE CARON:

4190

Mais qu'est-ce qu'ils font, les petits poteaux rouges sur mon terrain.

PAR LE PRÉSIDENT:

4195

C'est de l'arpentage, j'imagine.

PAR Mme GINETTE CARON:

4200

Comme m'a dit monsieur Caron, je peux bien le croire, mais moi, je veux pas attendre que ça se fasse, parce que ça va barder un peu. J'aime mieux savoir, parce que si on touche mon terrain, c'est regrettable, j'aime mieux "flyer" et quitter, faire une piste plus loin, un bon bout.

4205

Parce que là je trouve, regarde monsieur, je vas t'expliquer pourquoi. De l'autre côté, en face de moi, on enlève tout notre monde, là, et quand ça arrive vis-à-vis de moi, ça change de côté, il y a l'échangeur d'air et là, on saute de l'autre côté de moi et on enlève tout mon monde encore.

4210

Ça fait que là, moi, je veux bien voir. Ça me fait rien si je suis pas touchée, moi je veux rester là. Sauf qu'on parlera, on regardera pour le bruit, parce que c'est déjà très bruyant comme c'est là, et je pense qu'il y a un échangeur d'air qui est supposé d'être là, pas loin de moi, comme ça, de biais. Ça fait qu'on essaiera ça.

4215

Là, l'important, ma première question, je veux savoir si je suis touchée. Touchée, ça veut pas dire – c'est le terrain; je voudrais pas qu'on voie ce que je mange dans mon assiette, là, tu comprends. Une desserte qui passe dans ma cour, vous comprendrez, c'est la logique.

Je veux savoir, Ginette veut savoir. C'est pas "Jeannette veut savoir", c'est Ginette!

PAR LE PRÉSIDENT:

4220

D'accord, madame Caron, d'accord. Je vais aller voir du côté de monsieur Bérubé.

PAR Mme GINETTE CARON:

4225 Parce qu'il y a de la place à s'amuser plus loin, s'ils enlèvent tout là et de l'autre côté, je pense qu'ils pourraient me préserver.

PAR LE PRÉSIDENT:

4230 Votre opinion, vous la donnerez plus tard, mais pour l'instant, vous avez une question précise, madame.

PAR Mme GINETTE CARON:

4235 Je peux la donner tout de suite, ça peut aider, ça peut aider.

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Caron, on va écouter la réponse du ministère des Transports.

4240 **PAR Mme GINETTE CARON:**

Ils me la donnent tout de suite?

PAR LE PRÉSIDENT:

4245 Bien en fait, je pense qu'ils vont vous la donner, si vous voulez laisser à monsieur Bérubé l'occasion de répondre, ça va lui faire plaisir.

PAR Mme GINETTE CARON:

4250 Je m'excuse, monsieur Lafond, c'est pour ça, je pensais que j'allais attendre encore.

PAR LE PRÉSIDENT:

4255 Vous êtes toute excusée, madame Caron.

Allez-y, monsieur Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4260 Une seule chose pour commencer, j'aimerais avoir la localisation exacte de la maison, être bien certain. Je sais pas si vous pouvez nous la localiser sur la carte.

PAR LE PRÉSIDENT:

4265

Est-ce que vous êtes en mesure de localiser votre résidence ou votre terrain sur la carte?
C'est 179 mais...

4270

Monsieur Caron, pouvez-vous passer le pointeur à madame Caron; monsieur Caron-
madame Caron.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4275

Au départ, il est pas dans la liste, dans la liste des expropriés, son numéro civique
n'apparaît pas, dans la liste des propriétés touchées, que ce soit le terrain ou la maison ou quoi
que ce soit.

Donc en théorie, on touche à rien là. Mais je voulais juste être certain.

4280

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, mais s'il y a des relevés d'arpentage qui se font sur son terrain, est-ce qu'il y a une
raison particulière?

4285

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Ça, on peut expliquer pourquoi les relevés.

PAR LE PRÉSIDENT:

4290

Mais vous avez quand même des petits poteaux sur votre terrain, on va demander à
monsieur Bérubé la raison pour laquelle des relevés d'arpentage ont été effectués sur votre
terrain.

4295

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Oui, si vous voulez, Simon Lavoie va être en mesure de dire qu'est-ce qu'on fait
exactement, au niveau des petits piquets rouges qui vous inquiètent.

4300

PAR Mme GINETTE CARON:

Vous seriez bien gentil, c'est ma grosse inquiétude.

L'autre...

4305

PAR LE PRÉSIDENT:

Attendez deux (2) secondes, on va prendre la réponse de monsieur Lavoie et après ça, on vous revient, madame Caron.

4310

Monsieur Lavoie.

PAR M. SIMON LAVOIE:

4315

Oui, les petits piquets en question et les gens sur le terrain que vous avez vus, c'est un plan de levée qu'on est en train de faire. C'est pour déterminer le légal, déterminer tous les terrains qui sont existants le long de la 185.

4320

C'est pour ça, c'est dans le cheminement normal du projet, on prend de l'avance peut-être, mais c'est de quoi qui est utile, on a des plans de levée pratiquement partout sur le long de notre réseau, ça fait qu'on prend de l'avance pour le projet.

PAR LE PRÉSIDENT:

4325

Et ces plans de levée là servent à?

PAR M. SIMON LAVOIE:

4330

Servent un jour, quand le projet va être accepté, on va être capable de préparer les plans et devis, déterminer des emprises, et avec le plan de levée qui a été fait, le plan de levée, c'est tous les lots de chacun des propriétaires, soit les résidences, etc., et on va arriver avec les emprises qu'on aura besoin.

4335

Et les arpenteurs vont faire des plans légaux, avec les plans de levée, avec les emprises que les ingénieurs vont leur donner, pour pouvoir entamer en temps et lieu les procédures d'acquisition.

PAR LE PRÉSIDENT:

4340

Est-ce que ça pourrait impliquer une amputation d'un mètre (1 m), ou deux mètres (2 m), ou cinq mètres (5 m) sur le terrain de madame Caron.

PAR M. SIMON LAVOIE:

4345

Ça a rien à voir. Présentement, c'est juste un relevé terrain, un relevé des lignes de lots, des limites de propriété tant du ministère que des résidents aux abords de la route.

PAR LE PRÉSIDENT:

4350 Parfait, merci monsieur Lavoie.

Madame Caron, votre seconde question.

PAR Mme GINETTE CARON:

4355 Ma seconde question pourrait être un commentaire, ce sera pas long.

PAR LE PRÉSIDENT:

4360 Non, pas de commentaire, seulement que des questions. On est ici en questionnement, la première partie de l'audience, vous savez, c'est toujours en questionnement. Votre opinion ou vos commentaires...

PAR Mme GINETTE CARON:

4365 C'est un bon commentaire.

PAR LE PRÉSIDENT:

4370 ... ça fait partie de la deuxième partie seulement.

PAR Mme GINETTE CARON:

4375 Deuxième question, l'échangeur d'air, pas l'échangeur d'air, excusez, c'est un peu dans les airs, "l'overpass", l'échangeur dans les airs en tout cas, est-ce qu'il est près de chez moi, il est près, il va être comme de biais, si je peux voir sur le terrain, il passe juste de l'autre côté, parce qu'il traverse le long de moi, le long de mon terrain.

À quelle distance, j'aimerais voir, j'aimerais savoir.

4380

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ça, vous voulez connaître la distance qui peut exister entre votre terrain et l'échangeur, c'est ça?

4385

PAR Mme GINETTE CARON:

Oui, parce que c'est déjà très bruyant, ça fait que je voudrais savoir si ça va causer un impact encore plus intensifié, là.

4390

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Si vous le voulez, on va le sortir et on va être en mesure de donner la distance exacte. Quelques secondes.

4395

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

4400

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Monsieur le Président, si vous le voulez, j'aimerais ça si madame Caron pouvait venir, sur le plan on voit peut-être mieux les bâtiments; parce que le bâtiment qu'on pense être son voisin, lui serait touché probablement. Sauf que si c'est elle, si son voisin c'est elle, en fait, je sais pas si vous comprenez ce que je veux dire, ça pourrait changer la donne. Si c'est possible, j'aimerais...

4405

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Caron, pouvez-vous vous approcher auprès et aller voir sur le plan, et situer votre résidence.

4410

Écoutez, est-ce que c'est possible de regarder ça peut-être un peu plus tard avec madame Caron, et puis entre-temps, on va continuer.

4415

Madame Caron, tantôt, après la séance, ce sera plus facile, parce que je voudrais pas retarder, il y a quand même d'autres personnes qui attendent.

PAR Mme GINETTE CARON:

Je suis très compréhensive, merci.

4420

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, je vous remercie, madame Caron.

4425

LOUYSE BÉRUBÉ

4430

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Louyse Bérubé, s'il vous plaît.

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

4435

Bonsoir monsieur.

PAR LE PRÉSIDENT:

4440

Bonsoir.

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

4445

Moi, je voudrais avoir réponse à une question que j'ai posée à monsieur Loranger au printemps dernier.

4450

On avait demandé, nous on est situé au kilomètre 33, les premiers voisins de la Sûreté du Québec, nous allons demeurer, après toutes les expropriations, tout seul dans le champ. Notre maison, notre résidence est située environ deux cent soixante-quinze pieds (275 pi) de la route actuelle; il passe à peu près au-dessus de douze cents (1200) "vans" par jour, la pente est, je pense, de huit pour cent (8 %) si c'est pas plus.

4455

On avait demandé, nous on va être touché, exproprié sur tout le long de notre propriété, de notre terre, par la rue de desserte, la voie de desserte. On avait demandé, parce qu'on voulait rénover notre maison, à quelle hauteur se situerait la voie de desserte, pour être capable de situer notre propriété, parce qu'on a aussi une maison ancestrale, mais là, on a arrêté d'attendre et on a rénové cet été.

4460

On le sait toujours pas, à quel niveau va être la route par rapport à notre propriété. On voulait savoir si la pente serait moins forte.

4465

Pour répondre un peu aux messieurs tantôt qui ont donné des solutions, bien nous, on a déjà planté des arbres, ça fait seize (16) ans qu'on est là, mais ils ont pas encore fait effet.

Pour la neige, on peut pas y compter parce que le ravin en face de la maison, il a soixante-quinze pieds (75 pi) de profond, ça fait qu'avant qu'il soit plein de neige pour nous protéger, il nous coupe pas le son.

4470

Ça fait que quand on est arrivé, on dormait les fenêtres ouvertes. Maintenant, on peut plus dormir les fenêtres ouvertes, on est à deux cent soixante-quinze pieds (275 pi) de la route mais on peut pas se parler correctement dehors, parce que le son des "vans" et des Jacob nous enterre. Donc notre qualité de vie en a pris un coup.

4475

Quand monsieur Garon proposait tantôt que c'était très beau de vivre à Notre-Dame, on le sait, on a un coin magnifique, on a fait beaucoup d'aménagements, beaucoup d'améliorations, mais on aimerait retrouver une certaine qualité de vie.

Donc on voudrait savoir, en conclusion, qu'est-ce qui va arriver avec toutes ces choses-là, et on aimerait que le ministère vienne mesurer chez nous les décibels de ce qu'on vit.

4480 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bérubé, il y a plusieurs, enfin quelques questions que madame Bérubé voudrait connaître.

4485 Bon, la première, si on regarde ça, la future route va être à quel niveau, la voie de desserte, aussi, elle va être à quel niveau par rapport à la résidence de madame Bérubé.

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

4490 C'est parce qu'il y avait deux (2) propositions avec la rue de desserte, soit la première proposition qui était s'ils passaient en avant du poste de la Sûreté du Québec pour continuer ce qui était déjà arrêté là, ou la deuxième proposition qui était qu'ils passaient en arrière, et à ce moment-là, nous, ils passent en plein dans notre enclos à chevreuils, parce qu'on élève du cerf de Virginie.

4495

Et puis ils nous avaient dit, évidemment, qu'on rencontrerait quelqu'un, à aller jusqu'en novembre cette année, mais on n'a encore vu personne du ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

4500

Monsieur Bérubé, est-ce que la voie de desserte va passer en avant du poste de police ou en arrière?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4505

La voie va passer derrière le poste de la Sûreté du Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

4510 Derrière le poste, donc vous passez directement sur la propriété aussi de madame Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4515 Oui. Bon là, regardez, on la localise, vous nous dites avec l'élevage du chevreuil, on vous a située un peu mieux sur la carte, on pourrait être mesure de donner les différentes élévations.

4520 Mais vous parlez d'une demande, madame parle d'une demande qui nous aurait été
adressée pour connaître la hauteur de la desserte, je sais pas à qui elle aurait été adressée
mais...

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

4525 À monsieur Loranger, ici, quand on l'a rencontré.

PAR LE PRÉSIDENT:

4530 Alors de la période d'information, probablement, au mois de mai; c'est ça?

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

Oui.

4535 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Il y a eu une question, donc selon madame Bérubé, il y avait eu une question qui avait été
posée à ce moment-là, et monsieur Loranger aurait dit qu'il y aurait une réponse, c'est ça?

4540 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Il y a peut-être eu une question de posée à ce moment-là, en tout cas j'ai pas
souvenance. Et aussi, monsieur Loranger était pas présent à cette rencontre-là, mais la question
a pu m'être adressée à moi, remarquez, mais je n'ai pas souvenance.

4545 Toutefois, on pourra le vérifier et être en mesure de le donner; si vous me donnez un petit
peu de temps, on va vérifier aux plans qu'est-ce qu'on a comme information, au niveau de
l'élévation de la desserte comme telle. On a des données qui sont pas d'une précision concept
final, mais on a des données intéressantes.

4550 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vous allez pouvoir nous donner cette information-là demain?

4555 **PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:**

On avait parlé évidemment à ce monsieur-là, le monsieur qui a les plans, on lui avait
parlé. Mais c'était pas définitif.

4560 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Est-ce qu'on pourrait avoir l'adresse exacte.

4565 **PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:**

303, Transcanadienne.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4570 Bon, l'ingénieur en question va regarder, je devrais être en mesure de vous donner l'information d'ici quelques minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

4575 Parfait.

Est-ce que vous avez une seconde question, pendant qu'ils font la recherche?

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

4580 Non.

Est-ce que ça va être possible, évidemment, qu'ils viennent mesurer les décibels.

4585 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Il y avait cette question-là, effectivement.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4590 Écoutez, on a des données déjà, il y a déjà eu des mesures de prises dans ce secteur-là, on va sortir ça de l'étude et on va vous donner l'information aussi.

4595 Au niveau de la desserte, on serait un mètre (1 m) plus haut à l'endroit où la desserte croise l'entrée charretière, l'entrée privée de la propriété de madame. On serait un mètre (1 m) plus haut, environ. Donc l'accès pourrait être corrigé, adouci pour être carrossable aisément.

Pour ce qui est du bruit, on chemine.

4600 **PAR M. MICHEL CARON:**

Bien, je peux répondre. En ce qui concerne le bruit, la mesure de bruit qui a été prise au niveau de cette maison-là, c'est en 2003, c'est un niveau de cinquante-six point six (56,6) dBA, et le niveau qui est projeté en 2010, c'est un niveau de soixante (60) dBA. Donc une augmentation de trois (3) dBA.

Donc pour nous autres, on considère que c'est un impact faible. Il y a une augmentation sonore qui est prévue au niveau de cette maison-là.

4610 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Excusez-moi, monsieur Caron, on parle bien de la maison numéro 67 dans l'étude d'impact sonore?

4615 **PAR M. MICHEL CARON:**

67, oui. Le numéro de l'habitation sur le plan, la deuxième colonne, numéro 67, oui. Alors on parle d'un niveau sonore de cinquante-six point six (56,6 dBA), arrondi à cinquante-sept (57 dBA), et à un impact, en 2010, de soixante (60 dBA).

2010, pour nous autres, c'est un peu l'année qu'on a pris en considération que l'autoroute était construite, ça fait qu'on compare le niveau de 2006, le niveau de 2003 avec le niveau de 2010.

4625 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Pourquoi dans mon étude, ici, ça dit soixante-trois (63 dBA), niveau sonore en 2003.

4630 **PAR M. MICHEL CARON:**

Dans votre étude? Est-ce que vous avez le tronçon Cabano-Notre-Dame-du-Lac? Il faut que vous soyez sur le tronçon Cabano-Notre-Dame-du-Lac. À l'annexe 2, mais il y a pas de numéro.

4635 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Excusez-moi, sur la carte, c'était de l'ordre, au point 12, c'était de l'ordre de soixante-six (66 dBA) ou soixante-huit (68 dBA), ça se peut tu?

4640 **PAR M. MICHEL CARON:**

Mais dans ce secteur-là, quand vous dites au point 12, vous voulez parler de l'habitation numéro 12?

4645 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Non, le point de mesure...

PAR LE PRÉSIDENT:

4650

LEQ une heure (1 h).

PAR M. MICHEL CARON:

4655 OK. Mais ça, les mesures, par contre, c'est parce que là, il faut faire attention, monsieur le Commissaire, les mesures qui sont prises le long de la route, ce sont des mesures qui sont prises pour calibrer le modèle.

4660 Donc vous pouvez avoir un point qui a été pris en face de la maison de madame, mais qui a été pris à cinq mètres (5 m) de la route ou à dix mètres (10 m) de la route, alors que madame habite peut-être à trente mètres (30 m) ou à vingt mètres (20 m) de la route.

4665 Ça fait que les points de mesure, ce sont des points qui permettent de calibrer le modèle. C'est à partir de cette calibration-là qu'on peut, ensuite, faire des projections, en utilisant des vitesses de véhicules et des débits de véhicules.

Est-ce que c'est...

PAR LE COMMISSAIRE:

4670

Oui, oui, ça va. Mille excuses pour l'intervention de tantôt, j'étais pas dans le bon tronçon.

Donc on a effectivement un impact faible à l'ouverture et moyen à plus long terme.

4675

PAR M. MICHEL CARON:

4680 C'est un impact faible à l'ouverture, moyen à plus long terme, en prenant en considération – parce que vous savez, je vais vous expliquer une chose, quand on parle d'impact faible, d'impact moyen, des fois par exemple à plus long terme, c'est juste l'augmentation, la projection d'augmentation de la circulation qui va créer un impact supplémentaire, mais des fois, c'est juste le fait d'avoir un demi-dBA de plus qui va faire qu'on va changer de classe.

4685 Mais il faut prendre en considération, tu sais, les dBA, c'est un peu difficile à comprendre, mais si le niveau actuellement est de cinquante-sept (57 dBA) et que ça va être de soixante (60 dBA) lors de la réalisation du projet, ça veut dire qu'il y a une augmentation du niveau sonore.

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

4690 Ça veut dire qu'on n'aura pas d'amélioration de qualité de vie, avec les Jacob.

PAR M. MICHEL CARON:

Bien en fait, au niveau des Jacob, c'est une autre chose par contre.

4695 Je voudrais quand même mentionner que nous, quand on construit une autoroute, ce ne sont plus les mêmes pentes que ce que vous rencontrez sur une route comme la route 185. Donc compte tenu que les pentes sont généralement adoucies, pour des considérations de fluidité et de sécurité, compte tenu aussi que le trafic se répartit sur deux (2) chaussées au lieu d'une, à ce moment-là, il y a moins je dirais de conflits. Ensuite, il y a personne non plus qui rentre sur la route.

4700 Donc les gens qui utilisent les Jacob, c'est parce qu'à un certain moment donné, il faut qu'ils aient une raison de l'utiliser.

4705 **PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:**

C'est justement, monsieur. C'est parce que dans la côte chez nous, depuis que la correction a été faite, que le viaduc a été construit...

4710 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame, woup-woup-woup...

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

4715 Je m'excuse, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

4720 ... c'est toujours des questions seulement, et vous vous adressez à moi.

Donc je vous écoute, ça va me faire plaisir de le faire.

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

4725

Oui, je m'excuse. C'est parce que monsieur mentionne, je le conçois clairement que normalement, que s'il y avait une entrée dans le bas de la côte, il aurait raison à cent pour cent (100 %). Le contraire est que depuis la construction du viaduc, il y a plus de raison de freiner, il y a aucune route, il y a aucune sortie directe sur la 185.

4730

Donc on comprend plus, nos voisins également, pour s'en être parlé, on comprend plus pourquoi ils utilisent autant les freins moteur. C'est inconcevable, c'est inconcevable. Des fois, on est obligé d'arrêter de parler et d'attendre; des fois, ils sont sept-huit (7-8) qui descendent, il faut attendre, on peut pas.

4735

PAR LE PRÉSIDENT:

Et la pente est de combien, dans le coin, à l'heure actuelle, sur la 185; la pente est assez prononcée, je pense, quand on passe devant le poste de la Sûreté du Québec.

4740

PAR M. MICHEL CARON:

On est dans la vallée du ruisseau Plourde, dans ce secteur-là, vous avez tout à fait raison, on descend comme ça dans le paysage. Et puis nous, on doit être en remblai, probablement qu'on corrige la pente, effectivement, dans ce secteur-là.

4745

Si la pente est moins prononcée et qu'il y a plus d'accès, peut-être que les conditions vont être favorables à réduire l'utilisation des freins moteur. On va vérifier, on va vous donner les pentes.

4750

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

Parce que, monsieur le Président, tout de suite après, ça repart en montant. C'est quoi l'utilité.

4755

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ça. Parce qu'en principe, ils devraient pas utiliser leurs freins, parce que pour avoir une erre d'aller qui fait en sorte que ce soit plus facile pour eux de monter par la suite.

4760

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Monsieur le Président, on les a les pentes, si vous voulez.

4765 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Allez-y!

4770 **PAR M. SIMON LAVOIE:**

La pente existante dans la côte, à partir du cimetière en s'en allant vers Cabano, c'est environ huit pour cent (8 %); et la pente des chaussées d'autoroute prévue, c'est environ sept pour cent (7 %).

4775 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc il y a une diminution de un pour cent (1 %).

4780 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

C'est une mince amélioration, vous me direz; toutefois, comme le disait Michel, c'est quand même une route sans accès, il y a moins d'arrêts obligés, c'est plus fluide, donc on s'attend à ce qu'il y ait une amélioration de ce côté-là.

4785 C'est sûr que c'est mince, j'en conviens; un pour cent (1 %), c'est un pour cent (1 %).

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, monsieur Lavoie, vous avez un complément.

4790

PAR M. SIMON LAVOIE:

4795 Ce qu'il faut comprendre, c'est que oui, ça paraît pas une grosse amélioration, mais on a un point obligé en bas, qui est le projet existant, et en haut, si on décide de couper la pente encore plus, on va faire un désastre, on va être obligé d'encaver énormément l'autoroute dans ce secteur-là. Ça fait qu'il restera peut-être pas beaucoup de monde, aussi, là.

4800 Le fait qu'on encaverait l'autoroute, si on n'est pas dans du roc, bien, il y a peut-être d'autres commerces, les commerces Pontiac Témis et etc., qu'il pourrait y avoir des impacts importants.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

4805

Merci madame Bérubé.

PAR Mme LOUYSE BÉRUBÉ:

4810 Merci, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

4815 Il est déjà onze heures dix (11 h 10), nous allons arrêter ici pour ce soir.

 Les personnes qui sont déjà inscrites, j'ai cinq (5) personnes, nous allons débiter par elles demain après-midi; si elles ne peuvent être présentes demain après-midi, nous débiterons de nouveau par ces mêmes personnes là demain soir. Donc la priorité sera toujours là.

4820 Je vous remercie et bonne fin de soirée.

4825 SÉANCE AJOURNÉE AU 24 OCTOBRE 2006 À TREIZE HEURES TRENTE (13 H 30)

 Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

4830

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.

4835