

**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 2

Séance tenue le 24 octobre 2006 à 13 h 30
Salle Témiscouata
7, rue de la Fabrique
Notre-Dame-du-Lac

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 24 OCTOBRE 2006	
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI	
DÉPÔT DE DOCUMENTS	1
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. NORMAND MORIN	5
M. JEAN-MARIE MICHAUD	19
M. YVES PERRON.....	32
M. JULES LAFORGE	41
REPRISE DE LA SÉANCE	
QUESTIONS DE LA COMMISSION.....	50
DENISE LAFORGE	58
BENOÎT SOUCY	67
ÉMILIE NADÉAU	72
JEAN-MARIE CASTONGUAY	81
MARCEL-MARIE PICARD.....	86
GEORGES O'LEARY	98
GILLES GARON.....	102

SÉANCE DU 24 OCTOBRE 2006
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
DÉPÔT DE DOCUMENTS

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames et messieurs, bonjour. Nous débutons la deuxième séance de l'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.

10

Avant de laisser la parole aux participants, je désire vérifier si le promoteur a déposé de nouveaux documents depuis la dernière séance.

15

Monsieur Bérubé. En fait, il y avait trois (3) choses que vous deviez, hier soir, prendre un peu de temps pour regarder tout ça, il y avait d'une part le niveau sonore d'un camion sans et avec l'utilisation de frein moteur; la seconde chose, c'est l'argumentaire de la localisation du poste de contrôle routier; et la troisième chose, c'est la pente actuelle, existante entre le kilomètre 20 et le kilomètre 24.

20

Est-ce que vous avez des réponses pour nous?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

25

Bon, dans le premier cas, au sujet de la différence d'impact sonore au niveau d'un camion qui utilise un frein moteur ou un camion qui utilise pas un frein moteur, on n'est pas prêt; on pensait qu'on avait, on s'était engagé à transmettre ça plus tard, on n'a pas cette donnée-là actuellement, ça va aller peut-être dans le courant de la semaine prochaine. En tout cas, le plus tôt possible, on comprend que vous autres, c'est important. Mais comme je vous dis, on peut pas le fournir à l'heure actuelle, on fait des recherches, on essaie d'avoir l'information.

30

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais l'information existe.

35

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

L'information va exister, je veux dire, on va le faire s'il le faut, on va vous le fournir.

40

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais il y a pas déjà, à l'heure actuelle, parce qu'écoutez, c'est pas le premier tronçon routier qui s'est fait au Québec, je présume qu'au niveau du ministère des Transports, peut-être

pas chez vous à la Direction régionale mais au central, ils ont possiblement ces informations-là, ce type d'information là. Ça a dû être fait auparavant, j'imagine.

45

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Je nie pas, on fait des recherches à l'heure actuelle.

50

PAR LE PRÉSIDENT:

OK, c'est juste ça qu'on veut savoir. Parfait.

55

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Le deuxième point, excusez?

PAR LE PRÉSIDENT:

60

Le deuxième point, c'est votre argumentaire relativement à la localisation du poste de contrôle.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

65

Bon écoutez, l'argumentaire, on a des informations de la SAAQ à transmettre; normalement demain matin, demain midi c'est-à-dire, on serait en mesure de vous fournir quelque chose de complet. Là, je pourrais vous fournir quelque chose de partiel, si vous y tenez.

PAR LE PRÉSIDENT:

70

Non, non, on va attendre à demain après-midi.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

75

Alors on va avoir quelque chose, ça c'est garanti.

Maintenant la dernière chose, on parlait...

PAR LE PRÉSIDENT:

80

De la pente actuelle qui existe entre le kilomètre 24 et...

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

85 On a ces données-là, elles sont en train d'être colligées. Je vais vous les fournir d'ici trois heures (3 h) maximum, on va être en mesure. Ça fait que je pourrai vous avertir quand je les aurai.

PAR LE PRÉSIDENT:

90

Parfait, merci monsieur Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

95

Il y a eu deux (2) dépôts de documents qui ont été faits. On a déposé la présentation sous forme électronique, les copies papier s'en viennent, elles vont être là d'ici trois heures (3 h) à peu près.

100

En plus, il y a la version électronique des simulations visuelles qu'on a déposée, telle que demandée.

PAR LE PRÉSIDENT:

105

Excellent, merci, monsieur Bérubé.

Du côté des personnes-ressources, avez-vous des documents qui ont été déposés ou que vous souhaitez déposer? Madame Dallaire.

PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:

110

Non.

PAR LE PRÉSIDENT:

115

Monsieur Fournier?

PAR M. NELSON FOURNIER:

120

Oui monsieur le Président, j'ai déposé quatre (4) documents en format électronique.

Le premier document, c'est une carte de données fauniques qui présente essentiellement la présence de ravages de cerfs de Virginie, et des données d'inventaires. Ça pourra éclairer la Commission sur les zones à risque de collision routière notamment.

125 J'ai aussi déposé une carte qui présente une mise à jour importante au niveau d'une
occurrence d'une espèce vulnérable, la tortue des bois; donc j'ai déposé le polygone de cette
occurrence-là, qui concerne la rivière Madawaska, rivière aux Perches et la rivière aux Bouleaux.
C'est une donnée nouvelle qu'on n'avait pas lorsque le promoteur nous avait consultés à l'origine,
ça va être une mise à jour importante.

130 J'ai aussi déposé la fiche d'occurrence sous forme tableau de cette occurrence de tortue
des bois.

135 Et finalement, les mesures de protection associées à la tortue des bois ont aussi été
déposées.

PAR LE PRÉSIDENT:

140 Parfait, merci monsieur Fournier.

Monsieur Laplante, aucun document.

Monsieur Morneau?

145 **PAR M. CAMILLE MORNEAU:**

Non, aucun document pour l'instant.

PAR LE PRÉSIDENT:

150 Parfait. Monsieur Laferrière?

PAR M. MICHEL LAFERRIÈRE:

155 Aucun document.

PAR LE PRÉSIDENT:

160 Vous non plus, vous non plus, monsieur Bourassa non plus. Merci.

Le registre est présentement ouvert et vous pouvez dès maintenant vous y inscrire pour
venir poser vos questions.

165 Si vous avez l'intention de présenter un mémoire à la Commission, veuillez en faire part à
madame Renée Poliquin, coordonnatrice de la Commission qui est à la table située à l'arrière de
la salle.

170 Avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à rappeler les règles de procédure en audience, donc je demande aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions, vous pouvez poser deux (2) questions par intervention et ce, sans sous-question. Vous pouvez vous réinscrire au registre autant de fois que vous le souhaitez.

Toutes les questions-réponses me sont directement adressées.

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

180 **PÉRIODE DE QUESTIONS**
NORMAND MORIN

185 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'invite maintenant madame Pierrette Beaulieu. Madame Beaulieu n'est pas là.

Monsieur Normand Morin.

190 Bonjour monsieur Morin.

PAR M. NORMAND MORIN:

195 Bonjour, Normand Morin, je suis conseiller municipal à Ville Dégelis.

200 Donc ma question touche le transport en transit. Comme on le sait, Dégelis est une ville frontalière avec le Nouveau-Brunswick, et il est sûr et certain qu'il y a beaucoup de transport en transit. Certaines compagnies sont utilisées, comme la compagnie Irving, où c'est qu'on a beaucoup de compagnies qui font des transferts de charge, en tout cas à la frontière, et au Esso à Dégelis.

PAR LE PRÉSIDENT:

205 Vous vous adressez à moi toujours.

PAR M. NORMAND MORIN:

Et au Esso à Dégelis.

210 On sait qu'actuellement, la compagnie Irving est tout en train de revoir son image corporative, en suivant les réfections de la quatre (4) voies; donc à Moncton, ça a été fait, à Fredericton, et le dernier qui a été fait l'an passé, c'est à Grand-Sault.

215 Donc la nouvelle forme, c'est ce qu'on appelle des "big stop", et leurs données, c'est à toutes les deux (2) heures de route qu'il y aura un "big stop".

On sait que Rivière-du-Loup ont eu un avis, à cause de la transcanadienne, quatre (4) voies, cette halte-là sera refaite prochainement. Ce qui met en danger le Irving à la frontière Québec-Nouveau-Brunswick.

220

Ma question est au ministère des Transports, est-ce qu'il y a eu des discussions avec la compagnie Irving, en ce qui touche leur point à la frontière, dans un premier temps.

PAR LE PRÉSIDENT:

225

Monsieur Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

230

Oui, il y a eu des discussions avec les dirigeants de la compagnie en question. En fait, les informations qu'on a, c'est qu'en tout cas, à tout le moins dans un horizon prévisible, ils demeureraient là.

235

On leur a montré les échangeurs, de quelle façon on les anticipait, de quelle façon on les projetait, on les a consultés, on leur a demandé leur avis. Je vous dis qu'on n'a pas eu des réponses claires, claires, disons, mais il y a pas eu de fin de non-recevoir, ni d'avis d'intention de déménager si le concept proposé était retenu.

240

Je peux pas vous en dire plus, on n'a pas pu en savoir plus.

PAR LE PRÉSIDENT:

245

Donc c'est des discussions partielles, finalement, qui ont pas donné libre cours à certaines orientations futures de la part d'Irving; c'est ça, si je comprends bien?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

250

Ils nous ont parlé de leur concept, en fait ce que monsieur mentionne, leur politique "big stop", Saint-Antonin, Dégelis, pour eux, c'est sûr que c'est revu dans tout leur concept.

Mais dans le cas de Dégelis, en tout cas à tout le moins, à notre connaissance, ils nous ont pas manifesté d'intention de se déplacer ou de se restaurer, ou appelez ça comme vous voudrez.

255 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et leur concept, est-ce qu'ils entreraient en conflit, finalement, avec les échangeurs qui seraient installés?

260 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

On peut vous montrer de quelle façon l'accès à ce poste-là est possible, avec le concept d'échangeurs projetés, si vous le permettez.

265 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, allez-y.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

270

Je pourrais demander à Michel, peut-être, d'expliquer de quelle façon les mouvements vont se faire.

PAR M. MICHEL CARON:

275

Les mouvements en direction de Rivière-du-Loup en provenance du Nouveau-Brunswick, pour aller à la station Irving, vont se faire de cette façon. Le camion est sur la chaussée ouest, excusez-moi, le camion est sur la chaussée est et une fois traversé le pont d'étagement, vous avez la bretelle de sortie qui permet d'aller sur la route 185 actuelle, qui est la desserte.

280

Ensuite, le camion revient ici, à la station Irving.

Lorsqu'il veut continuer son déplacement vers Rivière-du-Loup, il revient ici, il reprend la bretelle d'entrée et s'en va comme ça, vers Rivière-du-Loup

285

Dans l'autre direction, lorsqu'il est sur la chaussée ouest, en direction du Nouveau-Brunswick, il vient sortir, une fois traversé le pont d'étagement, il vient sortir ici, sur la bretelle de sortie, excusez-moi, sur la bretelle de sortie près du centre d'information touristique, et il revient sur le pont d'étagement pour revenir à la station Irving.

290

Lorsqu'il va vers le Nouveau-Brunswick, il fait le chemin inverse, il repasse sur le pont d'étagement, passe près du centre d'information touristique et prend la bretelle d'entrée vers le Nouveau-Brunswick.

PAR LE PRÉSIDENT:

295

Parfait, merci, monsieur Caron.

Monsieur Bérubé, est-ce que vous avez eu soit de la correspondance ou encore des documents qui vous auraient été envoyés par Irving, et qui seraient intéressants pour la Commission?

300

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Écoutez, il y a eu des rencontres avec eux, comme je vous disais, ils nous ont demandé des documents, ils nous ont demandé de leur transmettre des avant-projets. On leur a tout transmis ça.

305

C'est une grosse compagnie, c'est une compagnie multinationale, je peux pas vous dire, c'était compliqué assez, mais le nom de l'individu qui a été contacté m'échappe mais c'est quelqu'un d'assez haut placé dans la compagnie, disons, il était en autorité pour nous donner des orientations, et on n'a rien eu de lui, en fait.

310

En discutant, ça semblait leur aller; toutefois, ça semblait pas dans leur politique de dévoiler leurs intentions, disons. Il est peut-être trop tôt, c'est dur pour moi...

315

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc si je comprends bien, il y a aucun document qui a été transmis par Irving.

320

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Non, on n'a pas eu de réponse écrite. Je peux vous dire qu'on les a rencontrés à au moins deux (2) occasions, une fois entre autres où est-ce qu'ils étaient venus à nos bureaux même, à Rimouski.

325

On leur a présenté le concept, on a même – Michel, tu pourras me confirmer – parce qu'ils étaient intéressés de voir quelle était la visibilité de leur poste depuis l'autoroute, on leur a montré les simulations visuelles que vous avez vues, en fait, pour qu'ils puissent, parce qu'il était toujours question des deux (2) postes, en passant, à Saint-Antonin ils ont aussi une station qui est sur la 185, plus au nord, et il y en a une à cet endroit-là, ils étaient intéressés de voir quelle visibilité ils allaient avoir, et quelle possibilité d'extension, quel terrain restait disponible.

330

Ça semblait les satisfaire, mais je suis obligé d'utiliser l'imparfait.

335 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Le conditionnel, oui.

Parfait, merci, monsieur Bérubé.

340

Votre seconde question.

PAR M. NORMAND MORIN:

345

Toujours dans le même sens, il faut voir que ça a une importance capitale, ce transport en transit là, il faut voir quelles sont les compagnies qui changent, les gens du Québec arrivent là, les gens des Maritimes, et on change la cargaison et on repart, il y a plusieurs compagnies qui font ça.

350

Étant impliqué à Edmundston, ayant un bureau à Edmundston, je suis au courant qu'actuellement, la municipalité d'Edmundston, la chambre de commerce, l'Office du tourisme et d'autres intervenants veulent déménager le kiosque d'information touristique à la frontière, à la sortie 8, en face du jardin botanique. Ils sont en train de négocier justement avec des compagnies, Shell et d'autres compagnies, pour que ce centre d'information là soit intégré dans un "big stop" du côté du Nouveau-Brunswick.

355

En advenant la fermeture du Irving, est-ce que le ministère des Transports a envisagé la mise en place d'une halte pour le transport, pour ce type de transport là, à la frontière ou qui pourrait être relocalisée proche de la frontière.

360

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

365

Monsieur Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Excusez, quand vous parlez de type de transport, on parle de transbordement?

370

PAR M. NORMAND MORIN:

Transbordement, tous les camions qui arrêtent actuellement à Irving.

375 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Écoutez, c'est pas de la politique du ministère d'aménager des sites de transbordement aux frontières.

380 Si je pense par exemple à Campbellton, sur la 132, il y a pas de site de transbordement, on traverse la frontière, on traverse la frontière. Le transporteur doit s'assurer qu'il est légal dans les deux (2) provinces, s'il entend y circuler.

385 C'est pas de nos politiques d'établir des sites comme ça. C'est sûr que l'entreprise privée le fait à l'occasion, pour toutes sortes de fins que vous pouvez imaginer, faciliter le commerce et etc., c'est compréhensible, mais on n'a pas l'intention de prévoir un échangeur dans cette optique.

390 Ce que monsieur mentionne au sujet du déménagement du kiosque touristique, du poste d'accueil à la province, bien ça, c'est pas quelque chose qui nous a été mentionné lors de nos rencontres avec les gens du Nouveau-Brunswick. Je le nie pas, probablement, il a probablement raison, s'il est du milieu, peut-être qu'il a une nouvelle plus à jour que la mienne. On pourra vérifier.

395 Mais à ce stade-ci, les ententes qu'on a avec le Nouveau-Brunswick se situent au niveau de ce qui est proposé là, c'est-à-dire l'échangeur tel qu'il est.

PAR LE PRÉSIDENT:

400 Monsieur Haemmerli.

PAR LE COMMISSAIRE:

405 Vous nous avez, dans votre présentation d'hier soir, monsieur Bérubé, quand même laissé entendre que vous aviez évalué quatre (4) variantes et que celle-là résultait du fait de la présence de la station Irving et du maintien du kiosque d'information touristique du Nouveau-Brunswick. Il y a l'aéroport, aussi, bien sûr.

410 Mais est-ce que les changements que monsieur Morin évoque, par exemple la disparition d'une station de transbordement et du kiosque, est-ce que ça pourrait changer la configuration de l'échangeur.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

415 Écoutez, cet échangeur-là pourrait être remis en question, sauf que l'accès à l'aéroport comme tel va toujours demeurer problématique.

420 Nous autres, l'orientation qu'on a, c'est qu'Edmundston veut garder son aéroport; Irving, on a rien de concret comme quoi elle voudrait partir.

C'est sûr qu'écoutez, tant que c'est pas construit, on peut s'ajuster mais disons qu'avec l'information qu'on a à l'heure actuelle, on va rester là.

425 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Vous parlez d'ajuster, si on peut continuer dans la même veine, comment est-ce que vous vous ajustez avec le Nouveau-Brunswick pour la réalisation des travaux, étant donné qu'une partie se trouve sur le territoire du Nouveau-Brunswick?

430 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

C'est sûr qu'il va s'agir de conclure avec eux des ententes interprovinciales.

435 Dans un premier temps, on s'entend sur un concept. Tant que notre concept sera pas autorisé – bien en fait, le concept qu'on vous présente ici, et qui a été retenu par le ministère des Transports, c'est un concept qui a été aussi accepté par les autorités du ministère des Transports du Nouveau-Brunswick.

440 Sauf qu'avant d'aller plus loin dans les signatures d'ententes ou dans les concepts d'ententes finaux, si on peut dire, au niveau du partage des coûts, partage d'entretien futur, construction, etc., il faut d'abord avoir des concepts retenus.

445 Quand les concepts seront retenus, bien, c'est notre prochaine étape, on va aller négocier avec la province du Nouveau-Brunswick.

PAR LE COMMISSAIRE:

450 Est-ce que ceux-ci, de leur côté, ont des travaux qui continueraient cet aménagement-là, ou est-ce qu'elle arrive déjà à quatre (4) voies, la route du Nouveau-Brunswick, à cet endroit-là.

PAR M. NORMAND MORIN:

À un kilomètre (1 km).

455 **PAR LE COMMISSAIRE:**

C'est ça, il manque un kilomètre (1 km), il manque un bout.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

460

C'est ça, il reste un (1 km) à deux kilomètres (2 km) à construire.

465

En fait, ils nous attendent, si je peux m'exprimer comme ça. Là, présentement, ils referment les chaussées, ils reviennent à des chaussées contiguës au lieu d'avoir des chaussées séparées, compte tenu du fait qu'on n'est pas en chaussées séparées à Dégelis, présentement, à la frontière.

Ils sont obligés d'attendre, finalement, compte tenu du fait qu'on n'est pas prêt.

470

PAR LE COMMISSAIRE:

Ça va.

475

PAR LE PRÉSIDENT:

480

Est-ce que c'est possible, monsieur Bérubé, de vérifier finalement avec les Transports, pas avec les Transports, oui, avec les Transports du côté du Nouveau-Brunswick, avec vos homologues, à savoir si effectivement, le centre d'information va être appelé à déménager, parce que c'est peut-être une information qu'ils ont à l'heure actuelle, et ce serait quand même important de connaître, parce que ça peut orienter.

Si le centre d'information touristique n'est plus là, ça peut aussi orienter une décision d'Irving de modifier son concept existant à l'heure actuelle, qui est au Québec.

485

Bon, ils peuvent peut-être dire, moi j'en fais pas plus, je le laisse tel quel ou encore je l'arrête, parce que je vais modifier celui de Saint-Antonin, je vais grossir celui de Saint-Antonin. Parce que si leur politique est de deux (2) heures en deux (2) heures, on comprendra qu'à cet endroit, à la frontière, c'est moins que deux (2) heures, je pense.

490

PAR M. NORMAND MORIN:

Quarante-cinq (45).

495

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est quarante-cinq (45) minutes. Donc c'est certain que ça pourrait avoir un impact.

500

Donc dans un premier temps, la Commission apprécierait quand même que vous vérifiez avec vos homologues du Nouveau-Brunswick, à savoir si effectivement, le kiosque d'information du Nouveau-Brunswick va demeurer en place. Et à ce moment-là, vous pourrez faire parvenir la réponse par écrit à la Commission.

Je vous remercie.

PAR M. NORMAND MORIN:

505

J'aimerais avoir un complément d'information, parce que j'ai été interpellé hier, en tant que directeur de la Société d'aménagement, c'est-à-dire le parc linéaire interprovincial Petit Témis, en ce qui touche les VTT et les ski-doo, donc j'ai été surpris hier, dans un premier temps, d'apprendre qu'il y avait une partie du tronçon du Petit Témis, je suis directeur de l'organisme, qui allait être utilisée en complément avec ski-doo et motoneiges. On n'a pas été informé de cette situation-là.

510

Il est sûr et certain que lorsqu'on sera informé, on analysera la pertinence d'une telle pratique, ski-doo et quatre roues, sur la piste cyclable.

515

Le deuxième volet, c'est pourquoi le fameux cinq cents mètres (500 m). Il y a eu des signatures de faites entre les deux (2) fédérations, effectivement, mais c'est purement pour des ponts et des distances très courtes, et la raison, c'est une question de coûts au niveau des assurances responsabilité civile. On ne favorise pas qu'il y ait un partage entre les ski-doo et les quatre roues, parce que ces organismes-là risquent de perdre leur couverture d'assurance responsabilité civile.

520

C'est pour cette raison-là, lorsqu'il y a des ententes, elles doivent se faire à très courte durée, traverser un pont par exemple, comme à Saint-Jacques, on a donné l'autorisation de partage, en période d'hiver, ski-doo et quatre roues, mais c'est une entente provinciale.

525

C'est la même chose au niveau du Québec, elle doit se faire dans une courte durée; sinon, les compagnies d'assurance refusent d'assurer ce type d'activité là. C'est tout comme complément.

530

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, monsieur Morin.

535

Mais je pense que monsieur Bérubé a quelque chose à rajouter.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

540

Je voudrais faire un petit peu de reculons au sujet de Irving et du kiosque touristique. On a une information qui date de juillet 2005, où est-ce qu'effectivement, le Nouveau-Brunswick avait pour projet de conserver son kiosque touristique à la frontière et tout ça.

C'est certain que pour répondre à votre question tout à l'heure, avec ce qu'on a entendu de monsieur, on va faire les vérifications, on va ajuster s'il y a lieu. Mais le concept comme tel,

545 on n'envisage pas nécessairement le changer; il y aura peut-être des ajustements au niveau de la coordination avec le Nouveau-Brunswick, mais on pense que l'échangeur est justifié, si Irving part, il y aura encore une opportunité pour l'industrie de s'installer à cet endroit-là ou en tout cas, que sais-je.

550 Mais compte tenu de la position de l'aéroport, compte tenu de la position du viaduc, il est stratégique assez, il est à quatorze kilomètres (14 km) de Dégelis, je pense qu'il est justifié à cet endroit-là.

555 Mais on va faire du chemin avec ce qu'on vient d'entendre, c'est certain, on va s'ajuster. Je pourrai vérifier et vous revenir, ça je vas le faire.

PAR LE PRÉSIDENT:

560 D'accord, vous allez nous revenir avec ça, parfait.

565 Monsieur Bérubé, relativement à ce que monsieur Morin vient de mentionner à propos de l'utilisation conjointe et réciproque de certains tronçons de parcours, soit d'un sentier qui est utilisé possiblement en majorité par les motoneiges, et bon, que les VTT s'en viendraient là-dessus, si on fait le calcul, ça donne, à partir du Petit Témis, parce que dans votre projet, ce serait conjoint finalement, ça peut donner combien de mètres en tout et partout, cette utilisation conjointe là.

PAR M. NORMAND MORIN:

570 Mais j'aimerais peut-être rajouter un complément. J'ai vu Louis hier soir, après la réunion, j'aimerais préciser que ce qu'il m'a présenté par après, le c.a., on n'en a pas discuté. La proposition qui est sur la table, je ne dis pas qu'elle n'est pas intéressante en soi pour les deux (2) types d'activités, je dis tout simplement que nous, on n'a pas eu aucune demande à ce niveau-là, et il va falloir, dans les prochains mois, et ce qui a été convenu avec Louis aussi, qu'on ait les plans et qu'on sache de quoi on parle, et où ça va passer.

575 Parce qu'il est pas question, à ce qu'il semble, la piste ne sera pas transférée ailleurs, elle sera rélargie, ce que Louis semblait m'avoir expliqué hier soir, mais ce que je voulais tout simplement préciser, nous, je l'ai appris hier soir, à l'intérieur de ça.

580 Il est sûr et certain que j'ai été parti trois (3) mois pour des raisons de santé, il y a un an et demi (1 ½), mais je l'ai appris hier soir. Je veux dire, on n'en a pas discuté en tant que tel, et on ne favorise pas ce type de cohabitation là.

585 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Morin.

Monsieur Bérubé.

590 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Écoutez, hier il y a eu des discussions là-dessus, comme vous le savez. Notre responsabilité au ministère comme tel, c'est certain qu'actuellement, ces sentiers-là, balisés, traversent la route 185. On a mis de l'avant des mesures qui permettraient encore à tous ces
595 véhicules-là de traverser, VTT, VHR, bicyclettes, etc., pour qu'on les traverse.

Maintenant, quand on arrive de l'autre côté de la 185 ou de la 85 plutôt, il y a une responsabilité quand même du milieu pour acheminer. Actuellement, on sait que ces clubs-là ont déjà des difficultés à obtenir des autorisations, parce qu'il y a des terrains privés, des résidences,
600 etc., vous connaissez les problématiques qui se répètent de ville en ville.

C'est certain qu'on pourra pas régler tous ces dossiers-là parce qu'on construit une autoroute. On achemine, on construit déjà un pont plus large pour leur permettre de passer sécuritairement. De l'autre côté, c'est certain qu'on va participer avec eux, en partenariat, pour
605 essayer de trouver des sentiers qui vont leur permettre sécuritairement de se déplacer selon les lois, avec le respect des réglementations en cours.

Mais on peut pas aller négocier avec tous les privés, je pense que c'est pas de notre mission et c'est pas de notre mandat de le faire.
610

En ce qui concerne les discussions avec les gens du vélo, si je peux dire, il y a eu des discussions effectivement avec les gens de VTT, avec les gens de motoneige, avec les autorités de la Ville de Dégelis, et puis il avait été convenu que les gens de vélo seraient rencontrés ultérieurement. Cette rencontre-là, malheureusement, a pas eu lieu, il faudra la tenir,
615 effectivement, monsieur a raison.

Et autant que possible, on va essayer d'accommoder tout le monde et d'avoir un tracé acceptable.

620 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et autant que possible, j'imagine que cette rencontre-là va se tenir avec tous les intervenants, autant du vélo que du VTT, de la motoneige. Parce que si vous les rencontrez un par un, en bout de ligne, il va y avoir de la difficulté quand même à s'entendre. Ce serait peut-être préférable de faire une seule réunion et rencontrer tous ces gens-là qui sont impliqués.
625

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

À date, les rencontres qui ont eu lieu réunissaient le VTT et le VHR, il manquait un joueur
630 important, je l'admets, et on va prendre votre commentaire en bonne note.

PAR M. NORMAND MORIN:

Parce qu'on est gestionnaire du tronçon.

635 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Justement, restez là, monsieur Morin, restez donc deux (2) secondes, j'ai peut-être une petite question pour vous.

640 Est-ce que vous pourriez m'indiquer quel palier gouvernemental, soit le fédéral, le provincial ou le municipal, qui a à s'occuper de l'entretien du sentier Petit Témis.

PAR M. NORMAND MORIN:

645 Le sentier Petit Témis appartient au gouvernement du Québec, le tracé, parce que ça a été un transfert du gouvernement fédéral au gouvernement du Québec.

Il y a eu une entente de soixante (60) ans de signée entre la MRC et le gouvernement du Québec. Vous savez qu'au niveau du gouvernement du Québec, il y a deux (2) ministères qui peuvent se porter acquéreurs de tronçons, le ministère des Transports et le ministère d'Énergie et Ressources, donc dans ce cas-ci, c'était le ministère des Transports qui s'est porté acquéreur au nom du gouvernement du Québec. L'entente a été signée avec la MRC, de soixante (60) ans.

650 Et nous, comme gestionnaire, ce sont des baux de quinze (15) ans qui se renouvellent, comme gestionnaire du parc. Donc c'est nous qui sommes le gestionnaire, dans le fond on a remplacé le Canadien National, parce que dans le temps du Canadien National, c'était le gouvernement fédéral qui en était le propriétaire.

655 Donc c'est un peu ça la situation du Petit Témis.

660

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc ça appartient au gouvernement du Québec.

665 **PAR M. NORMAND MORIN:**

Ça appartient au gouvernement du Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

670

La responsabilité d'en faire l'entretien a été dévolue à la MRC qui elle, de son côté, dit, moi c'est pas peut-être ma vocation de faire ça, j'ai pas des employés pour le faire, donc à votre organisme.

Et votre organisme, c'est le club de motoneige?

675

PAR M. NORMAND MORIN:

Non, la Société d'aménagement de la rivière Madawaska et du lac Témiscouata.

680

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça, c'est important de savoir. Donc c'est vous qui avez hérité, donc j'imagine qu'entre vous et la MRC, vous devez avoir une entente.

685

PAR M. NORMAND MORIN:

On a des protocoles d'entente qui se renouvellent à tous les quinze (15) ans.

690

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ce serait possible, soit monsieur Laplante ou encore vous, peut-être monsieur Laplante, de déposer ce document-là s'il vous plaît, le protocole d'entente entre la Société et la MRC, et également le protocole d'entente entre le ministère des Transports et la MRC.

695

PAR M. JEAN-PIERRE LAPLANTE:

Il y a pas de problème.

Est-ce que je peux apporter un complément?

700

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien sûr, allez-y.

705

PAR M. JEAN-PIERRE LAPLANTE:

Peut-être préciser ce que je vous disais hier soir au niveau du pouvoir d'utilisation de l'emprise du sentier Petit Témis, la MRC a adopté, avec ses partenaires, un règlement créant un parc régional linéaire, et c'est dit très clairement, c'est très court, que l'hiver, seulement les motoneiges peuvent utiliser l'emprise, et l'été, c'est pour des activités de cyclisme et de randonnée pédestre.

710

Comme monsieur Morin vous l'a précisé, aux intersections, on permet une cohabitation motoneige-VTT, dans certains cas. Mais on sait déjà que les VTT, dans le Témiscouata entre autres, ont déjà des terrains balisés.

715

C'était la précision que je voulais vous apporter.

PAR LE PRÉSIDENT:

720

Merci monsieur Laplante.

Monsieur Haemmerli.

725

PAR LE COMMISSAIRE:

730

Monsieur Laplante, c'est encore pour vous. On comprend, des propos de monsieur Morin et des vôtres, que la cohabitation, en tout cas vous ne pensez pas qu'elle est possible, le promoteur propose soit un élargissement, en tout cas un élargissement avec une séparation physique des deux (2) types de transport, des deux (2) types de véhicules, est-ce que c'est envisageable ça?

735

Est-ce que le règlement pourrait être modifié ou amendé pour en arriver à une solution comme celle-là?

PAR M. JEAN-PIERRE LAPLANTE:

740

Il y a toujours possibilité de faire certains aménagements, ça s'est fait dans certains cas, mais la Société et la MRC collaborent d'abord ensemble pour voir la faisabilité.

Et puis si c'est faisable, il est jamais question de céder les emprises parce que ça appartient au gouvernement, mais si on peut, en respectant la sécurité publique et d'autres facteurs, occasionnellement, on peut trouver des terrains d'entente.

745

Mais pas sur des longues distances. C'est parce qu'il faut comprendre que les VTT, quand ils passent sur un sentier de motoneige qui est utilisé par les cyclistes en période estivale, et la randonnée pédestre, ça crée des bris importants au niveau de l'emprise comme telle, au niveau du terrain.

750

PAR M. NORMAND MORIN:

Il faut voir aussi que peut-être à cet endroit-là, c'est plus faisable parce qu'on est en terrain planche, que ce soit rélargi et que ce soit sécuritaire.

755

Notre préoccupation première, nous, c'est la sécurité des usagers comme tels. Et si, à l'intérieur de ça, et ce que Louis m'a montré hier, c'est des choses faisables, qui doivent être analysées par les partenaires, peut-être qu'on va avoir une réponse positive, probablement. Parce que ce qui est proposé sur la table pourrait être intéressant.

760 Mais c'est pas une habitude qu'on veut favoriser et développer, compte tenu du terrain accidenté du bord du lac ou de l'ensemble du tronçon.

PAR LE PRÉSIDENT:

765 Monsieur Laplante, je vais revenir encore un petit peu avec vous.

Le ministère des Transports, à l'été, avait privilégié finalement une séparation entre d'un côté le vélo et de l'autre côté le VTT, et avec une espèce de séparation, soit une clôture Frost qui avait été envisagée, ou encore une haie.

770

Dans l'éventualité où une haie serait installée, est-ce que les coûts d'entretien de ça, est-ce que ce serait la MRC qui assumerait ces coûts-là.

PAR M. JEAN-PIERRE LAPLANTE:

775

Bien, je vous dirais dans un premier temps que les VTT utilisent pas nécessairement le corridor de l'emprise du sentier Petit Témis, c'est d'autres sentiers qui sont balisés, qu'on retrouve souvent en forêt ou à des endroits plus accessibles pour ces types de véhicules là.

780

Évidemment, si jamais il y avait une entente à faire avec les VTT, bien, je répète qu'il faudrait en discuter avec les partenaires. Mais de là à savoir si la MRC et ses municipalités assumeraient les coûts d'entretien, ça, je peux pas vous répondre, mais c'est sûr que s'il y avait des coûts à assumer, il y aurait un partage des coûts entre tous les intervenants, les utilisateurs des tronçons, les municipalités de la MRC. Mais c'est très hypothétique.

785

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Laplante.

790

Merci monsieur Morin.

JEAN-MARIE MICHAUD

795

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Jean-Marie Michaud, s'il vous plaît.

800

Bonjour monsieur Michaud.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

Bonjour monsieur le Président.

805

PAR LE PRÉSIDENT:

Je me suis pas trompé aujourd'hui, j'ai bien dit Jean-Marie et non Michel.

810

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

Il y a pas de problème là; on en a assez nous autres, il y a pas de problème là.

815

Maintenant, pour faire une petite rétrospective, hier soir, parce que j'ai posé des questions, j'ai eu des réponses, en tout cas dans mon cas c'était pas satisfaisant, mais ce que j'aimerais vous dire, c'est qu'hier soir, j'ai été un peu déçu dans le sens suivant!

820

En 98, j'ai donné mon garçon à cette autoroute-là, qui avait dix-huit (18) ans, et hier soir, avec les réponses que j'ai eues, quand je suis arrivé à la maison, j'ai dit à ma femme et à mes enfants, j'ai dit, les réponses que j'ai eues là-bas, bon, il me reste quatre (4) ou cinq (5) ans à vivre, parce que c'est les réponses que j'ai eues du ministère des Transports hier soir.

825

Dans le sens que quand on dit qu'il y a cinq mille (5000) véhicules qui passent sur la route, et puis si on met des bretelles, il y a de la place rien que pour cinq cents (500) automobiles qui vont passer. Donc ils ont l'air à nous dire que c'est pas rentable pantoute. C'est dans ce sens-là que je voyais ça.

830

Ça veut dire qu'à ce moment-là, pour nous autres, c'est définitivement des fermetures de commerces, des pertes d'emplois. Et ce qui me fait le plus de peine, bien, c'est mes employés, au départ, et les autres commerces qui sont avec nous autres. C'est dans ce sens-là que je voulais vous dire ça.

835

Et puis pour ma question, parce que je me trouve actuellement en mode respiratoire, avec ces réponses-là, et puis je me dis, hier soir aussi, c'est qu'on a eu sur le schéma là-bas, partir de Dégelis, du 1212, mais un petit peu plus loin vers le Nouveau-Brunswick, on parlait de seulement deux (2) expropriations, c'est tu ça que j'ai vu sur votre plan, de bâtiments industriels?

840

Est-ce que je pourrais les visionner, s'il vous plaît, j'aurais une question sur une. C'est deux (2) entreprises, je pense.

PAR M. MICHEL CARON:

La première ici, c'est Excavation Soucy enr.; et ici, on parle du Garage Raymond Fournier et Usinage industriel Dégelis.

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

Pouvez-vous nous confirmer aujourd'hui quand Excavation Soucy s'est construit, c'est en quelle année?

850 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Je suis pas en mesure de le donner avec précision, mais on parle de 2004 ou quelque chose dans le genre. Dans ces années-là.

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

Ça veut dire, si je comprends bien, vous les avez laissés construire, parce que le projet de la route était déjà fait, à ce moment-là.

860 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Michaud, vous vous adressez à moi, là. Et vous comprendrez que c'est deux (2) questions par personne, mais disons que là, on est rendu à la première.

865 Maintenant, faites votre interrogation sur une question bien précise, pour pas que ce soit une discussion entre le promoteur et vous. Donc vous avez une question, on pose la question, le promoteur répondra à ce moment-là.

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

C'est beau. Ma question, ça avait été construit en 2005, c'est bien ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

875 En 2004, ce qu'on a entendu.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

880 Et quand on me parlait des coûts, on voulait diminuer les coûts, bien, si on construit une bâtisse en 2005 sur cette autoroute-là, parce que les plans étaient déjà sortis, bien, ça veut dire qu'il va falloir l'exproprier.

885 Nous autres, on parle de coûts que ça va nous coûter, on essaie de baisser les coûts de la route transcanadienne, mais quand on vient fermer nos commerces, qu'on nous dit, bien, c'est parce que peut-être les bretelles se justifient pas au point de vue coûts d'opération, bien, c'est parce que j'ai de la misère avec un élément comme ça.

Je sais pas si vous comprenez ce que je veux dire, je trouve que ça nous donne toute une jambette à nous autres, dans ce sens-là.

890

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc autrement dit, vous remettez en cause la décision ou en tout cas le projet du ministère de recourir à l'expropriation pour ces deux (2) commerces-là, dont un notamment qui vient d'être récemment construit.

895

Monsieur Bérubé, donc l'objectif d'exproprier ces deux (2) commerces-là résulte de quoi, exactement.

900

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Tel que le projet est préparé, comme vous le voyez, ils sont touchés au niveau des accès, au niveau de la propriété comme telle, en plus, ce qui fait que c'est incontournable, il faut acquérir les entreprises.

905

C'est sûr que c'est déplorable que ces entreprises-là aient été construites récemment, sauf qu'en fait, tant que le projet est pas accepté par décret, je n'ai aucun pouvoir d'achat, sinon de gré à gré, et encore là, je marche sur des œufs, parce qu'il faut que je sois certain que c'est un incontournable, que mon tracé va être acquis éventuellement, parce qu'on acquiert au nom du gouvernement, quand même.

910

Ce qui fait que moi, je peux pas empêcher les gens de développer, je peux pas empêcher les gens de rénover, de construire, etc., tant que j'ai pas un décret qui autorise mon tracé, et pour lequel je vas pouvoir déposer une demande de décret d'expropriation, si on peut dire, pour protéger mon corridor.

915

En fait, à l'heure où on se parle, un promoteur pourrait débiter la construction d'une entreprise de huit millions (8 M \$) ou etc., je n'ai aucune prise sur ça.

920

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous pourriez nous indiquer les raisons nécessitant un échangeur à cet endroit-là.

925

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Monsieur Caron pourrait élaborer sur comment ça a été amené, et de quelle façon ça a été discuté avec les autorités de la Ville, etc.

930 **PAR M. MICHEL CARON:**

C'est comme je vous ai mentionné dans la présentation, le demi-échangeur qui a été proposé ici, en plus déjà de l'échangeur complet qui existe ici, avait comme objectif de permettre un accès plus rapide dans la zone industrielle, du parc industriel, de part et d'autre de la rue Industrielle.

935
Comme j'ai mentionné aussi dans la présentation, on est bien conscient que de faire ce demi-échangeur là pour favoriser le développement urbain à Dégelis, ça a pas des retombées directes pour les commerces qui se situent sur le long de la route 185 et déjà à plusieurs
940 kilomètres, dont le commerce dont il est question maintenant, qui est au kilomètre 8.

En fait, c'est la meilleure proposition qu'on a trouvée pour compenser ou pour donner une opportunité aux commerces qui perdent la clientèle de transit, et même parfois la visibilité, pour se relocaliser près du périmètre urbain ou dans le périmètre urbain, et pouvoir profiter des services qui sont offerts par la municipalité.

945
Donc c'est le choix qui a été fait du ministère de rajouter cet échangeur-là. Évidemment, l'autre avantage de ce demi-échangeur là, c'est qu'on vient aussi réduire la circulation sur le pont d'étagement de la route 295; parce que là, il va y avoir une répartition des débits, il y a des
950 véhicules qui vont pouvoir accéder ici, sur la rue Industrielle, alors que sans cet échangeur-ci, il y avait une seule possibilité qui est le pont d'étagement, le pont d'étagement de la route 295, le tronçon qui est déjà construit, ce que je vous mentionnais, qui a été construit en 2003 et 2005.

PAR LE PRÉSIDENT:

955
Merci monsieur Caron.

Je vais sûrement avoir d'autres questions, mais entre-temps, mon collègue, monsieur Haemmerli, a des questions à poser.

960
PAR LE COMMISSAIRE:

Oui, monsieur Caron, la rue Industrielle, on conserve l'accès par-dessus l'autoroute?

965 **PAR M. MICHEL CARON:**

La rue Industrielle va passer en dessous des chaussées de l'autoroute.

PAR LE COMMISSAIRE:

970
Le demi-échangeur, pour les gens qui arrivent du Nouveau-Brunswick, ça change rien, ils sortent au même endroit que prévu, OK.

PAR M. MICHEL CARON:

975 Vous avez tout à fait raison.

PAR LE COMMISSAIRE:

980 Pour ceux qui arrivent de Rivière-du-Loup, bon, ils sortent, ils reviennent sur la rue Industrielle, quel est le gain par rapport à la sortie à l'échangeur précédent, et à prendre la desserte et aller rejoindre pareil la rue Industrielle.

985 Et puis la question qui vient après, c'est quels sont vos critères d'espacement pour les échangeurs en milieu rural ou urbain, si on n'est pas en milieu rural.

PAR M. MICHEL CARON:

990 Bien, si on regarde par exemple un véhicule qui voudrait aller dans le parc industriel, ici, il sort ici pour revenir...

PAR LE PRÉSIDENT:

À quel endroit?

995 **PAR M. MICHEL CARON:**

1000 Pardon, je recommence. Alors on a un véhicule qui est en direction du Nouveau-Brunswick, il arrive au premier échangeur, au kilomètre 14 ½, il prend la bretelle de sortie, revient sur ses pas pour traverser la route 295, doit prendre ici la rue de l'Accueil pour ensuite se rendre jusqu'ici, dans le parc industriel.

1005 Alors que l'autre mouvement, la possibilité pour le véhicule, c'est de continuer sur environ un kilomètre et demi (1 ½ km), sortir à la bretelle qui est située au kilomètre 13, pour revenir directement dans le parc industriel.

1010 Alors les véhicules lourds, vous comprendrez que s'ils utilisent ce chemin-là plutôt que d'utiliser le premier chemin que j'ai décrit, on évite tous les conflits ou disons les inconvénients de la circulation des véhicules lourds avec les gens qui sont ici, avec les développements résidentiels, la proximité des développements résidentiels.

Et on réduit, par le fait même aussi, le trafic sur la route 295.

PAR LE COMMISSAIRE:

1015 C'est vrai s'il y va par la rue de l'Accueil, ça l'est moins s'il y va par la desserte de l'autre côté. Qu'il fasse son kilomètre et demi (1 ½ km) sur l'autoroute jusqu'à l'échangeur suivant ou qu'il le fasse sur la voie de desserte pour aller reprendre la rue Industrielle, qu'est-ce que ça a comme changement, quelle est la différence entre les deux (2) options.

1020 **PAR M. MICHEL CARON:**

Je vous dirais que le fait de placer ce demi-échangeur là ici a aussi comme avantage, pardon, avec le demi-échangeur au kilomètre 12 ½, un véhicule qui se dirige en direction du Nouveau-Brunswick a la possibilité, rendu à ce niveau-ci, de percevoir la zone commerciale qui est ici, le bar 1212 entre autres, il y a d'autres commerces qui sont situés ici, situés le long de la route 185, près de la rue Industrielle.

1025 Et à ce moment-là, il y a une possibilité pour l'usager de sortir au kilomètre 13, au kilomètre 12 ½, pour revenir sur la rue Industrielle et aller vers la zone commerciale qui est ici, le long de la route 185.

1030 **PAR LE COMMISSAIRE:**

OK, ça va pour ça.

1035

J'avais moi aussi un autre volet à ma question tantôt, c'était au plan des critères pour espacer vos échangeurs sur ce type d'autoroute là, dans ce type de milieu là.

Est-ce que c'est possible de nous éclairer là-dessus, s'il vous plaît.

1040

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

On a un document aussi à vous déposer là-dessus, suite à votre demande, monsieur le Président et monsieur Haemmerli; on va vous le déposer.

1045

On va vous répondre, pour ce qui est des échangeurs, il y a deux (2) critères à considérer lorsqu'on est en milieu rural ou en milieu urbain, en milieu urbain c'est plus rapproché.

PAR LE PRÉSIDENT:

1050

Et est-ce que nous sommes en milieu urbain, ici?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1055 Oui, on considère qu'on est en milieu urbain, milieu industriel, etc. On parle de trois (3 km) à cinq kilomètres (5 km).

1060 Il faut dire que la norme est une norme, elle n'est pas une loi, on s'entend, donc c'est ajusté au besoin. Comme je vous disais hier, il y a pas de critères définis, précis en termes de volume de circulation requis pour justifier, mais c'est plus emplacement stratégique, bon, sécurité, etc., qui vont justifier la présence ou non d'un échangeur.

1065 Également, bien, certainement qu'il y a des considérations au niveau de ce qu'on appelle, en anglais, excusez-moi, mais le "waving", l'entrecroisement des véhicules à la sortie ou pour accéder par exemple à une autoroute, s'il y a une sortie tout juste attenante, exemple à huit cents mètres (800 m) plus loin, ça crée des situations de conflits, quelqu'un essaie de s'insérer quand quelqu'un essaie de sortir, ça crée des situations dangereuses.

1070 On a qu'à penser au Métropolitain à Montréal, par exemple, où est-ce que la norme a été chahutée joyeusement à quelques endroits, pour des considérations, j'imagine, qui l'ont justifié, remarquez, mais ça crée des situations dangereuses.

1075 Donc un kilomètre (1 km), c'est vraiment le minimum des minimums, si on peut dire. Mais on parle normalement, selon les normes, de trois (3 km) à quatre (4 km).

Dans ce cas-ci, je crois qu'on a un kilomètre (1 km), quelque chose comme ça. Je pourrai vous le dire précisément. On a un point cinq (1,5 km), actuellement, entre les deux (2); c'est donc assez serré, disons.

1080 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1085 C'est serré, parce que pour avoir fait une autre autoroute dans la région de Montréal, où on disait, on ne peut pas installer un échangeur à tel endroit parce que c'est trop près et il y aurait problématique au niveau de la convergence et divergence, est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu, est-ce qu'il y aurait des problèmes au niveau de la convergence et la divergence dans votre schéma actuel.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1090 Non. Actuellement, on respecte toutes les normes au niveau des distances d'insertion et des distances de sortie, pour accélération, pour s'insérer.

1095 L'insertion et la sortie étant sécuritaire, on respecte la norme en quelque sorte, sauf que comme je vous disais tout à l'heure, la norme d'espacement, c'est un ordre de grandeur qui ne tient pas nécessairement compte de tous les tenants économiques et industriels, etc.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Bérubé.

1100 Votre seconde question, monsieur Morin. Monsieur Michaud, excusez-moi.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

1105 Il y a pas de problème avec ça.

Bon, maintenant hier soir aussi, ce qu'on avait jaser, c'est qu'on parlait d'une signature de six (6) personnes qui avaient demandé au ministère, on va appeler ça un passage public, probablement, c'est tu ça le nom, un passage public, et puis qui avaient appuyé ça.

1110 Mais par contre, on a rencontré ces personnes-là, nous autres aussi, et puis ils nous avaient appuyés aussi, concernant le viaduc avec des bretelles. Nous autres, on a un appui, eux autres, ils en ont un.

1115 La question que je me pose, et puis j'ai jaser avec eux autres, ils sont prêts à venir aussi à la Commission, eux autres, ça a pas été interprété dans ce sens-là. C'est probablement peut-être pas de mauvaise foi, ce que eux autres ont compris, c'est que d'après une personne du ministère des Transports, c'est qu'il y aurait pas de viaduc là, au kilomètre 7.2, ils ont décidé de l'enlever, et bien entendu, il y aurait pas de bretelle.

1120 Ça fait qu'étant donné que les cinq (5) à six (6) personnes, ils ont des lots à bois, ils coupent peut-être une (1) ou deux (2) cordes de bois par année, il y a quatre (4) rentiers dans ça, de toute façon c'est correct qu'ils passent par là-bas, le problème est pas là. C'est qu'eux autres, ces personnes-là, quand ils ont vu qu'il y avait eu une recommandation comme quoi qu'il y avait pas de viaduc, il y avait pas de bretelle, bien, on leur a offert tout simplement ce passage-là. Ils ont embarqué dessus, plutôt que rien avoir, parce qu'ils voulaient passer sur leurs lots privés. C'est dans ce sens-là.

1130 Par contre, nous autres, on avait la même recommandation d'eux autres, ils sont prêts à nous rencontrer, à signer un affidavit, ils pensent avoir été induits en erreur, mais j'accuse pas personne non plus, mais eux autres sont toujours d'accord qu'il y ait un viaduc là-bas, avec des bretelles, parce que pour eux autres, c'est encore plus avantageux. C'est dans ce sens-là.

1135 Et ça, on est surpris de cette lettre-là, parce que personne en avait jamais entendu parler, ça a sorti hier soir.

Mais par contre, ils confirment qu'ils avaient dit ça au ministère, mais ils ont changé d'avis depuis ce temps-là. Et puis ils sont prêts à venir vous rencontrer, pour vous sensibiliser sur la vraie réponse.

Je sais pas si ça peut aider, j'ai aucune idée.

1140

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien en fait, c'est de l'information. Si elles se présentent et elles veulent venir poser des questions ce soir, libre à elles, elles seront toujours les bienvenues et ça nous fera plaisir de les écouter, effectivement.

1145

Par contre – ou encore de donner leur opinion en seconde partie, ce sera libre à elles.

Mais entre-temps, monsieur Bérubé, au départ, est-ce qu'il y avait quelque chose de prévu au kilomètre 7.2, est-ce qu'il y a eu déjà un viaduc qui a été envisagé, avec des bretelles, au kilomètre 7.2.

1150

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Oui, effectivement. Dans les premiers tracés préliminaires, il y a eu des échangeurs de placés, écoutez, on essayait de se coller à la norme dans un premier jet de tracé, qui parlait, en milieu rural, de cinq (5 km) à huit kilomètres (8 km) entre les échangeurs, ce qui fait que si vous comptez bien, au kilomètre 7, il était logique d'en mettre un.

1155

Sauf qu'au stade où on était, c'était vraiment un tracé très préliminaire, il y avait pas eu d'analyse de générateur de trafic, il y avait pas eu une recherche très très approfondie, c'était un premier jet, une première ligne, si on peut dire, sur un territoire pour tracer une autoroute, en essayant autant que possible d'utiliser le corridor actuel au maximum.

1160

C'était l'objectif qui nous avait été donné par les gens du milieu, par le Comité de la 185, par les élus.

1165

L'exercice a été fait, ces tracés-là ont été présentés à certains intervenants, dont peut-être même monsieur, comme commerçant, il y a eu des gens qui ont vu ces tracés-là. Sauf qu'avec le temps, bon bien, on a raffiné les tracés, on a justifié les infrastructures, etc.

1170

PAR LE PRÉSIDENT:

Avez-vous encore ces tracés-là, ces tracés très très très préliminaires?

1175

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

D'après moi, oui, on doit avoir le premier tracé préparé par un ingénieur de chez nous, effectivement.

1180

PAR LE PRÉSIDENT:

J'imagine que vous l'avez pas avec vous cet après-midi, mais demain après-midi ou encore un peu plus tard, c'est possible de les voir?

1185

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Certes qu'on peut vous le fournir, mais il reste à voir pour la rapidité. On va essayer de l'avoir demain, si je suis capable de l'avoir sur version informatique, on pourra me le transférer.

1190

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc on compte sur vous pour avoir ça demain après-midi.

1195

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Je vais faire mes devoirs.

PAR LE PRÉSIDENT:

1200

Il y a également autre chose, entre le kilomètre 14 et le kilomètre 0, hier vous avez parlé d'un débit de circulation grosso modo, je pense, de l'ordre d'à peu près six mille (6000) véhicules, est-ce que c'est ça?

1205

Est-ce que vous avez, pas une proposition, mais comment se répartit ce débit-là, donc en termes de sorties; si on part du kilomètre 14, qui est à six mille (6000) véhicules, au kilomètre 0, il est à combien. Et entre ces deux (2) là, on sait que les voitures vont aller dans un sens ou dans l'autre, peuvent de disperser.

1210

Donc à chacun des kilomètres, quelle est la croissance, finalement, ou l'augmentation de ces débits-là.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1215

Excusez-moi, pour revenir à votre demande de tout à l'heure, il est déjà à l'étude d'impact, on me l'apprend, il est à la figure 3.1. Il est présenté dans l'étude.

Si vous le voulez en une autre version, ça me fera plaisir de vous l'obtenir, à vous de juger.

1220

Pour ce qui est de la répartition de la circulation entre le kilomètre 0 et le kilomètre 14, à l'heure actuelle, il y a aucune intersection de route, à moins que je me trompe. Oui, il y a une petite sortie, au niveau de la route de l'Arc-en-ciel, l'ancien tracé de la route 2, la route 185.

1225 En fait, on n'a pas de données comme telles de répartition de trafic, étant donné qu'il y a pas d'artère principale. Un exercice comme ça, bien, c'est sûr que ça prend une étude d'origine-destination, on n'en a pas dans tous ces cas-là, comme vous pouvez l'imaginer.

1230 Sauf qu'on peut s'attendre à ce qui rentre au kilomètre 0 passe au kilomètre 14, en très grande majorité, compte tenu du fait qu'il y a pas de route alternative.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et du kilomètre 14 au kilomètre 0, la même chose.

1235 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Exact.

PAR LE PRÉSIDENT:

1240 Donc à ce moment-là, parce qu'hier, il était question, on a dit, bon, il y a cinq mille cinq cents (5500) à six mille (6000) véhicules, on présume qu'il y a entre cinq cents (500) et six cents (600) véhicules qui peuvent circuler rendus au kilomètre 14, au kilomètre 7.2, mais j'ai de la difficulté à comprendre ça.

1245 Parce que vous venez de dire qu'autant au kilomètre 0, de 0 à 14, s'il y a six mille (6000) véhicules qui passent journalièrement, c'est le même nombre de véhicules qui devraient être en sens inverse. Donc à ce moment-là, comment peut-on évaluer qu'au kilomètre 7.2, la nécessité de ne pas avoir de bretelle se justifie par le fait que là, il y aurait seulement cinq cents (500) véhicules qui utiliseraient.

1250 Oui, allez-y.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1255 En fait, le cinq cents (500) véhicules, c'est très très hypothétique. On a donné ça comme ordre de grandeur, parce que c'est en gros la pratique de dispersion comme telle, mais dans ce cas-là, on peut s'avancer et dire que ce serait très surprenant qu'il y ait ces débits-là.

1260 En fait, Michel pourrait peut-être nous expliquer sur quoi c'est basé, mais en gros – en plus, ça va être fort probablement un interdit aux camions de transit, compte tenu du fait que l'autoroute va être, comment on dit, le réseau dédié du camionnage comme tel sera sur la 85, donc les locales seront interdites aux camionneurs en transit, il y aura que les camions qui auront des points de livraison à faire dans ces secteurs-là qui pourront voyager sur l'ancienne 185 qui
1265 est devenue desserte, finalement.

Donc on peut s'attendre à ce que ces débits-là soient beaucoup moindres que ce qu'on a dit hier pour la discussion, en fait.

1270 **PAR M. MICHEL CARON:**

Regardez ici, à partir du kilomètre 13 à Dégelis jusqu'au kilomètre 10 ou 9, vous avez plusieurs résidents qui sont situés sur la route 185, qui va devenir la desserte de l'autoroute.

1275 Vous avez aussi, sur l'ensemble du quatorze kilomètres (14 km) en question, une dizaine de commerces. La plupart sont concentrés ici, dans le secteur du kilomètre 12, et vous en avez deux (2) dans le secteur du kilomètre 8 et 6, et vous en avez deux (2) autres dans le secteur du kilomètre 1.

1280 Alors le cinq cents (500) découle de l'achalandage qu'on peut prétendre pour cette dizaine de commerces là, plus les résidents qui sont en majorité situés entre le kilomètre 9 ½ jusqu'au kilomètre 12 ½.

1285 Alors quand je mentionnais hier un débit de l'ordre de cinq cents (500) qui pourrait rester, c'est des gens qui vont sortir à l'intersection au kilomètre 0, qui vont aller chez la compagnie Irving ou au dépanneur Casey, qui vont aller à l'aéroport d'Edmundston et qu'ensuite de ça, vont retourner, soit continuer leur chemin ou retourner, tout dépendant de leur origine ou de leur destination.

1290 Et puis la même chose pour la zone de la route 185 qui est située entre le kilomètre 9 et le kilomètre 12 ½, où est-ce qu'il va y avoir une certaine circulation, parce qu'il y a quand même de l'habitation dispersée et des commerces.

1295 C'est sur cette base-là qu'on évalue, d'une façon approximative, peut-être dix pour cent (10 %), mais c'est vrai que c'est pas – pour avoir un chiffre exact, il faudrait faire ce qu'on appelle des enquêtes origine-destination, mais c'était pas l'objectif de vouloir déterminer vraiment combien.

1300 Mais c'est certain qu'aux kilomètres 4-5-6-7-8, les gens qui vont aller là, c'est parce qu'ils vont avoir à aller là. C'est certain que quelqu'un qui va à la Boutique du travailleur, qu'il sait que c'est au kilomètre 8, il va se rendre au kilomètre 8. Il va prendre l'échangeur en question, il va y aller.

1305 Mais c'est certain que la clientèle de transit, c'est-à-dire les gens qui normalement passaient devant et disaient, ah tiens, je vais m'arrêter aujourd'hui, c'est cette clientèle-là qui risque d'être perdue.

PAR LE PRÉSIDENT:

1310 Parfait, merci.

Merci monsieur Morin.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

1315 Michaud! Je vais revenir poser deux (2) autres questions tout à l'heure, on va s'entendre sur mon nom!

PAR LE PRÉSIDENT:

1320 Excusez-moi. Des fois, quand je pars avec quelque chose mais je m'excuse, monsieur Michaud.

PAR M. JEAN-MARIE MICHAUD:

1325 Et pour l'autre aussi, c'est pas Boutique du travailleur, c'est Place du travailleur.

PAR LE PRÉSIDENT:

1330 Merci, monsieur Michaud.

YVES PERRON

1335 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Yves Perron.

1340 Bonjour monsieur Perron.

PAR M. YVES PERRON:

1345 Bonjour. Question sur la section entre le kilomètre 20 et le kilomètre 24. Dans cette section de route là, le projet du promoteur présente une liste d'expropriations en privilégiant le chemin du Lac comme desserte, et le promoteur avait travaillé sur un projet utilisant la 185 comme chemin de desserte.

1350 La question, c'est: Si la 185 avait été utilisée comme chemin de desserte, combien d'expropriations en moins on aurait dans ce secteur-là, et quels seraient les impacts pour le son,

qu'on a entendu hier des résidents du chemin du Lac pour faire des demandes au niveau du son, pour ce secteur-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1355

Donc monsieur Bérubé, si la 185 serait utilisée au complet comme chemin de desserte, est-ce qu'il y aurait eu moins d'expropriations ou plus d'expropriations, et compte tenu de ça également, quel serait l'impact du bruit sur les résidents du chemin du Lac.

1360

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Si vous voulez, pour la première partie de la réponse, cette analyse-là a été faite, je pourrais demander à Simon Lavoie, l'ingénieur chargé du projet...

1365

PAR LE PRÉSIDENT:

On vous écoute, monsieur Lavoie.

PAR M. SIMON LAVOIE:

1370

Ce qu'il faut bien comprendre, il faut faire un petit historique du secteur, entre le kilomètre 25 le kilomètre 20 environ, les premiers tracés qui avaient été déposés ou présentés par le ministère des Transports, c'est qu'effectivement, dans ce secteur-là, on conservait la 185 actuelle comme desserte, et le tracé était plus vers l'ouest.

1375

Ce qu'il est bon de noter à ce moment-là, il était pas question de bretelle au kilomètre 25. Donc le tracé était plus haut vers l'ouest et donc, je crois qu'il y avait un dénivelé entre le pont d'étagement et la route transversale d'environ dix mètres (10 m); le pont était dix mètres (10 m) dans les airs. Ça veut dire que mettre des bretelles là, ça aurait été pratiquement impossible.

1380

Donc un coup qu'il y a eu des discussions avec le milieu, la municipalité de Notre-Dame-du-Lac, les gens du chemin du Lac, qu'il a été question de déplacer le tronçon sur l'axe de la 185, et après ça il est apparu les deux (2) bretelles, c'est difficile de revenir en arrière et de se retasser effectivement, si le tracé était plus à l'ouest, donc il y aurait pas de bretelle au kilomètre 25, mais il y aurait moins d'expropriations dans le secteur du kilomètre 25, sur le chemin du Lac. Excusez-moi, les premiers je dirais deux cents (200 m) à trois cents mètres (300 m) du chemin du Lac, à partir du chemin Saint-Benoît.

1385

1390

Ça fait qu'effectivement, l'autoroute passerait plus à l'ouest, il y aurait pas d'échangeur ici ou de demi-échangeur ici, et la 185 demeurerait desserte. Donc on éviterait ces expropriations-là, une expropriation peut-être ici et l'expropriation du bâtiment de monsieur Perron, ici.

PAR LE PRÉSIDENT:

1395 Merci.

Et la seconde partie, quels sont les impacts du bruit sur les maisons qui ne sont pas expropriées, c'est ça?

1400 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

On n'a pas fait l'analyse poussée de cet aspect-là, mais logiquement, compte tenu du fait que le tracé retenu est plus loin, aurait été plus loin, donc il y aurait eu moins d'impact.

1405 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc voilà la réponse.

Votre seconde question.

1410

PAR M. YVES PERRON:

Donc quinze (15) expropriations de moins et l'impact moindre pour le son, c'est ce que je dois retenir, c'est ce qu'on doit retenir?

1415

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Le nombre exact, on l'a pas, mais c'est sûr que c'est un ordre de grandeur, là.

1420 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est un ordre de grandeur, effectivement. Donc il y a quinze (15) résidences de moins d'expropriées, et évidemment, un impact moindre au niveau du bruit compte tenu que le tracé aurait été beaucoup plus à l'ouest.

1425

PAR M. YVES PERRON:

OK.

1430 Seconde question. Au kilomètre 22, il y a une halte routière qui est là depuis des années, qui est un belvédère naturel, qui est l'endroit peut-être le plus photographié au Témiscouata.

De ce que j'ai compris du ministère, dans tous les tracés, les deux (2) tracés qui sont utilisés dans le secteur, ils passaient à travers la halte routière et ils détruisaient complètement la halte routière.

1435

Ma question est de voir, ma question: Quels seraient les coûts, si le ministère décidait de conserver cette halte routière, et est-ce que le ministère a consulté, lorsqu'il a pris la décision de détruire cette halte routière là, les usagers, les utilisateurs de la route qui utilisent la halte routière, et les intervenants touristiques du milieu.

1440

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bérubé.

1445

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Il y a eu des discussions avec le milieu, avec des gens, les autorités de la municipalité de Notre-Dame entre autres, à l'effet de tenter de conserver une halte routière là. Leur demande était claire, ils désiraient qu'elle soit préservée.

1450

C'est certain que s'il y avait eu une halte routière d'un côté, à cet endroit, il en aurait pris une aussi de l'autre côté, compte tenu du fait qu'on est en chaussée divisée.

1455

Quoi qu'il en soit, les politiques du ministère, en termes d'implantation de halte routière, sont claires, on parle d'une distance minimum, entre haltes, de soixante-dix kilomètres (70 km).

1460

On a déjà une halte située à Rivière-du-Loup, il y a déjà une halte à la frontière du Nouveau-Brunswick. Il est donc pas dans notre politique d'insérer, entre ces deux (2) haltes-là, une nouvelle halte.

1465

Il faut comprendre, je m'excuse, il faut comprendre aussi que la route 185 devenant autoroute 85, son statut est comme en quelque sorte confirmé, c'est une autoroute et non une route de villégiature, permettant d'admirer la nature, etc. Un n'empêche pas l'autre, me direz-vous, mais c'est pas le but premier.

1470

Il y a des services entre le kilomètre, appelons-le 0, qui est la frontière, et entre le kilomètre 100, à Rivière-du-Loup. Il y a pas vraiment de problématique en termes de ravitaillement, que ce soit d'essence, nourriture, services. Il y a des centres urbains, il y a des commerces ouverts vingt-quatre (24) heures, on n'est pas en zone isolée.

Le ministère a pas jugé opportun d'implanter des haltes routières pour entrer en compétition avec le milieu à ce niveau-là.

1475

PAR LE PRÉSIDENT:

J'ai un peu de difficulté à vous suivre, dans le sens où bon, il y a une halte routière qui est existante, dans un second cas, vous dites qu'il y a une halte routière qui est au kilomètre 0, c'est ça? Est-ce que c'est une halte routière?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1480

Je crois qu'elle est au kilomètre 4, je m'excuse, à Rivière-du-Loup, effectivement. C'est une halte routière.

PAR LE PRÉSIDENT:

1485

Au kilomètre 4, à Rivière-du-Loup?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1490

4, à Dégelis. Rivière-du-Loup, je dis 100, comme ordre de grandeur.

PAR LE PRÉSIDENT:

1495

Sauf que là, avec l'autoroute, la halte routière à Dégelis n'a plus sa raison d'être, n'est-ce pas, parce qu'elle va être sur la 185.

Donc à mon point de vue, la logique qui tient pour la halte routière au kilomètre 22 devrait tenir également pour la halte routière au kilomètre 4, puisque toutes les deux (2) sont, à l'heure actuelle, sur la 185.

1500

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Le kilomètre 4 disparaît également.

1505

J'ai mentionné tout à l'heure que les haltes qu'on a considérées sont les haltes à la frontière du Nouveau-Brunswick et la halte à Rivière-du-Loup, qui est actuellement en milieu autoroutier, si on peut dire, en chaussée divisée, à Rivière-du-Loup.

PAR LE PRÉSIDENT:

1510

Mais la halte...

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1515

Au kilomètre 4 va disparaître également.

PAR LE PRÉSIDENT:

1520

... au kilomètre 0, elle est où?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Elle est à la frontière du Nouveau-Brunswick, au kiosque touristique du Nouveau-Brunswick.

1525

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais elle est sur le territoire du Nouveau-Brunswick.

1530

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Elle est sur le territoire du Nouveau-Brunswick.

PAR LE PRÉSIDENT:

1535

Bien moi, je parle pas du Nouveau-Brunswick, je vous parle du Québec. Et c'est ça qui m'intéresse. C'est pas la halte routière au Nouveau-Brunswick.

1540

Maintenant, ceci étant dit, la nécessité d'avoir une double halte au kilomètre 22 n'est pas nécessaire. Moi je pense, en tout cas, pour avoir visité depuis quelques jours et à plusieurs reprises avoir fait ce chemin-là, il semblerait – parce que lorsqu'on s'en va vers Dégelis, on voit le lac mais, en tout cas, on a peut-être moins d'intérêt à arrêter, alors que lorsqu'on revient, on a peut-être beaucoup plus d'intérêt, parce que la perspective, lorsqu'on revient de Dégelis vers Notre-Dame-du-Lac, la perspective est beaucoup plus grande.

1545

Donc pour les visiteurs, ça peut être quelque chose de fort intéressant. J'ai de la misère un petit peu à comprendre le résultat, d'autant plus que monsieur le maire est venu, hier soir, nous dire qu'il souhaitait conserver.

1550

Est-ce que les discussions qui ont eu cours avec la municipalité de Notre-Dame-du-Lac, à ce sujet, qu'en est-il ressorti.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1555

Il en est ressorti que c'est certain, monsieur Garon est venu nous le dire hier soir, comme vous le mentionniez, ils sont insatisfaits à l'idée que la halte disparaisse.

1560

Sauf que je le répète, cette route-là a un statut particulier, c'est une autoroute, sa vocation n'est pas une vocation de route panoramique, je comprends et j'abonde dans le sens que c'est un panorama qui est quand même très intéressant, sauf que les services sont là, les sorties sont existantes, les passants peuvent s'arrêter.

PAR LE PRÉSIDENT:

1565 Parfait, monsieur Bérubé.

Monsieur Haemmerli.

PAR LE COMMISSAIRE:

1570

Monsieur Bourassa, pour la Ville, le plan d'urbanisme que vous nous avez fait parvenir identifie la halte comme un élément d'intérêt esthétique, qui devrait être accessible à l'année. Bon là, avec le projet, apparemment il va disparaître.

1575

Est-ce que la Ville a une opinion là-dessus, est-ce qu'elle souhaiterait qu'on en réinstalle une ailleurs; c'est quoi la perspective?

PAR M. MARIO BOURASSA:

1580

C'est sûr que nous, on aimerait l'avoir dans le même secteur, parce que quand les gens arrivent de Dégelis ou du Nouveau-Brunswick, l'intérêt, en fin de compte le site panoramique est d'une superbe beauté, si on peut dire, le lac Témiscouata et les montagnes qui sont dans ce secteur-là, c'est sûr que nous, on privilégie toujours de l'avoir dans ce secteur-là, étant donné qu'elle est déjà positionnée là, donc on croit que c'est une porte d'entrée qui est intéressante pour Notre-Dame-du-Lac ainsi que pour le Témiscouata.

1585

PAR LE COMMISSAIRE:

1590

Et on vient de se faire signifier, à toutes fins utiles, par le ministère, une fin de non-recevoir.

Alors quelles sont les pistes pour la Ville, à partir de ce moment-là.

PAR M. MARIO BOURASSA:

1595

Je le sais pas, je sais pas si le ministère consentirait à ce que cette halte-là pourrait être dans un autre secteur, ça je le sais pas.

1600

Mais c'est sûr que pour nous, l'endroit idéal, c'est quand même cet endroit-là, parce qu'il y a énormément de gens qui arrêtent prendre des photos, c'est un site qui, vraiment, qui a un cachet spécial.

1605

C'est sûr que nous, on va toujours, en tout cas dans notre mémoire qui va être déposé au mois de novembre, c'est officiel qu'on va continuer à faire des démarches pour que cette halte-là puisse rester, ça c'est officiel.

PAR LE COMMISSAIRE:

Merci.

1610 Oui, monsieur Bérubé, voulez-vous rajouter quelque chose?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1615 Bon en fait, je veux pas revenir encore avec le clou et refrapper dessus à l'idée du fait que c'est pas une route panoramique, sauf qu'il est certain qu'il y a un intérêt au niveau du paysage à cet endroit-là, on le reconnaît.

1620 Sauf que comme je vous disais, la vocation de la route, c'est pas une route – c'est une route de transit. On a eu, à quelques endroits, des haltes routières d'aménagées, qui ont été très contestées par le milieu, compte tenu du fait qu'elles entraient en compétition directe avec des produits "locals", que ce soit au niveau touristique, au niveau restauration, etc.

1625 Une halte routière en soi, c'est pas nécessairement positif pour le milieu, à l'intérieur d'un périmètre très serré. Là, on serait à deux (2) pas d'un échangeur d'autoroute qui permet aux restaurants, aux stations-service, aux commerces d'hébergement, etc., de développer un créneau. On vient fermer la porte un peu, en quelque sorte. C'est un compétiteur qu'on installe.

1630 Là, je vous montre le volet noir. Le volet blanc, vous l'avez démontré, je le reconnais. Sauf que c'est pas la vocation de la route.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais à l'heure actuelle, la halte routière, à qui appartient-elle.

1635 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Les haltes qu'il y a là à l'heure actuelle appartiennent au ministère des Transports, elles sont entretenues par le ministère.

1640 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc si le ministère des Transports a installé, à une certaine époque, une halte routière, c'est qu'il devait y avoir un besoin ou encore un consensus avec les municipalités.

1645 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Il y a eu une époque où les haltes routières étaient beaucoup plus fréquentes, on les retrouvait aux dix-vingt kilomètres (10 km-20 km).

1650 Il y a eu beaucoup de haltes routières rétrocedées au municipal, il y en a eu de fermées.
Les politiques changent, les besoins changent également.

PAR LE PRÉSIDENT:

1655 Mais si je comprends bien vos propos que vous venez de dire, le fait pour vous de fermer, donc vous fermez une compétition, finalement, aux commerces qui sont à Notre-Dame-du-Lac, et ce faisant, en fermant la halte routière, vous présumez en tout cas qu'il y aurait un intérêt pour les visiteurs de prendre la sortie au kilomètre 25 et aller longer l'ancienne, la voie de service, la desserte 185; c'est ça?

1660 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Effectivement. Je veux dire, à ce moment-là j'entre pas en compétition, donc j'ouvre un créneau ou je le renforcis.

1665 C'est sûr que c'est difficile de concevoir qu'une halte routière, sur un tronçon autoroutier, peut devenir la pierre de lance du développement économique et touristique d'une région.

PAR LE PRÉSIDENT:

1670 Monsieur Haemmerli.

Monsieur Perron.

PAR M. YVES PERRON:

1675 La halte routière, actuellement, est utilisée sur une période estivale, il y a aucun commerçant qui fait de la vente dans la halte routière. Elle est pas ouverte l'hiver, donc il y a pas de coût.

1680 Tu sais, il y a pas un coût qui est si énorme pour le ministère, actuellement, là-dessus. Mais elle est la porte, vous disiez, c'est une route 85, c'est pas une route touristique, mais ça demeure la porte d'entrée du Québec pour les provinces maritimes, et c'est l'image; l'arrêt à cette halte routière là, ça reste l'image du Québec.

1685 Et moi, je préfère avoir une image avec un beau panorama et un parc national, parce qu'il y a un projet de parc national, donc la halte est située devant le projet de parc national, je préfère avoir cette image-là du Québec que...

PAR LE PRÉSIDENT:

1690 Est-ce que vous avez une question?

PAR M. YVES PERRON:

Non, mais c'est juste un complément, parce que moi...

1695

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, non, monsieur Perron, écoutez, on est ici pour interroger. Votre opinion, vous la donnerez en deuxième partie, dans votre mémoire. Mais ici, c'est de l'interrogation qu'on fait, la Commission est à la recherche de faits et d'argumentaires, c'est ça que la Commission fait.

1700

PAR M. YVES PERRON:

Est-ce que présentement, cette halte routière là nuit à des commerces de Notre-Dame-du-Lac.

1705

PAR LE PRÉSIDENT:

Et la question s'adresse à moi.

1710

PAR M. YVES PERRON:

Oui, est-ce que présentement, cette halte routière là nuit à des commerces de Notre-Dame-du-Lac.

1715

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bérubé, êtes-vous en mesure de nous dire si, oui ou non, cette halte routière nuit à des commerces à Notre-Dame-du-Lac.

1720

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Écoutez, on n'a pas de données techniques précises sur le sujet. Sauf qu'effectivement, s'il y a pas de commerces d'exploités actuellement, c'est sûr que l'impact est moindre.

1725

Par contre, au niveau de la restauration, c'est facile d'imaginer que ça aurait un impact. Si je peux me restaurer à une halte routière, avec mon pique-nique, en quelque part j'irai certainement pas dîner après au restaurant, à Notre-Dame-du-Lac.

1730

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci monsieur Bérubé.

Merci monsieur Perron.

1735

JULES LAFORGE

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Douglas Casey, s'il vous plaît. Monsieur Casey n'est pas là.

1740

Monsieur Jules Laforge, s'il vous plaît.

Bonjour monsieur Laforge.

1745

PAR M. JULES LAFORGE:

Bonjour monsieur le Président. Ça va?

1750

J'ai deux (2) choses à parler. Hier, on a parlé l'impact de l'eau, de l'eau qui dessert le garage, la maison de mes parents, le dépanneur, en tout cas.

1755

Là, on a fait un petit meeting à matin avec mes parents et mon frère, frère qui est avec moi au garage, en 2000, comme j'ai pu voir, eux autres à côté ont été surpris hier de l'eau de source qui était dans la montagne. En 2000, ils ont fait la construction du chemin, de la 185, dans le croche du garage, à peu près un kilomètre point deux (1,2 km), à peu près.

Quand ils ont creusé, nous autres, on leur avait dit, descendez pas trop creux, vous allez arracher le tuyau. Ils ont creusé et ils ont arraché le tuyau qui était dans la montagne.

1760

Par contre, nous autres, on avait pas de valve de "safety", ça fait rien, ça s'est vidé. Il y a à peu près deux mille cinq cents gallons (2500 gal) d'eau qui s'est vidé dans le fossé.

1765

Monsieur Raynald Sirois, de Rimouski, et probablement monsieur Raynald Sirois et monsieur Simon Lavoie, qui doit être au courant, je sais que Raynald Sirois était au courant de ça, ça c'est sûr et certain, nous autres, on nous a demandé, c'est de l'eau de source, ils nous ont changé un bout de tuyau mais ils ont coupé, en tout cas ils ont rafistolé, et c'était dans la bouette et dans la glaise, ils ont dit, on va essayer de réparer ça, mais on a été deux (2) fins de semaine, les commerces, en parlant du garage, dépanneur, restaurant et la maison, il y a pas eu d'eau, pendant deux (2) fins de semaine de suite.

1770

Nous autres, on leur a demandé de mettre le tuyau au complet. Là, ils ont mis un bout de tuyau, mais rendu proche de la maison de mes parents, à peu près à cinquante pieds (50 pi), nous autres, on voulait avoir un genre de "manhole", qu'on descende dedans, un pour fermer les valves.

1775

Ils ont dit que ça coûtait, ça valait pas la peine de mettre ça. Ils ont renterré le tuyau au complet, jusqu'à la maison de mes parents, et voilà deux (2) ans, mes parents ont fait des

travaux à la maison, l'excavateur a creusé et puis il a descendu trop creux, et il a arraché le tuyau.

1780

Là, tout en haut, la fontaine, ça s'est vidé et là, ça a fait une grosse inondation à la maison de mes parents.

1785

Mais s'il y aurait eu, admettons, cinquante pieds (50 pi) de la maison de mes parents, parce que ça part de la montagne, ça va à la maison, de la maison ça va au garage, au garage ça va au dépanneur, s'il y aurait eu une valve de "safety", ou barrée, là, ça aurait pas arrivé, ces affaires-là.

1790

Ça veut dire que le ministère des Transports sont au courant de l'eau de source en haut de la montagne, ils sont tout au courant de ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1795

Et votre question, monsieur.

PAR M. JULES LAFORGE:

1800

Ma question, moi, comme monsieur Bérubé parlait hier d'une gaine et qu'il allait tout retravailler ça, je crois pas bien bien à ça.

1805

Parce que deux (2) ans passés, le tuyau a gelé, il a gelé dans la terre, ça a pris au moins quatre (4) jours, ça coulait, ça coulait pas fort. Quand on a enterré le tuyau, probablement qu'il a été mal enterré, ou la gaine était à côté, je le sais pas que c'est qui s'est passé, mais le tuyau a gelé un bout.

1810

Avant, ça fait quarante (40) ans que c'est là, avant, on n'a jamais eu de problèmes. Là, on a commencé à avoir des problèmes, voilà deux (2) ans. L'hiver passé, ça a été bon, mais l'hiver d'avant, deux (2) ans passés, on a eu des problèmes.

Ça fait qu'ils sont au courant de notre problème.

PAR LE PRÉSIDENT:

1815

Votre question, vous voulez savoir si le ministère des Transports est au courant qu'il y a quatre (4) résidences qui sont desservies à l'heure actuelle...

PAR M. JULES LAFORGE:

1820

C'est ça, s'ils sont au courant de ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, monsieur Bérubé.

1825 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Bon, je dois admettre que je suis pas au fait des problèmes de construction qu'il y a eu quand ils ont refait le secteur de la courbe de l'Arc-en-ciel, j'imagine, qu'on appelle, qui a été fait en 2000.

1830

Sauf que je réitère mon engagement d'hier à savoir que le ministère prend ses responsabilités, à savoir que l'engagement de maintenir une alimentation en eau pour chaque résident demeure.

1835

C'est triste, je suis déçu d'entendre ce que j'ai entendu, je suis désolé pour monsieur Laforge, je vais avertir qui de droit chez nous. Mais si on parle du projet qui s'en vient...

PAR LE PRÉSIDENT:

1840

Est-ce qu'il va y avoir une analyse suivie, pendant quelques périodes, quelques semaines, sur la qualité d'eau qui approvisionne à l'heure actuelle la résidence des parents de monsieur Laforge, ainsi que le garage, etc.

1845

Parce que si vous remplacez, s'il y a un remplacement qui est fait, est-ce que ça va être la même qualité d'eau, est-ce que ça va être pris dans la rivière Madawaska et vous allez alimenter ces choses-là par la rivière Madawaska, ou encore est-ce qu'il y a des puits qui sont susceptibles, dans le coin, d'être suffisamment profonds pour avoir la même qualité et avoir une certaine homogénéité, finalement, avec l'approvisionnement actuel de ces résidences-là.

1850

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Bon, comme je vous disais hier, on n'a pas les études hydrogéologiques de chaque secteur, on n'a pas analysé chaque puits à l'heure où on se parle.

1855

Cependant, dans une étape future du projet, ça va venir, dans les étapes de préparation, et puis on va s'organiser pour que ces résidents-là aient une qualité d'eau selon les normes.

1860

Je peux pas garantir que je vas être en mesure de fournir la même eau qu'il a actuellement, si elle est d'une clarté, d'une pureté impeccable, autant que possible on va le faire, c'est l'objectif. Mais il y a une chose qui est sûre, c'est qu'on prend l'engagement d'alimenter en eau, de façon convenable et en quantité suffisante, ces résidents-là.

1865

S'il faut aller ailleurs que dans ces sources-là, on va aller ailleurs. Si, à la limite, ça devenait impossible d'alimenter ces résidences-là, suite à l'exécution de nos travaux, à la limite, on va acheter les propriétés.

1870

On pense pas en venir là, remarquez, ça fait quand même quelques années que je pratique et je l'ai pas vu souvent, ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1875

Non, mais est-ce que c'est possible d'avoir, sous l'autoroute, un transport qui ferait en sorte qu'il pourrait continuer à s'approvisionner à partir de cette source provenant de la montagne.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Je comprends pas le sens de votre question.

1880

PAR LE PRÉSIDENT:

Autrement dit, à l'heure actuelle, ça part de la montagne et c'est combien...

1885

PAR M. JULES LAFORGE:

À peu près mille pieds (1000 pi), à peu près six cents pieds (600 pi) à partir de la piste cyclable à aller à la maison privée, il y a à peu près trois cent cinquante pieds (350 pi), OK.

1890

Après ça, l'autre bord de la piste cyclable, à monter dans la montagne, il y a encore un cent cinquante pieds (150 pi).

PAR LE PRÉSIDENT:

1895

Donc à partir de la source de l'approvisionnement, qui est environ à quatre cent cinquante pieds (450 pi) de la résidence, c'est certain que l'autoroute va passer, passerait au-dessus de ce tuyau-là qui est existant à l'heure actuelle.

1900

Maintenant, est-ce que c'est possible d'enfourer assez profondément ce tuyau-là, de faire en sorte que ces résidences-là continuent à être alimentées par la source actuelle, et que rendu de l'autre côté, s'il faut peut-être mettre, je sais pas moi, une pompe, c'est pas tellement dispendieux d'installer une pompe qui soit pratique pour alimenter ces quatre (4) résidences-là, même si le tuyau est très profond.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1905

Écoutez, ma responsabilité dans ce cas-là, au niveau du ministère des Transports, ce sera de traverser l'eau sous la route, on va prendre les moyens pour y arriver. S'il faut le pomper, comme vous dites, on va le faire. S'il faut isoler la conduite, on va le faire. S'il faut la descendre plus profond, jusqu'à la résidence de monsieur, on va le faire.

1910

Toutefois, j'irai pas chercher la source jusqu'à quatre cent cinquante pieds (450 pi), ou mille pieds (1000 pi), ou cent pieds (100 pi) dans la montagne. C'est une propriété privée, ce puits-là, si je ne le contamine pas, si je ne l'affecte pas, je n'irai pas jusqu'à la source.

1915

Si toutefois, par mes travaux, je venais à tarir la source, à la contaminer, etc., là j'aurai la responsabilité de trouver une source et d'alimenter ces résidences-là, et j'irai même, à la limite, bien dans ce cas-là, peut-être que ça s'applique pas, mais j'irai même jusqu'à extensionner des réseaux d'aqueduc pour alimenter des résidents qui avaient des puits et qui peuvent plus s'alimenter par puits.

1920

Je vas le faire, en autant qu'économiquement, c'est raisonnable. Si j'alimente trois (3) bungalows d'une valeur estimée de cent cinquante mille dollars (150 000 \$), et ça me coûte deux millions (2 M \$) faire une conduite, on oublie ça, vous comprenez.

1925

PAR LE PRÉSIDENT:

On comprend.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1930

On va prendre tous les moyens pour y parvenir dans le raisonnable. Au pire cas, on va acheter les propriétés.

Mais comme je vous dis, c'est vraiment notre dernier recours.

1935

PAR LE COMMISSAIRE:

Petite question d'ordre général, puisque cet approvisionnement-là fait partie des approvisionnements non répertoriés, bon, vous allez le faire avant de construire le projet, vous nous l'avez dit, est-ce que vous allez établir l'état initial de tous les puits.

1940

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Tout à fait, chaque puits est analysé, un par un.

1945

PAR LE COMMISSAIRE:

Un par un, d'accord. Maintenant...

1950 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Excusez-moi, je le précise, les puits à risque. Je le précise, parce que je vas pas analyser les puits de toutes les municipalités, les puits de tous les résidents. Les puits à risque, on s'entend, à risque raisonnable.

1955

PAR LE COMMISSAIRE:

Apparemment, celui-là risque d'être sous l'emprise de l'autoroute, donc il serait à risque.

1960 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Tout à fait.

PAR LE COMMISSAIRE:

1965

Même si vous n'y touchez pas, mettons qu'ils sortent quelque part entre l'emprise de l'autoroute...

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

1970

Je vais intercepter la source, je vais m'assurer, excusez-moi, je vais intercepter la source, donc je vais m'assurer du pendage des sols.

On peut tarir une source, vous savez, en faisant une simple tranchée, donc effectivement, on va le vérifier. On va tout vérifier ça.

1975

PAR LE COMMISSAIRE:

Moi, c'est aux fondants que je voulais revenir.

1980

C'est-à-dire mettons vous l'interceptez pas, ou elle est juste à l'aval de l'emprise, ça va bien, l'approvisionnement continue, mettons que les fondants augmentent le niveau de chlorure du puits de monsieur, j'aimerais ça que vous nous expliquiez, pour la compréhension du public et de la Commission, l'histoire du fardeau de la preuve qui va amener le ministère à intervenir s'il y a lieu, et à proposer des mesures pour remettre l'approvisionnement dans un état...

1985

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Bien en fait, si on parle de suivi, on assure un suivi d'au moins deux (2) ans.

1990

Si au cours de ces deux (2) années-là, il y a des chlorures de détectés à un taux anormal ou supérieur à ce qu'il y avait, sous la norme entre autres, le suivi peut se prolonger.

Si on est à un seuil limite, on s'entend. Si le seuil est dépassé, bien effectivement, la source est contaminée, je vas avoir à mettre des mesures en place pour alimenter de façon adéquate, respecter les engagements que j'ai pris en quelque sorte, là, à savoir assurer une qualité d'eau en quantité et en qualité pour les résidents.

1995

Si j'ai à imperméabiliser des fossés, par exemple, à déplacer des puits, à creuser des puits ailleurs, à trouver des nouvelles sources, on va le faire, c'est certain.

2000

Si la contamination vient d'une autre source que les chlorures de sodium, bien, c'est certain que là, j'en prendrai pas la responsabilité, ça c'est certain. Si on parle des coliformes fécaux, des choses comme ça, le ministère est pas responsable de ce genre d'activité. Donc on va pas intervenir.

2005

PAR LE COMMISSAIRE:

Ça va. Dans cette région-là, et puis aussi compte tenu des matériaux que vous utilisez, c'est quoi la vitesse de parcours des eaux souterraines?

2010

Vous nous dites, le suivi, c'est deux (2) ans, ça va bien quand on est dans des matériaux très perméables, est-ce que c'est suffisant dans tous les cas de figure ou...

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2015

Écoutez, lorsqu'on va procéder à l'analyse hydrogéologique, quand on va avoir caractérisé chacun des puits, on va être en mesure de déterminer, nos experts vont pouvoir nous dire, ce puits-là est à risque, il devra être suivi de près; un autre est moins à risque. Il y a un suivi assuré.

2020

S'il y a pas contamination en dedans de deux (2) ans, normalement, il y en aura pas, on n'aura pas le problème, en tout cas à court terme ni à moyen terme. On va l'attendre peut-être à plus long terme, mais dépendamment de l'épandage, dépendamment de la circulation de la nappe phréatique, on parle d'un puits, dans ce cas-là.

2025

On est en mesure de déterminer si les eaux de drainage de la route, qui sont gorgées de saumure, si on peut dire, peuvent venir contaminer ou non; on est capable de le prédire avec assez de précision.

2030 Dans ces cas-là, on va mettre des mesures en place, on va déplacer des puits, on va
imperméabiliser les fossés, on va s'assurer que nos rejets s'en vont dans des cours d'eau
d'importance, pour assurer une dilution importante, pour pas briser des habitats par exemple, des
choses comme ça.

2035 Je sais pas si ça répond.

PAR LE COMMISSAIRE:

Ça va.

2040

PAR LE PRÉSIDENT:

Votre seconde question.

2045

PAR M. JULES LAFORGE:

J'en ai plus.

PAR LE PRÉSIDENT:

2050

Parfait. Donc merci, monsieur Laforge.

Nous allons prendre un petit dix (10) minutes de pause, et on recommencera par la suite.
Merci.

2055

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2060

**REPRISE DE LA SÉANCE
QUESTIONS DE LA COMMISSION**

PAR LE PRÉSIDENT:

2065

Dans la suite de l'intervention de monsieur Bérubé, je vais aller voir madame Dallaire, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

2070

Madame Dallaire, à la suite des propos de monsieur Bérubé, quelle est la position du ministère face à cet aspect-là.

PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:

2075

Ce que je peux dire, c'est que lorsqu'on en arrive à l'analyse environnementale d'un projet et qu'il y a une problématique au niveau de l'alimentation en eau potable, on va traduire les engagements du promoteur en conditions au décret.

2080

Donc on peut demander à ce moment-là qu'il y ait une étude détaillée, exhaustive de tous les puits d'alimentation dans le secteur à risque, et d'identifier les puits qui sont à risque, et de produire un programme de suivi.

2085

Habituellement, le programme de suivi est de deux (2) ans, on considère que c'est suffisant.

Évidemment, c'est un enjeu dans le présent projet, et on croit que l'étude d'impact, quand même, traite de façon adéquate cette problématique-là, mais c'est sûr que le ministère va s'assurer que le suivi sera effectué selon les normes, et que toute personne aura un approvisionnement de qualité et en quantité suffisante.

2090

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci madame Dallaire.

2095

Oui monsieur Laferrière, vous aviez un complément d'information.

PAR M. MICHEL LAFERRIÈRE:

2100

Oui, je veux m'assurer que le ministère, lorsqu'il dit qu'il va faire l'analyse des puits, va pas seulement regarder des critères d'eau potable, c'est-à-dire que c'est très important d'analyser aussi les propriétés organoleptiques. C'est-à-dire qu'une personne pourrait très bien avoir de l'eau potable, mais qu'elle peut pas laver parce qu'il y a du fer ou du manganèse dans son eau.

2105 C'est important que ces gens-là aient plein usage de leur eau, pas nécessairement juste qu'elle est bonne à boire, qu'ils peuvent l'utiliser pour laver, pour le lave-vaisselle, pour la douche. C'est pour ça qu'il faut déborder les critères du paramètre sur l'eau potable, il faut regarder plein usage de l'eau.

PAR LE PRÉSIDENT:

2110 Merci monsieur Laferrière.

Est-ce que ça rejoint votre position, madame Dallaire, le fait d'avoir une eau qui soit non seulement potable mais qui soit accessible dans divers éléments de son analyse.

2115 **PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

Bon, pour le ministère, c'est sûr qu'habituellement, c'est les critères qui sont reliés à la potabilité que l'on va exiger.

2120 Mais l'analyse environnementale, habituellement, je pense qu'il y a une quinzaine de critères, quand même, qui sont demandés pour faire partie du programme.

PAR LE PRÉSIDENT:

2125 Merci madame Dallaire.

2130 Monsieur Fournier, je vais aller vous voir parce que j'aimerais que vous me parliez un peu, grosso modo, de l'étude d'impact du promoteur et de ses incidences sur la faune, plus particulièrement sur certaines espèces qui pourraient être de statut précaire, notamment la tortue des bois.

Tantôt vous avez apporté un élément, en début d'audience, j'aimerais ça peut-être que vous nous donniez un portrait un peu plus global de tout ça, s'il vous plaît.

2135 **PAR M. NELSON FOURNIER:**

Monsieur le Président, j'aurais deux (2) cartes à vous présenter, on pourrait commencer par ouvrir la carte qui s'appelle "Route 185".

2140 Alors sur cette carte-là, nous avons localisé, les différents ravages de cerfs apparaissent, les limites des habitats légaux apparaissent en plus pâle et donc, il y a les ravages les plus importants qui sont immédiatement à l'est de la rivière Madawaska. On retrouve deux (2) ravages, le ravage plus au nord, c'est celui du ruisseau Lizotte, alors qu'au sud, on retrouve le ravage du ruisseau Teed.

2145

J'ai aussi rajouté les données d'inventaire que j'avais de disponibles, et on voit qu'on a des pochettes de couleur violet, d'un violet plus pâle, et la donnée plus pâle, c'est l'inventaire de 98, alors que l'inventaire de 2000 est en plus foncé.

2150 Ce que je voulais apporter à votre attention là-dessus, c'est qu'on voit qu'il y a un débordement des pochettes de ravages de cerfs à l'ouest de la rivière Madawaska; à l'embouchure du ruisseau Griffin, ce secteur-là, il serait peut-être important d'intégrer ces données-là au niveau des risques de collisions routières notamment.

2155 Autre information qu'on retrouve sur cette carte-là, il y a un tout petit point qui apparaissait à Dégelis, un petit point en violet, c'était une occurrence de tortues des bois qu'on avait transmise au promoteur à ce moment-là. C'était l'information qu'on disposait, c'était une tortue qui avait été gardée en captivité un certain temps, et le promoteur a bien traité l'information, parce qu'on avait quand même des doutes, est-ce que c'était une localisation vraiment qui aurait pu indiquer une
2160 population ou non, on le savait pas.

Alors je demanderais la deuxième carte, "Tortue des bois", s'il vous plaît. Donc il y a seulement un mois, on a fait une recherche, une enquête auprès de gens du milieu, et nous avons réussi à augmenter beaucoup le nombre d'occurrences, le nombre d'observations de
2165 tortues des bois et maintenant, on a pu produire au Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec, le CDPNQ, une nouvelle occurrence de tortues des bois.

C'est l'occurrence qui est en hachuré sur la carte; elle part donc du lac Témiscouata et va descendre la rivière Madawaska et comprend aussi la rivière aux Perches, la rivière aux Perches qui se jette de l'ouest, et à l'est, la rivière aux Bouleaux.
2170

Donc on pense avoir une population de tortues des bois dans le bassin versant de la rivière Madawaska, c'est une population qui est désignée, l'espèce est désignée une espèce vulnérable, et c'est la population la plus à l'est au Québec connue à ce jour. C'est une nouvelle
2175 population qui est très peu connue, mais qui mérite d'être bien documentée.

Au niveau des travaux de la route, ce qu'on peut penser, il y a d'autres tributaires qui seront importants, tels le ruisseau Griffin où il y a aussi des observations qui nous ont été rapportées de tortues des bois dans ce cours d'eau là.
2180

On pense qu'il devrait y avoir une étude, un inventaire printanier, peut-être dès l'année prochaine, et possiblement on pourrait avoir une étude télémétrique pour documenter le domaine vital.

2185 Ce qui est particulier de la tortue des bois, la problématique, et pourquoi c'est une espèce qui se fait souvent écraser par les automobiles, c'est que c'est une espèce qui a une vie aquatique en période hivernale, mais en été, pour atteindre des zones de ponte, va traverser les

2190 routes et à ce moment-là et alors qu'à l'automne, lorsqu'elle retourne dans des aires d'hibernation, elle va encore avoir à faire des mouvements en milieu terrestre.

On la retrouve jusqu'à trois cents mètres (300 m) de la rive, et elle fréquente différents types de milieux, pas complètement fermés, des milieux dont une aulnaie en périphérie d'un cours d'eau, c'est des milieux qui l'intéressent beaucoup.

2195 Ça fait que ce serait peut-être les éléments importants.

2200 Aussi, on pense que la tortue est présente dans la rivière Madawaska nécessairement plus en aval, probablement, et il y a deux (2) points, au kilomètre 6 et au kilomètre 9, où la nouvelle autoroute sera située, peut-être dans les premiers deux cents mètres (200 m) le long de la rive, ce qui est dans l'habitat potentiel de la tortue des bois. Il faudra s'assurer à ce moment-là d'éviter l'isolement de ces populations-là.

2205 Ça fait que c'est les éléments peut-être un petit peu nouveaux à prendre en compte dans l'étude d'impact.

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, monsieur Haemmerli.

2210 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Le fait que l'espèce soit désignée vulnérable, qu'est-ce que ça implique en termes de mesures de protection, d'intervention et notamment à l'égard de l'habitat, parce que si je ne m'abuse, l'espèce est désignée mais pas son habitat.

2215 **PAR M. NELSON FOURNIER:**

2220 Vous avez tout à fait raison, et c'est important. Effectivement, à partir du moment où on désigne une espèce, on donne un statut à une espèce au Québec, on tente – première étape, c'est de produire des mesures de protection.

2225 Dans le cas de la tortue des bois, nous avons un document qui, justement, stipule les mesures de protection, et qui vise à protéger les bandes riveraines. Actuellement, la mesure de protection s'adresse surtout à l'industrie forestière, sur terres publiques, parce qu'il y a une entente pour faire appliquer ces mesures-là, et la mesure de protection vise entre autres à faire la récolte dans les deux cents (200) premiers mètres le long d'un cours d'eau où il y a des occurrences de tortues des bois, de faire ces récoltes-là durant la période hivernale, éviter les périodes de vulnérabilité. Parce qu'on sait que l'hiver, les tortues sont toujours dans les cours d'eau, donc il y a aucun danger, aucun problème à intervenir dans la rive, alors qu'à partir du

2230 mois d'avril, les tortues vont sortir de leur hibernation, vont commencer à se chauffer au soleil et là, vont devenir mobiles et vulnérables.

2235 C'est pour ça que dans la mesure de protection, on prévoit une bande de deux cents mètres (200 m) le long d'un cours d'eau, et on donne aussi une distance maximale de trois kilomètres (3 km) à partir d'une occurrence de tortues des bois, où la mesure s'applique.

2240 Ça veut dire que s'il y a une occurrence qui serait répertoriée au kilomètre 4, on va protéger du kilomètre 1 au kilomètre 7, pour avoir les trois kilomètres (3 km) de périphérie autour de cette occurrence-là.

PAR LE COMMISSAIRE:

Merci. On va continuer dans le filon.

2245 Vous nous avez apporté ça comme un élément nouveau, il y avait, dans certains milieux humides, une autre espèce qui est une sorte de musaraigne qui est susceptible, je pense, d'être désignée, bon là, on s'aperçoit que quand on fait des inventaires, on en trouve plus qu'on le pensait.

2250 Est-ce que ça s'applique aussi à la tortue des bois, et puis sous-question, est-ce qu'on devrait faire d'autres inventaires pour potentiellement d'autres espèces qu'on pourrait trouver dans le couloir.

PAR M. NELSON FOURNIER:

2255 Au niveau des espèces menacées, c'est sûr qu'à ce moment-ci, cette population de tortue des bois, elle sort de l'aire de répartition connue au Québec, c'est vraiment une population qui est la plus à l'est, alors que l'aire de répartition est très limitée. Ailleurs au Québec, elle est peut-être plus fréquente.

2260 Pour le moment, comme l'espèce a déjà un statut, elle a été désignée vulnérable, c'est qu'on a fait le rapport de situation et on avait assez d'information, il y a eu un comité d'experts qui s'est penché sur les données disponibles, pour évaluer que la population de tortue des bois était vulnérable.

2265 Pour ce qui est de la musaraigne fuligineuse que vous mentionnez, dans ce cas-là, elle est sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, mais effectivement, le nombre d'observations tend à progresser, ce qui fait qu'il y a pas d'avis d'expert qui demande de lui donner un statut rapidement, qu'il soit vulnérable ou menacé.

2270

Quand l'espèce sera assez bien documentée, on aura à se positionner pour décider si la musaraigne reste sur la liste des espèces ou même si on lui donne un statut, ou on peut l'extraire de la liste des espèces susceptibles d'être menacées ou vulnérables.

2275 Au niveau des espèces menacées, il y a une autre espèce agressive, au niveau des milieux humides, il y a la salamandre à quatre orteils, qui est une espèce qui est aussi dans les espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables. Je pense qu'elle a été observée par le promoteur, lors de ses inventaires. C'est une espèce qu'il y aurait peut-être des mesures aussi à avoir; pour l'instant, on n'en connaît pas beaucoup, mais certainement la

2280 première chose, c'est d'éviter l'isolement des populations.

On a, attendez un petit peu, je vais essayer de retrouver les kilomètres pour localiser tout le monde, parce qu'il y a une série d'étangs et de marais dans le secteur des kilomètres 10 à 13, ces milieux-là, il faudrait éviter leur isolement avec le projet d'autoroute.

2285

Parce que les populations, il y a le phénomène de dérive génétique où des populations isolées risquent de disparaître, il est important de maintenir la connectivité de ces milieux humides là vers la rivière Madawaska ou d'autres milieux humides.

2290 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Et on fait ça comment.

PAR M. NELSON FOURNIER:

2295

Ça dépend du réseau hydrographique et le réseau de ponceaux. C'est sûr que plus le ponceau va être de type ponceau en arche, plus il va être facile pour la faune de migrer d'un secteur à l'autre. À partir du moment où on a des ponceaux de forme tubulaire, ça peut provoquer des obstacles à la migration à cause des vitesses de l'écoulement de l'eau dans les

2300

Et il existe aussi, je pense que le ministère a utilisé, en Estrie, des traverses d'amphibiens qui ont été aménagées à travers une route. La particularité de ces traverses-là, c'est qu'il doit y avoir de la lumière au milieu. Donc il y a une ouverture, un grillage qui permet de traverser, pour

2305

Ça fait que c'est des choses qui existent, qui ont été expérimentées par le ministère des Transports déjà.

2310 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, monsieur Bérubé, vous aviez des choses à ajouter. On reviendra peut-être à vous, monsieur Fournier.

Monsieur Bérubé.

2315

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

En fait, monsieur Fournier m'enlève les mots de la bouche. Effectivement, c'est des mesures qui ont déjà été mises en place ailleurs par le ministère et puis pour lesquelles, bon, la tortue des bois, c'est plus récent, la connaissance à ce niveau-là, on a eu à traiter un dossier récemment, c'est des choses pour lesquelles on apporte une attention.

2320

Et comme il disait tout à l'heure, au niveau des mesures facilitantes pour le déplacement de la petite faune, on parle entre autres de la tortue des bois et la grenouille des marais, il y a des ponceaux à deux (2) niveaux qui sont prévus déjà au projet.

2325

À l'annexe 5 de l'étude d'impact, on montre un peu le concept, c'est un ponceau en escalier, c'est-à-dire en période d'étiage, il y a une marche qui est à sec autrement dit, qui permet facilement à la petite faune de se déplacer sous l'autoroute.

2330

Il y en avait pas de prévu au kilomètre 6, toutefois on pourra revoir la situation compte tenu des connaissances nouvelles qui nous sont transmises.

2335

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que suite aux commentaires de monsieur Fournier, vous envisagez de faire des inventaires à l'automne, sur ces espèces-là et notamment aussi sur le cerf.

2340

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Sur le cerf, disons que les inventaires sont faits, on suit les populations actuelles, on suit l'accroissement; présentement, on assure plus un suivi de l'inventaire.

2345

Au niveau de la tortue, bien, c'est nouveau comme élément, on va en juger de la pertinence, on aura peut-être des contacts avec eux, aussi, pour ajuster le tir, voir quel est le besoin réel.

PAR LE PRÉSIDENT:

2350

Mais en fait, il semblerait que selon monsieur Fournier, il y aurait du côté ouest de la 185 une possibilité de ravage, en tout cas, et vous avez mentionné tantôt, monsieur Fournier, la nécessité peut-être de faire un inventaire, de façon à ce qu'il y ait moins, pour éviter ultérieurement, les collisions entre les chevreuils et les voitures. C'est ça?

2355

PAR M. NELSON FOURNIER:

En fait, c'est plus peut-être d'intégrer ça et de suivre les données nouvelles qu'on peut avoir, aussi, parce qu'il y a des inventaires qu'on fait de façon périodique.

2360

C'est peut-être plus d'être en contact et d'informer le ministère des Transports pour qu'ils tiennent compte du tracé, du type d'habitats qu'on retrouve là, pourquoi les cerfs fréquentent ce milieu-là, parce qu'il y avait une pochette qui avait été localisée à cet endroit-là précis, et de s'assurer peut-être, est-ce que la route va bien contourner cette pochette-là, parce que c'est un habitat où les cerfs, d'hiver en hiver, vont vouloir retourner et donc, vont avoir à traverser des routes.

2365

Et ça peut être aussi, est-ce qu'une clôture serait nécessaire pour éviter des incidents. Ça peut être des choses à intégrer de même.

2370

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Monsieur Caron pourrait ajouter une petite précision, au niveau des inventaires.

2375

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y, monsieur Caron.

PAR M. MICHEL CARON:

2380

Oui, concernant les inventaires, il y a des inventaires qui se font régulièrement au niveau du cerf de Virginie, au niveau de l'original, dans tout le secteur de l'autoroute 85, du côté ouest évidemment. On connaît bien la présence des deux (2) ravages qui sont de l'autre côté de la rivière Madawaska.

2385

De ce côté-ci, l'information qu'on a jusqu'à maintenant, c'est qu'effectivement, il y a des pochettes de cerfs par endroit, mais disons que c'est pas encore des ravages qui sont reconnus au sens de la loi.

2390

Bon en fait, pour rajouter à ça, le ministère des Transports, en fait, fait un suivi annuel de toutes les collisions, pas juste ici mais partout, et puis à partir d'un certain seuil, par exemple, le seuil, c'est deux (2) collisions par kilomètre par année, à partir du moment que ce seuil-là est atteint au niveau des collisions sur une route, il y a des moyens qui commencent à être mis en place.

2395

Évidemment, le premier moyen, c'est pas nécessairement – on commence d'abord par un affichage du danger, et puis les panneaux d'affichage peuvent évoluer aussi, ça peut aller à un

certain moment donné avec des clignotants, pour essayer de mettre encore plus d'emphase sur la problématique.

2400

Je sais par exemple, dans des endroits comme à Kinnear's Mills, qu'il y a même de l'éclairage qui a été placé pour que la nuit, parce que souvent les collisions avec les cerfs, ça arrive la nuit, pour qu'ils puissent être bien repérés.

2405

Et après, lorsque les zones sont reconnues comme étant accidentogènes, ça peut aller jusqu'à la pose de clôture. C'est ce qu'on voit par endroit dans Charlevoix, on en voit aussi dans le Saguenay, dans la réserve faunique des Laurentides, le long de la route 169. C'est de plus en plus une pratique pour le ministère d'installer ce genre d'équipement là.

2410

Ils l'ont fait aussi dans la Beauce, récemment, entre Saint-Joseph et Beauceville. C'est étudié aussi dans le secteur de Saint-Georges actuellement. C'est des endroits où il y a des ravages, en fait, connus et puis parfois, c'est parce que le ravage est traversé.

2415

Dans ce cas-ci, on ne traverse pas nécessairement leurs ravages, ça veut pas dire qu'il va y avoir moins de risques pour autant, je veux être clair pour ça, mais il y a un suivi systématique qui se fait, et le ministère va mettre en place les moyens pour minimiser le risque de collisions.

PAR LE PRÉSIDENT:

2420

Merci monsieur Caron.

2425

DENISE LAFORGE

PAR LE PRÉSIDENT:

2430

Madame Denise Laforge, s'il vous plaît.

Bonjour madame.

PAR Mme DENISE LAFORGE:

2435

Bonjour monsieur le Président.

2440

Moi, ce que j'ai cru comprendre hier soir, si on s'en va au kilomètre 7,2, au passage agricole, ce que j'ai cru comprendre hier, sur les premiers tracés, il y avait un viaduc au kilomètre 7, ça, ça a été changé pour un passage public qui était censé être au kilomètre 7,2, et puis là, il a été déplacé au kilomètre 9.

2445 Ce que j'ai cru comprendre hier soir, c'était que le remettre où c'est qu'il était censé, au kilomètre 7,2, avec des bretelles, ça comme valait pas la peine parce qu'il y avait pas l'achalandage, les commerces qu'il y a là, il y a pas deux (2) commerces, en passant, il y a trois (3) commerces, ça valait comme pas la peine, et puis il y avait une industrie qui créait trente-cinq (35) emplois.

J'ai cru comprendre du ministère qu'il y avait pas eu de données là-dessus.

2450 Moi, je peux confirmer, moi j'ai un projet qui a pas été annoncé, ça créerait quinze (15) emplois; la compagnie est fondée, je suis la fondatrice de la compagnie. Mon promoteur, c'est quelqu'un de Québec qui veut pas être mentionné tout de suite, il attend la réponse du ministère s'il va y avoir un viaduc qui va être installé au kilomètre 7, comme c'était supposé être sur les premiers tracés.

2455 La raison pour laquelle il veut pas être nommé tout de suite, tenir ça confidentiel, il veut pas partir d'histoires, il veut pas faire travailler le monde pour rien et puis créer du stress pour rien.

2460 Ma question est que: le ministère savait tu qu'il y avait, parce que dans ce coin-là, on sait que le garage Laforge et Frères, c'est de père en fils et ça, c'est un lieu commercial, ça va faire près de cinquante (50) ans que ce coin-là, ça existe, ça fait que c'est pas inconnu, c'est connu des compagnies de transport, l'été c'est très achalandé, et c'est un bon, excusez l'anglicisme, c'est un bon "spot" pour t'installer en "business" là.

2465 Le ministère hier, ce que j'ai cru comprendre, il disait qu'il était pas au courant, tu sais, qu'il voyait pas qu'il y avait d'autres personnes qui allaient s'installer là. Mais moi, je peux vous dire...

PAR LE PRÉSIDENT:

2470 En fait, vous voulez savoir si le ministère a su ou encore est au courant s'il y a d'autres industries qui seraient intéressées de s'installer dans le périmètre, en tout cas dans le coin du périmètre du kilomètre 7, et à savoir pourquoi ils veulent pas installer, finalement, un échangeur avec bretelles; c'est ça?

PAR Mme DENISE LAFORGE:

C'est ça.

2480 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bérubé, s'il vous plaît.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2485

Comme je le disais hier, c'est certain que nous autres, c'est difficile pour nous d'anticiper qu'il y aura des développements industriels dans des secteurs zonés agricoles, quand il y a un parc industriel qui existe déjà à la sortie de Dégelis. On a favorisé, bien entendu, comme on le mentionnait tout à l'heure, avec la présence des bretelles qu'on a ajoutées au kilomètre 12 ½, 2490 12,5, on favorise le développement de ces secteurs-là, des périmètres urbains, des périmètres industriels.

2490

Là, je reviens toujours avec la même, on n'avait pas d'information comme quoi des industries voulaient se développer dans ce secteur-là. Les schémas d'aménagement actuels, les 2495 zonages actuels ne laissent pas sous-entendre qu'il y aurait un développement disons anticipé dans ces secteurs-là.

2495

Donc effectivement, on n'a pas tenu en compte, ce que madame nous dit, on le savait pas. Certes, on savait qu'il y avait des entreprises là, elles étaient localisées et connues, mais ça 2500 s'arrête là.

2500

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord, merci monsieur Bérubé.

2505

Monsieur Dumont, est-ce que dans le périmètre où est situé le kilomètre 7,2, le zonage permet l'implantation d'industries.

PAR M. VIANNEY DUMONT:

2510

Présentement, au kilomètre 7,2, on parle d'une zone agricole, verte provinciale. Si on veut avoir une industrie, donc ça prend une autorisation de la commission.

De part et d'autre par contre de cette zone verte là, qui mesure environ un virgule huit 2515 kilomètre (1,8 km), soit du kilomètre 6,8 à 8,6, vous avez des zones, ce qu'on appelle des zones agroforestières avec commerces, où les usages récréotouristiques, restauration, motel, station-service entre autres sont permises, ainsi que des commerces de vente au détail.

2515

PAR LE COMMISSAIRE:

2520

Madame Laforge, juste pour nous aider à questionner comme il faut, est-ce que vous pouvez nous dire si c'est un projet industriel ou commercial, ou quel type de service vous voulez...

2525 **PAR Mme DENISE LAFORGE:**

C'est un projet commercial touristique. Un projet commercial, ça peut aller de touristique. Mais je peux pas en dire plus.

2530 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Ça va être difficile pour nous de vous aider à questionner, vous pouvez pas en dire plus.

Est-ce que vous pouvez nous en dire plus en deuxième partie?

2535

PAR Mme DENISE LAFORGE:

Non, c'est ça. C'est parce que j'aimerais avoir la confirmation s'il va y avoir bretelles, oui ou non, avant, avant d'aller plus loin dans le projet.

2540

Parce que mon promoteur, il est à Québec, et puis il veut pas que j'aille plus loin, que je dévoile plus.

PAR LE COMMISSAIRE:

2545

Ce qu'on a compris depuis hier, à quelques reprises monsieur Bérubé nous a dit que c'était non.

On va lui demander de revenir là-dessus peut-être, mais...

2550

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, monsieur Bérubé.

2555 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

J'aurais une question, j'aimerais savoir si le promoteur en question a fait une étude concernant la génération de trafic, les déplacements à son entreprise; parce que s'il a des employés, si c'est touristique, il doit avoir, je sais pas s'il a évalué quels étaient les mouvements que pourraient créer la venue de cette entreprise-là. Ce serait intéressant.

2560

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien, je le sais pas si madame est en mesure de répondre à ça.

2565

Savez-vous si le promoteur avec qui vous êtes en contact a fait une étude d'opportunité de l'achalandage, des véhicules qui passeraient par cette route-là.

PAR Mme DENISE LAFORGE:

2570 Moi, je sais qu'il a vérifié l'achalandage aux "borders", aux frontières Nouveau-Brunswick-Québec, c'est le même trafic qui passe en avant de chez nous, OK. Il a vérifié d'après le trafic qu'il y a là, et puis lui, c'était six mille (6000), entre six mille (6000) et sept mille (7000) véhicules, dans les deux (2) sens. Ça inclut les "vans", les "trailers", les roulottes, les Wannabago, tout.

2575 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Et pour lui, est-ce que le fait de s'installer au kilomètre 7,2, bon, est-ce que c'est un avantage complet ou encore, est-ce qu'il pourrait pas se localiser au kilomètre 12,5, dans le bout du centre industriel, peut-être que ce serait aussi intéressant, non?

2580

PAR Mme DENISE LAFORGE:

 Sans être installé au kilomètre 7,2, je vas faire une petite correction, c'est plus comme vers le dépanneur routier, restaurant Rose, plus tassé vers là.

2585

PAR LE PRÉSIDENT:

 En fait, c'est dans le même coin, c'est entre le 6 et le 7 kilomètre, c'est ça, madame?

2590 **PAR Mme DENISE LAFORGE:**

 C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

2595

 Mais j'essaie de comprendre l'objectif de vouloir s'installer là. Sans s'installer là, est-ce qu'il pourrait s'installer au kilomètre 12,5 et avoir la même visibilité, avoir le même achalandage, avoir la possibilité d'exploiter un commerce de façon sécuritaire et rentable.

2600 **PAR Mme DENISE LAFORGE:**

 C'est que le point de vue que nous, on le voit, l'eau amène l'eau au moulin. Il y a deux (2) autres commerçants dans ce coin-là, trois (3) autres avec la boutique du travailleur, la Place du travailleur, il y a le garage Laforge et Frères, et il y a le restaurant Rose et dépanneur routier.

2605

 Ça fait que moi, j'ai pour mon dire, quand tu réussis à avoir un touriste ou un passant qui arrête chez toi, bien tiens, il peut aller gazer en même temps. Tu sais, ça amène de l'eau au moulin pour les autres commerces aussi.

2610 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais il semblerait que c'est pas dans les intentions du ministère.

Monsieur Bérubé, est-ce que vous avez l'intention d'installer des bretelles.

2615

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Écoutez, avec ce qu'on sait à l'heure actuelle, je maintiens la position à savoir que c'est pas justifié.

2620

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci monsieur Bérubé.

2625

Donc, selon le ministère, madame, ce n'est pas justifié.

Est-ce que vous avez une seconde question?

PAR Mme DENISE LAFORGE:

2630

Oui. Étant donné que le ministère ne mettra pas de bretelle, les commerces qui sont existants déjà, on sait que c'est des commerces qui vont perdre de l'achalandage, ils vont peut-être être amenés à fermer, c'est des pertes d'emplois pour les employés qui sont là actuellement.

2635

Est-ce qu'il va y avoir un dédommagement pour ces commerces-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bérubé.

2640

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Au niveau des contournements de route comme tels, au niveau des constructions d'autoroute sans accès, les commerces qui sont contournés, malheureusement, comme je le disais hier, la jurisprudence et l'ancienne Loi de la voirie le stipulait également, à savoir qu'il y a pas de reconnaissance de droits acquis au niveau du trafic comme tel.

2645

À ce sujet-là, si vous le voulez, j'aurais un document à déposer concernant la jurisprudence qui a été entendue, rendue plutôt à ce sujet-là, et aussi au niveau de la loi comme telle. On peut le déposer immédiatement, si vous voulez.

2650

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, vous pouvez le déposer à madame Poliquin en arrière.

2655

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Qui explique un peu en quoi, qu'est-ce qui a été rendu comme jugement, c'est intéressant.

2660

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Haemmerli.

2665

PAR LE COMMISSAIRE:

Monsieur Bérubé, juste pour finir avec ce point-là, la seule façon pour un commerce d'être indemnisé, il faudrait qu'il soit exproprié. Est-ce que c'est ça?

2670

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Effectivement, il faut qu'il y ait un dommage direct à la propriété. Si j'acquiers une partie du terrain, j'acquiers le bâtiment, ça va de soi, j'achète la bâtisse et le fonds de commerce, dans ces cas-là.

2675

Mais dans les cas où les bâtiments ne sont pas touchés, je peux pas indemniser tous ces commerçants-là. Si vous imaginez par exemple l'autoroute 20 de Cacouna à Montréal, tous les commerces contournés ont tous perdu, pour la plupart, de l'achalandage, ça aurait été énorme comme conséquence, ce qui fait que c'est comme intenable.

2680

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Bérubé.

2685

PAR Mme DENISE LAFORGE:

C'est tout.

PAR LE PRÉSIDENT:

2690

Je vous remercie, madame Laforge.

PAR LE COMMISSAIRE:

2695 Peut-être vite, avant de retourner au participant suivant, monsieur Fournier, j'en ai oublié une tantôt.

 Pour qu'on se comprenne tout le monde, c'est quoi la définition d'un ravage au sens de la loi, en termes d'étendue, de nombre d'animaux, etc.

2700

PAR M. NELSON FOURNIER:

 Le ravage, en fait, c'est seulement sur des terres du domaine de l'État, donc on parle de terres publiques, et les ravages doivent avoir un minimum de deux point cinq kilomètres carrés (2,5 km²).

2705

 Donc c'est une notion, c'est défini au Règlement sur les habitats fauniques, peut-être chercher mon règlement pour vous lister textuellement.

2710

PAR LE COMMISSAIRE:

 Ou sinon, vous pouvez le déposer et puis la Commission y référera.

PAR M. NELSON FOURNIER:

2715

 Oui, je pourrais déposer la définition légale du ravage de cerf de Virginie.

PAR LE COMMISSAIRE:

 J'en avais une autre mais en fait, je me suis aperçu que c'était une question pour vous aussi, parce que le promoteur prévoit de l'affichage, et je me demandais si vous pensiez plus loin, aller jusqu'aux clôtures, mais pour vous, c'est en questionnement aussi, finalement.

2720

PAR M. NELSON FOURNIER:

 Je sais qu'on collabore beaucoup avec le ministère des Transports, parce qu'il y a eu de l'affichage le long de la 232, en tout cas nous avons intervenu je dirais de façon conjointe auprès d'une municipalité, pour avoir une certaine règle pour protéger un secteur à risque.

2725

 Je pense que la réponse est satisfaisante, parce que les gens sont à l'écoute de la situation.

2730

 Moi, notre préoccupation, c'était juste de signifier peut-être, en tout cas à l'étape de construction de route, est-ce qu'il est opportun à ce moment-ci, est-ce qu'ils ont fait des scénarios d'intégrer ça immédiatement, des fois ça coûte moins cher à l'étape construction que de revenir

2735

plus tard avec une modification du concept. C'était peut-être juste pour m'assurer que cet élément-là avait été tenu en compte, comme on était dans une zone de débordement des ravages actuels et que les cerfs traversent la rivière Madawaska. C'était plus ça.

2740 **PAR LE COMMISSAIRE:**

D'accord, on peut le vérifier tout de suite.

Est-ce que le concept est intégrable tel quel ou si ça vous obligerait à modifier.

2745

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Écoutez, dans ces cas-là, c'est sûr que le concept va être intégrable, il y a plusieurs possibilités, des clôtures, les traverses; la signalisation, comme le disait Michel tout à l'heure, c'est une des premières mesures mises en place, quand il commence à y avoir occurrence un peu trop fréquente d'accidents.

2750

Mais aussi, c'est qu'on va s'ajuster dans le temps. L'espèce connaît une croissance fulgurante, si on peut dire, je sais pas si je peux dire ça, monsieur Fournier, vous êtes l'expert, je ne le suis pas...

2755

PAR M. NELSON FOURNIER:

On n'est pas si généreux que ça.

2760

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

... mais c'est ce qu'on voit au niveau des routes du Québec, en tout cas, on a des statistiques qui sont sans cesse augmentantes dans les dernières années.

2765

Sauf que la situation peut, à un moment donné, partir dans l'autre sens. On va s'ajuster, mais il y a possibilité d'intégrer, on le prévoit.

Sauf qu'à l'heure où on se parle, il y a pas de mesures de prévues, appelons-les des mesures physiques, clôtures, traverses, choses comme ça. Actuellement, selon les statistiques qu'on a et les recensements qu'on peut consulter, c'est viable.

2770

PAR LE COMMISSAIRE:

Merci.

2775

PAR M. NELSON FOURNIER:

2780 Je peux répondre à votre question concernant la définition du ravage de cerf. Alors le ravage de cerf, selon le Règlement sur les habitats fauniques, une aire de confinement du cerf de Virginie, c'est:

2785 "Une superficie boisée d'au moins deux cent cinquante hectares (250 ha) – donc deux point cinq kilomètres carrés (2,5 km²) – caractérisée par le fait que le cerf de Virginie s'y retrouve pendant la période où l'épaisseur de la couche de neige dépasse quarante centimètres (40 cm) dans le sud du Québec."

2790 Mais cinquante centimètres (50 cm) dans notre région. C'est la notion de ravage de cerf, c'est l'état défini. Les ravages sont permanents, une fois désignés, ils ne sont pas revus très fréquemment, ont une durée de vie très grande. Et c'est ça.

2795 La situation du cerf au Bas-Saint-Laurent, peut-être par rapport à d'autres régions, il est pas en explosion démographique, c'est sûr qu'en Estrie, on n'a pas la même situation. Mais ici, l'hiver est un facteur limitant important pour le cerf de Virginie.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Fournier.

2800

BENOÎT SOUCY

PAR LE PRÉSIDENT:

2805

Monsieur Benoît Soucy, s'il vous plaît.

Bonjour monsieur Soucy.

2810

PAR M. BENOÎT SOUCY:

2815

Bonjour monsieur. Bon moi, c'est concernant, je suis situé présentement au kilomètre 25, il y a une ligne de poteaux de Bell Canada et d'Hydro-Québec, et il y a des câbles enfouis sur mon terrain.

Je voudrais savoir si la nouvelle ligne sera construite sur le terrain acquis lors de l'expropriation ou sur ma terre, parce que je suis exproprié au 1353, chemin du Lac, et je veux me reconstruire sur ma terre longeant la desserte ouest.

2820 Je ne voudrais pas que cette nouvelle ligne me nuise pour ma construction. C'est la question que je voudrais savoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

2825 Parfait.

Monsieur Bérubé, est-ce que vous avez compris la question de monsieur Soucy.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2830

Oui. Si vous le voulez, je vais demander à Simon Lavoie de répondre à cette question-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2835 Parfait. Oui, monsieur Lavoie, on vous écoute.

PAR M. SIMON LAVOIE:

2840 C'est sûr que rendu en période où c'est que les plans et devis vont être en préparation, que le corridor va être déterminé, les vraies emprises, on va enclencher des demandes de déplacements des services publics auprès des compagnies, et en fonction de la topographie, en fonction de la conception de la route comme telle, c'est sûr que les poteaux, les câbles enfouis vont être déplacés.

2845 Et aujourd'hui, je peux pas vous dire s'ils vont être déplacés sur la desserte ouest ou la desserte est, mais c'est sûr que ça va être à l'extérieur, habituellement c'est à l'extérieur des dessertes que c'est construit. C'est ce qu'on peut dire pour l'instant.

PAR LE PRÉSIDENT:

2850

Donc, ça pourrait impliquer que monsieur soit affecté par ces changements de disposition de lieux de ces services-là, donc ça pourrait affecter monsieur lors de la construction de sa future résidence, étant donné qu'il est exproprié.

2855 **PAR M. SIMON LAVOIE:**

Habituellement, les poteaux sont aux abords des emprises existantes, donc ils sont pas sur les terrains des propriétaires, ils sont juste à la limite des emprises des routes en question.

2860 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ils sont à la limite de la propriété de la personne et à la limite de l'emprise, c'est ça?

PAR M. SIMON LAVOIE:

2865 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2870 Parfait.

Donc selon le ministère vous ne devriez pas être affecté par cette relocalisation des fils soit d'Hydro-Québec ou encore de Bell Canada, ou etc., etc.

PAR M. BENOÎT SOUCY:

2875 J'aurais une deuxième question.

2880 Concernant ça les poteaux, présentement, j'aimerais savoir, les nouvelles constructions d'autoroute, les nouveaux poteaux, s'ils sont plantés sur les terrains du ministère ou bien sur les terrains des propriétés privées. Parce qu'avant ça, c'était sur les terrains des propriétés privées; présentement, ils sont sur ma propriété privée.

PAR LE PRÉSIDENT:

2885 Monsieur Bérubé, est-ce que lors de la construction de l'autoroute, les installations de lumières seront sur la propriété du ministère.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2890 Regardez, si on parle d'éclairage aux bretelles par exemple, c'est sûr qu'ils vont être sur la propriété du ministère comme telle, si on parle de l'autoroute 85. Il y aura pas de ligne électrique et de ligne téléphonique en bordure de l'autoroute comme telle.

2895 S'il y a des réaménagements du chemin du Lac, sur le chemin du Lac, habituellement c'est les compagnies d'utilités publiques qui vont déplacer leurs services, et à ma connaissance, ils les mettent à la limite d'emprise, à cheval sur la limite.

2900 S'ils ont à aller sur la propriété d'un particulier, ils ont des servitudes à négocier au même titre que n'importe quel autre usager qui voudrait utiliser un terrain qui ne lui appartient pas. Il y a des acquisitions à faire.

2905 Ça peut arriver qu'Hydro ou Bell Canada soit obligé par exemple d'acquérir une servitude pour planter un hauban ou un poteau, mais il va y avoir des négociations à ce moment-là. Mais habituellement, c'est dans la limite de l'emprise que c'est planté.

Pour ce qui est de l'éclairage routier, c'est dans nos emprises, nos câbles sont souterrains et dans nos emprises également, sur l'autoroute.

PAR LE PRÉSIDENT:

2910

Merci monsieur Bérubé.

Donc monsieur Soucy, tel que monsieur Bérubé vient de l'indiquer, les emprises, en fait les services d'éclairage routier seront implantés dans l'emprise du ministère des Transports.

2915

PAR M. BENOÎT SOUCY:

Moi, présentement, ce qui m'intéresse, c'est les poteaux d'alimentation électrique, si je me loge sur la desserte ouest, si les poteaux électriques qu'il y a là, pour voir s'ils prévoient la reconstruire, cette ligne-là.

2920

Parce que moi, s'ils reconstruisent pas cette ligne-là, où que je vas aller m'établir, demain matin.

2925

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

2930

Si vous voulez, monsieur Lavoie va répondre.

PAR M. SIMON LAVOIE:

Je comprends la question de monsieur. Monsieur habite le long du chemin du Lac, à environ dans les cent premiers mètres (100 m) à partir du chemin Saint-Benoît, et il va être exproprié, et désire se relocaliser en bordure de la desserte ouest, dans les premiers cent (100 m) ou deux cents mètres (200 m), où c'est que monsieur Soucy a des terrains.

2935

Là, ça va être avec les compagnies, Hydro-Québec, qu'il devra vérifier s'ils prévoient alimenter, s'ils prévoient prolonger leur réseau le long de cette route-là.

2940

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc il s'agirait pour monsieur Soucy d'aller se renseigner auprès d'Hydro-Québec, à savoir, avec les plans qu'on retrouve, peut-être donner une copie du plan à monsieur Soucy pour qu'il puisse aller vérifier auprès d'Hydro-Québec, à ce moment-là, si Hydro-Québec entend par la

2945

2950 suite construire un approvisionnement en électricité le long de la desserte du côté ouest. C'est ça?

PAR M. SIMON LAVOIE:

2955 Oui. Sauf que monsieur Soucy va être un exproprié, un futur exproprié. Donc dans un premier temps, on va regarder, il y a deux (2) choses qu'on regarde avec un exproprié, c'est soit l'achat complet ou le déplacement.

2960 Monsieur veut se déplacer de l'autre côté, donc un jour, un évaluateur du ministère va aller cogner à sa porte et on compare les deux (2), l'achat complet, si ça donne un montant X, et le déplacement, ça donne un montant X, et le fait de déplacer les lignes électriques ou prolonger les lignes électriques, c'est pas à monsieur Soucy à le payer à ce moment-là, donc ça va être compris dans le coût d'évaluation du déplacement.

2965 Et le ministère, habituellement, prend le moins cher des deux (2), ou si c'est un déplacement, à peu près l'équivalent ou un petit peu plus élevé, on prend le moins cher des deux (2) et c'est ce qu'on va donner. Donc si l'achat complet, c'est moins cher, on va l'acheter; si le déplacement coûte moins cher, on va l'acheter.

2970 La relocalisation de son terrain sur cette desserte-là, bien, la municipalité devra décider si elle va donner des permis, aussi. Il faut qu'il obtienne son permis pour déplacer sa maison. Ça, c'est pas au ministère des Transports à lui donner.

PAR LE PRÉSIDENT:

2975 Parfait, je vous remercie, monsieur Lavoie.

Monsieur Bourassa, est-ce que la municipalité envisage d'autoriser la construction de résidences le long de la desserte ouest, après le chemin Saint-Benoît.

PAR M. MARIO BOURASSA:

2980 Au croisement de la route Saint-Benoît et la route 185, c'est sûr que c'est un secteur qui est zoné agricole provincial, présentement. On est en démarche avec un consultant agricole de la région de Québec pour sans nécessairement dézoner ces terrains-là, avoir soit des droits acquis ou des privilèges de reconstruction.

2985 C'est sûr que la municipalité, c'est officiel qu'elle va aider cette personne-là, comme d'autres personnes aussi, à pouvoir se relocaliser dans ce secteur-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2990

Donc, vous allez avoir des discussions suivies avec monsieur Soucy à cet effet-là.

PAR M. MARIO BOURASSA:

2995

Oui, oui, il y a déjà des démarches d'entreprises là-dessus.

PAR LE PRÉSIDENT:

3000

Parfait, merci monsieur Bourassa.

Merci monsieur Soucy.

PAR M. BENOÎT SOUCY:

3005

Merci beaucoup.

ÉMILIE NADEAU

3010

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Émilien Nadeau.

3015

Bonjour monsieur Nadeau.

PAR M. ÉMILIE NADEAU:

3020

Bonjour monsieur le Président. Donc deux (2) questions et peut-être une petite courte à la fin, si vous me l'autorisez.

PAR LE PRÉSIDENT:

3025

J'ai rien compris.

PAR M. ÉMILIE NADEAU:

C'est bien.

3030 Donc ma première question, ça concerne la signalisation, parce qu'on sait qu'il y a des commerces qui vont perdre de l'achalandage et qu'on compte beaucoup sur la signalisation pour qu'ils soient visibles.

3035 Alors la problématique, et la question s'adresse à vous mais peut-être davantage au ministère du Tourisme ou à l'ATR, est-ce qu'il y aurait lieu de penser à une modulation quant aux coûts.

3040 Compte tenu que nous sommes dans une région rurale, on est définitivement dans une région très périphérique, et que le trafic sur la route est beaucoup moins important par exemple que dans des régions urbaines, si on regarde le nombre de véhicules-jour, même dans les périodes touristiques achalandées, c'est beaucoup moins que si vous êtes par exemple dans la région de Sherbrooke, Montréal, Trois-Rivières ou Québec.

3045 Et actuellement, ce qu'on remarque, c'est que la tarification pour l'affichage bleu, qui est davantage touristique, et même l'autre type d'affichage, je pense que c'est brun, c'est une tarification qui est similaire à la grandeur du Québec, et il nous apparaît que c'est un peu discriminatoire pour les régions éloignées comme la nôtre, et où l'achalandage est beaucoup moins prononcé.

3050 Donc ma question, finalement, est-ce qu'on peut penser qu'il y aurait modulation quant au tarif demandé à ceux qui voudraient s'afficher le long de la future 85.

PAR LE PRÉSIDENT:

3055 Parfait.

 Monsieur Bérubé, hier soir vous m'avez mentionné que le coût était alentour de dix (10 000 \$) à quinze mille dollars (15 000 \$), pour pouvoir s'afficher.

3060 Bon, vous m'avez dit également, à moins que je me trompe, que ceci relevait du ministère du Tourisme ou de l'ATR, exact?

3065 Je présume que quand même, vous avez une certaine connaissance un peu de ça, quitte à ce que nous, par la suite, la Commission envoie des questions au ministère du Tourisme à cet effet.

3070 Mais est-ce que vous pourriez, dans un premier temps, nous expliquer un peu tout le processus de cette signalisation bleue là, et par la suite voir, bon, est-ce qu'il y a possibilité de modulation, compte tenu de la question de monsieur Nadeau, à savoir, bon, il y a beaucoup moins de trafic dans la région, et on le comprend aussi, les débits de circulation sont beaucoup moindres, même en période estivale, sont beaucoup moindres ici qu'on peut retrouver dans la région de Québec où l'heure de pointe est rendue de trois heures (3 h) à six heures (6 h) le soir,

alors que voilà dix (10) ans, c'était de quatre heures et demie (4 h ½) à cinq heures et demie (5 h ½).

3075

Je vous écoute!

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3080

En fait, puisque vous réouvrez le sujet, je tiens à rectifier ce que j'ai dit hier, c'est-à-dire que je vous ai mentionné effectivement qu'on parlait de dix (10 000 \$) à quinze mille dollars (15 000 \$), mais c'est pour des contrats d'une durée de trois (3) ans; je vous ai dit par année, si je me souviens, c'est une erreur, je m'en excuse, c'est sur une période de trois (3) ans, grosso modo. C'est un ordre de grandeur, dépendamment du commerce, dépendamment du type d'acheminement, etc.

3085

Certes, nous ne sommes pas les spécialistes ni les gérants de ces dossiers, on les connaît effectivement un peu, pas autant qu'eux mais on a des notions quand même, parce que souvent de fois, on a à discuter de ces sujets-là.

3090

Si vous acceptiez ma proposition, je vous offrirais, peut-être demain après-midi, je pourrais avoir une personne-ressource chez nous qui connaît bien le dossier, qui pourrait nous faire une courte présentation PowerPoint, qui résumerait tout le sujet à peu près.

3095

C'est sûr que dans le pointu, il faudrait aller à Tourisme Québec, c'est Tourisme Québec – je vous ai parlé de l'ATR, je pense qu'eux travaillent sur la détermination de l'éligibilité, si on peut dire, mais c'est Tourisme Québec qui administre les contrats, etc., je crois.

3100

Donc les coûts, je vous ai donné un ordre de grandeur, il est bon. Je pourrais vous offrir une petite présentation, peut-être en début d'après-midi, en tout cas comme vous voudrez.

PAR LE PRÉSIDENT:

3105

Une présentation de combien de temps?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3110

Ah, on va s'en tenir à ce que vous nous donnez. Je m'attends de quinze (15) à vingt (20) minutes.

3115

Parce qu'on va s'en tenir aux villes, c'est plus court, on a affaire qu'à des villes dans ce projet-ci, on parle de villes de Notre-Dame, de Dégelis et de Cabano, parce qu'il y a d'autres critères quand on parle de municipalité. Comme ces entités-là ont des statuts de ville, c'est plus court.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc on pourrait commencer à treize heures (13 h) demain après-midi, une présentation de l'ordre de douze (12) minutes, point à la ligne.

3120

PAR LE COMMISSAIRE:

Avant de parler de temps, je voudrais juste m'assurer que votre personne va aussi être en mesure, parce que tant qu'à parler de l'affichage qui est géré par le ministère du Tourisme, celui qui est géré par vous aussi.

3125

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Tout à fait, c'est encore mieux, parce qu'effectivement, nous l'administrons.

3130

Maintenant, comme je vous disais tout à l'heure, peut-être qu'une personne de Tourisme Québec pourrait aller plus pointu, mais on vous offre le service.

PAR LE PRÉSIDENT:

3135

Donc vu que vous allez parler du brun, on va vous donner trois (3) minutes de plus, quinze (15) minutes.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3140

C'est acceptable.

PAR LE PRÉSIDENT:

3145

Demain après-midi, on débutera demain après-midi à treize heures trente (13 h 30), on débutera par cette présentation-là.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3150

D'accord, on sera prêt.

PAR LE PRÉSIDENT:

3155

Vous allez être là demain après-midi, et vous aurez beaucoup plus d'information.

Votre seconde question, monsieur Nadeau. Non, c'est votre première, c'est vrai, je m'excuse.

PAR M. ÉMILIE NADÉAU:

3160

C'est ça, c'est ma première!

3165

Hier soir, si j'ai bien compris la différence entre un passage public au kilomètre, je me trompais hier soir, c'est au kilomètre 8, et un viaduc sans bretelle au kilomètre 7,2, est de un million de dollars (1 M\$), c'est-à-dire que le viaduc sans bretelle coûterait deux millions (2 M\$), le passage public, un million (1 M\$).

3170

Sachant qu'un passage public permet quand même la rencontre de véhicules automobiles, permet le passage aussi de camionnage lourd, j'aimerais connaître d'où vient la différence entre – c'est quoi qui fait que ça va du simple au double.

Donc je m'attends pas nécessairement à une réponse cet après-midi, mais savoir qu'est-ce qui fait que ça vient du simple au double.

3175

PAR LE PRÉSIDENT:

3180

Monsieur Bérubé, êtes-vous en mesure de nous indiquer la différence, le pourquoi, la différence de coût entre un (1 M\$) et deux millions (2 M\$), mais est-ce que c'était deux millions (2 M\$), c'était pour le pont seulement, et avec les bretelles, on montait à cinq millions (5 M\$), c'est ça?

PAR M. ÉMILIE NADÉAU:

3185

C'est ça, monsieur le Président.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3190

C'est ça, c'est ça qu'on a mentionné hier; on est en mesure de vous expliquer pourquoi.

Seulement, je veux pas retourner la question encore, mais l'enjeu, quelle que soit la position du viaduc, je pense que l'enjeu est avec bretelles ou sans bretelle. En tout cas, j'ouvre la parenthèse.

3195

Mais Simon va nous expliquer l'écart vient d'où, entre le coût d'un passage souterrain à un passage étagé, si on peut dire, si vous le permettez.

PAR LE PRÉSIDENT:

3200

Oui, on vous écoute, monsieur Lavoie.

PAR M. SIMON LAVOIE:

3205 C'est au niveau de la longueur de l'ouvrage, la portée entre les culées. Donc il y a un ouvrage qui a neuf mètres (9 m) et l'autre ouvrage a dix-sept mètres (17 m) de large. Ça fait que l'ouvrage est plus gros.

PAR LE PRÉSIDENT:

3210 Est deux (2) fois plus gros, finalement, pour faire un viaduc, c'est ça?

PAR M. SIMON LAVOIE:

C'est ça, oui.

3215 **PAR LE PRÉSIDENT:**

3220 Et lorsqu'on ajoute finalement des échangeurs, ça prend encore beaucoup plus de disponibilité de terrains et d'infrastructures, donc d'où le coût supplémentaire pour les bretelles. C'est ça?

PAR M. SIMON LAVOIE:

Oui.

3225 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

On va fournir la ventilation, aussi, vous nous l'avez demandée hier, on va être en mesure de fournir; dans ce cas-là, on pourra faire le comparatif. Dans l'autre cas, on pourra pas...

3230 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Si vous pouvez faire le comparatif, spécifiquement ce coût-là, pour répondre au questionnement de monsieur Nadeau, ce serait bien. Je vous remercie.

3235 Votre deuxième question, monsieur Nadeau.

PAR M. ÉMILIE NADEAU:

3240 J'avais pas tout à fait fini la première. Dans le sens que...

PAR LE PRÉSIDENT:

Disons que vous êtes rendu à la deuxième, là; il faut pas exagérer non plus.

PAR M. ÉMILIE NADÉAU:

3245

Tout simplement, c'est parce que je veux comparer les coûts. Je le sais que l'objectif du ministère, et je les comprends, parce que comme maire d'une municipalité, je dois justifier les coûts des choses que je fais à ma population, c'est la même chose pour le gouvernement du Québec, le ministère des Transports, je comprends très bien ça.

3250

Maintenant, si à un passage public souterrain, j'ajoutais des bretelles, est-ce qu'il y aurait une différence au coût des bretelles à un passage public souterrain au lieu d'un passage public aérien.

3255

Est-ce que je peux penser que je passe, là aussi, du simple au double, de cinq millions (5M\$) par exemple pour le total à deux et demi (2 ½ M\$). Pour moi, ça fait une différence.

3260

Parce que je peux comprendre qu'actuellement, il peut être difficile de justifier des bretelles à cet endroit, et je comprends la difficulté, je vais m'essayer quand même mais je comprends la difficulté de le faire, sauf que pour des développements futurs, vous comprendrez qu'il peut être très intéressant pour une population, pour une collectivité d'avoir des opportunités de développement.

3265

Et le passage de cette route-là, pour nous, est une opportunité de développement, on est en accord avec le tracé, etc. Une opportunité de développement. On voudrait simplement optimiser.

3270

Et je voudrais simplement bien comprendre, parce que dans la compréhension du conseil municipal, et c'était le sens de notre résolution, de revenir à 7,2 avec des bretelles, c'est aussi dans une perspective de développement futur. Je peux pas vous dire la date, je peux pas vous dire l'heure, mais c'était dans une perspective comme celle-là de se donner des possibilités.

PAR LE PRÉSIDENT:

3275

Monsieur Bérubé, est-ce que vous pouvez répondre au questionnement de monsieur Nadeau.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3280

Oui, regardez, d'abord la question de l'enjeu à savoir, est-ce qu'on construit un passage souterrain, un viaduc, un viaduc avec bretelles, je reviens à ça toujours, nous autres au ministère, c'est sûr qu'on est disposé à y aller par étape par exemple, construire un viaduc qui pourra prendre un développement futur, on est là pour le supporter, le développement des municipalités et des communautés.

3285

Dans ce cas-ci, advenant le cas où on allait vers un viaduc, si on était à coût égal, on irait vers le viaduc, c'est officiel, il nous ouvre des portes éventuelles, advenant un besoin. Dans ce cas-ci, si on veut ouvrir une première porte, qui serait éventuellement des bretelles, il faudrait investir un million (1 M\$) supplémentaire.

3290

Déjà là, il faudrait le justifier, il faudrait justifier qu'à moyen terme ou à long terme, il y a une possibilité de développement, il y a quelque chose dans l'air qui pourrait justifier de mettre un million (1 M\$) tout de suite et éventuellement rajouter les trois millions (3 M\$) qui vont manquer pour raccorder tout ça. Bon ça c'est une chose.

3295

PAR LE PRÉSIDENT:

Je comprends que vous avez pas d'éléments de justification pour l'instant, c'est ça?

3300

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Bien, c'est ça. Parce qu'on serait disposé à le faire; dans d'autres projets, on l'a fait. Je veux dire, on ferme pas de porte, on est là pour promouvoir le développement, c'est dans la mission du ministère, être en support au développement social et économique du milieu.

3305

Sauf que là, dans ce cas-ci, on cherche les justifications, c'est ça notre préoccupation; l'enjeu, pour nous, est là.

3310

Monsieur Nadeau a raison, ce serait un mauvais placement que d'aller mettre un million (1 M\$) fermé à jamais, pour lequel il y a pas de possibilités. Si on nous montre un potentiel, une volonté, bon, il pourrait y avoir une ouverture au moins à aller vers un viaduc. Là aller avec un échangeur complet, la marche est très haute.

3315

Je pourrais justifier l'estimation, si vous voulez que j'y vienne, Simon pourra l'expliquer, si vous voulez.

PAR LE PRÉSIDENT:

3320

Mais dans l'éventualité où monsieur Nadeau arriverait et vous dirait, écoutez moi, j'ai une industrie qui va s'installer là dans un an et demi (1 ½), cette industrie-là va générer trente-cinq-quarante (35-40) emplois, madame Laforge vient de son côté, elle accompagne monsieur Nadeau, elle dit, moi j'ai un projet avec un promoteur qui fait en sorte que je vais créer quinze (15) emplois, est-ce qu'à ce moment-là, ça pourrait être des éléments qui vous inciteraient à justifier la construction d'un viaduc.

3325

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3330 On pourrait revoir notre position à ce moment-là. Mais encore là, comme je vous le demandais tout à l'heure, il faudrait voir quel type d'entreprise s'installe là, c'est quoi la génération de circulation qui va être amenée par ces industries-là.

3335 Si c'est des centrales téléphoniques par exemple, où est-ce que c'est seulement les employés qui vont là, ça a pas la même envergure qu'une entreprise touristique, restauration, etc. Tout ça serait à prendre en compte, effectivement, on peut pas nier ça, on va pas se mettre des œillères, tu sais, on est ouvert à ça.

3340 Sauf que là, au stade où on est, on est dans un milieu agricole, on est en dehors du périmètre urbain, on n'est pas capable de justifier. On demande juste à le faire, s'il y a vraiment une volonté, on n'est pas contre, mais c'est pas, je me répète, là, mais...

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

3345 Oui, peut-être monsieur Lavoie, vous avez un complément d'information.

PAR M. SIMON LAVOIE:

3350 Oui, au niveau de la différence des coûts, ce qu'il faut réaliser, c'est qu'au kilomètre 8,8, c'est un tunnel qui passe sous l'autoroute, pour lequel on sait qu'il y aura jamais de bretelle; donc c'est seulement un échange de trafic entre les deux (2) dessertes, comme on disait hier, principalement pour les gens qui ont des lots du côté ouest, vont pouvoir y accéder.

3355 Donc on a réduit le concept à sa plus simple expression, c'est neuf mètres (9 m) de large environ comme ouvrage. C'est pour ça que le coût est estimé environ à un million (1 M\$).

3360 L'autre, si on le met, et puis si on le met dans l'optique, dans le futur, de la possibilité de mettre des bretelles, donc ça prend de quoi qui va permettre les mouvements de virage des camions, donc ça prend de quoi qui beaucoup plus large. Si on va construire de quoi qui a juste la limite et c'est juste pour faire passer du monde d'un bord et de l'autre, et qu'on met des bretelles dans cinq (5) ans, dans dix (10) ans, bien l'ouvrage, il va falloir l'élargir.

3365 Dons si on le construit, on va le construire plus gros, en prévision de, pour permettre les mouvements de tous ces véhicules-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Lavoie.

Votre dernière question, monsieur Nadeau.

3370

PAR M. ÉMILIE NADEAU:

Bien, ma dernière question, c'était tout simplement, c'est parce que j'entendais hier qu'une lettre signée par cinq (5) citoyens semblait avoir plus de poids qu'une résolution du conseil municipal, et ça m'a un petit peu inquiété.

3375

Donc ma question, c'est un peu ça, est-ce qu'on prend plus en compte une résolution d'un conseil municipal qui, normalement, représente l'ensemble des citoyens, plutôt qu'une lettre signée par cinq (5) citoyens.

3380

PAR LE PRÉSIDENT:

Je peux pas vous répondre, je pense que ça peut faire partie de vos préoccupations dans votre mémoire. Il nous fera plaisir à ce moment-là peut-être de vous questionner.

3385

PAR M. ÉMILIE NADEAU:

C'est beau, monsieur le Président.

3390

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie, monsieur Nadeau.

3395

JEAN-MARIE CASTONGUAY

PAR LE PRÉSIDENT:

3400

Monsieur Jean-Marie Castonguay, s'il vous plaît.

PAR M. JEAN-MARIE CASTONGUAY:

3405

Bonjour. Monsieur le Président, avec les dernières déclarations, j'ai un peu peur de l'isolement. Ça fait que ma question, on revient au kilomètre 12,5 et 13 kilomètre.

Ma question est que mon commerce, je tiens à spécifier, c'est pas uniquement un bar, c'est un hébergement, c'est un motel, restaurant et bar en dernier.

3410

Tout simplement, moi, je porte les numéros civiques 1210 et 1212, route 185. On sait que dans le projet actuel, le tronçon de la 185 existante va être démolie entre la rue Industrielle et

3415 le viaduc existant présentement, où le Petit Témis passe sous le viaduc. C'est à savoir, si ce tronçon-là est démoli, je ne fais plus partie de la route 185, qui est mon adresse civique, et je ne fais pas partie de la rue Industrielle, et je ne fais pas partie de la rue Principale qui est en face de chez moi, mais à ce moment-là, je deviens une enclave.

C'est tout simplement, ma question est, une fois le démantèlement de cette route-là, qu'est-ce qui arrive, qu'est-ce qui va arriver avec ce tronçon de route là.

3420 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bérubé, si le tronçon de la route 185 passant devant chez monsieur Castonguay n'est plus viable, finalement, parce que l'autoroute va passer, qu'en résulte-t-il, que faites-vous avec.

3425

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Si vous le permettez, monsieur Lavoie va répondre à la question.

3430 **PAR M. SIMON LAVOIE:**

Oui monsieur le Président, le commerce de monsieur est situé juste ici. Effectivement, la 185 actuelle, c'est ce qu'on voit en gris ou en blanc ici.

3435 Il y a une rue, qui est la rue Principale, l'entrée principale sud de Dégelis qui est ici, qui longe en parallèle, et après ça qui rentre dans la municipalité.

3440 Donc compte tenu que l'autoroute s'en vient ici, qu'on construit une desserte le long de cette autoroute-là, il a été convenu avec la municipalité que l'ancienne 185 va être démantelée. Le gros remblai pour passer par-dessus le chemin de fer, l'ancien chemin de fer qui est le Petit Témis, va être déblayé, donc tout va être à niveau dans ce secteur-là, pour permettre le développement commercial ou industriel léger, dans le secteur de Dégelis où le kiosque d'information touristique qu'on parlait hier.

3445 Et pour ne pas avoir deux (2) routes en parallèle, donc on va reconstruire la rue Principale et la 185 au même endroit, pour pouvoir donner l'accès. La desserte à partir de la frontière jusqu'à la ville va devenir cet axe-là, ici.

3450 Donc le commerce va être en bordure encore de cette route-là. Et l'ancienne 185, on va redonner la gestion de cette route-là à la municipalité, quitte à pouvoir le vendre aux propriétaires adjacents.

PAR LE COMMISSAIRE:

3455 Simplement valider avec la Ville, à l'égard de la position du commerce de monsieur.

PAR M. VIANNEY DUMONT:

3460 Pouvez-vous répéter, s'il vous plaît.

PAR LE PRÉSIDENT:

 Quelle est la position de la Ville.

3465 **PAR LE COMMISSAIRE:**

 Qu'est-ce que ça implique pour la Ville et pour monsieur Castonguay, ce qu'on vient d'apprendre du ministère des Transports.

3470 **PAR M. VIANNEY DUMONT:**

 Effectivement, la rue Principale, si on veut, tout près de la 185 qui va être démantelée, face au commerce à monsieur Castonguay, va devenir la rue Principale.

3475 Bon, comment ça va se transiger, je suis pas au courant, mais si je prends l'exemple des travaux de la route 185 dans les années 2004-2005, où c'est que les gens avaient des commerces sur la route 185 et qu'il est venu une nouvelle rue devant, la rue de l'Accueil, les gens effectivement ont été obligés de changer de numéro civique.

3480 Ça fait que moi, je peux pas prétendre rien, mais je crois que l'adresse à monsieur Castonguay va devenir sur l'avenue Principale.

PAR LE PRÉSIDENT:

3485 Donc au lieu d'être 1212 et 1210, route 185, ça va être 1210 et 1212, rue Principale. C'est ça?

PAR M. VIANNEY DUMONT:

3490 On verra avec les numéros civiques, au niveau de la toponymie.

 C'est sûr que tout va être fait pour que monsieur Castonguay puisse garder 1212, je pense que c'est un nom qui lui appartient et qui est renommé à la grandeur de grand.

3495 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et à quelle distance, à ce moment-là, le commerce de monsieur Castonguay va-t-il se trouver de la rue Principale; est-ce que c'est la même distance?

3500 **PAR M. VIANNEY DUMONT:**

Là, je connais pas les plans finaux du ministère, je sais pas, peut-être que Simon serait plus en mesure que moi de donner la nouvelle emprise, à quelle distance elle va être des bâtiments de monsieur Castonguay.

3505

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

On va le vérifier, on va être en mesure de lui donner la réponse sous peu. Ça correspond à peu près à la 185 actuelle, que vous gagnez en espace, par rapport à la route finale, la largeur de la 185 actuelle.

3510

PAR LE PRÉSIDENT:

Qu'est-ce qui arrive avec les matériaux de déblai, parce que lorsque vous allez démanteler la route 185, qu'est-ce qui arrive avec ces matériaux-là, qu'est-ce que vous faites avec.

3515

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Bon, il y a une chose qu'il faut dire d'abord, c'est que le fond de route comme tel appartient toujours aux municipalités, aux endroits où le ministère exploite les routes. Même si on construit, on acquiert en quelque sorte au nom des municipalités.

3520

Lorsqu'on abandonne des secteurs de route, c'est des abandons d'entretien qu'on fait, on en a que la gestion. Le fond comme tel de l'immeuble appartient aux municipalités. Donc dans ce cas-là, ça va être une remise à la municipalité.

3525

Pour ce qui est de la question des déblais, entre autres – parlons du remblai qu'on va déblayer, c'est le cas de le dire, le remblai d'approche qui permet d'enjamber l'ancien chemin de fer, donc le Petit Témis, tous ces surplus-là, on va essayer autant que possible de les récupérer, tout ce qui est récupérable va l'être, va être inséré à même le projet, que ce soit au niveau de l'infrastructure de chaussée, des sous-fondations, quand c'est possible.

3530

On va aller également utiliser pour les remblais pare-bruit lorsque requis, l'aménagement paysager, etc. On récupère tout ce qui est possible.

3535

L'excédent, normalement, est géré par les entrepreneurs et il doit en disposer selon les lois en vigueur, dans le respect des réglementations municipales, dans le respect des lois environnementales. Ça va être à lui d'en disposer.

3540

Il y a des terrains vacants, il y a des possibilités, on devra les trouver.

PAR LE COMMISSAIRE:

3545

Globalement, pour le projet, avec les plans d'avant-projet préliminaires de mai 2005, c'est quoi le bilan des volumes.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3550

On va me la donner, on a l'information, je vais vous la donner.

J'ai aussi, en passant, les données concernant les pentes, quand vous voudrez, ce que vous m'avez demandé, les pourcentages des pentes sur les kilométrages. Quand vous voudrez.

3555

On parle de vingt-cinq (25 m) à trente mètres (30 m) de distance, par rapport à la route.

PAR LE PRÉSIDENT:

3560

Vingt-cinq (25 m) à trente mètres (30 m); donc vous allez avoir vingt-cinq (25 m) à trente mètres (30 m) pour avoir peut-être plus de possibilité de l'extension de votre commerce ou encore gazonner et...

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3565

Je m'excuse, ce qu'il faut dire, c'est que ces propriétés-là vont être remises à la Ville de Dégelis.

PAR LE PRÉSIDENT:

3570

À la Ville, O.K.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3575

Monsieur Castonguay, s'il veut en jouir, devra les acquérir.

PAR LE PRÉSIDENT:

3580 Et la Ville de Dégelis, quelle est l'intention de la Ville de Dégelis, en faisant pas l'acquisition, mais vu qu'on lui remet cette partie de la route qui va être démantelée, est-ce qu'il y a une utilisation ultérieure qui est envisagée par la Ville de Dégelis?

PAR M. VIANNEY DUMONT:

3585 Personnellement, je pourrais pas vous répondre. La question va se poser au conseil municipal, le maire et les conseillers qui prendront une décision, et non moi comme inspecteur.

PAR LE COMMISSAIRE:

3590 Mais si la Ville conserve les terrains, monsieur Castonguay est effectivement enclavé, ou comment ça se passe, est-ce qu'il y a une servitude de passage sur les terrains de la municipalité pour sortir de chez eux; c'est quoi le contexte, là.

PAR M. VIANNEY DUMONT:

3595 Sûrement, on pourra pas enclaver monsieur Castonguay, c'est évident, là.

PAR M. JEAN-MARIE CASTONGUAY:

3600 Ça peut toujours dépendre du maire, mais ça répond à la partie de ma deuxième question, à savoir qui allait gérer ces terrains-là, et j'ai compris que c'était la municipalité.

Et c'est toujours dans la perspective d'un développement durable, je pense, qu'on veut essayer de continuer de vivre à Dégelis. Merci.

3605 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Castonguay.

3610

MARCEL-MARIE PICARD

PAR LE PRÉSIDENT:

3615 Marcel-Marie Picard.

Oui, monsieur Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3620

Si vous voulez de l'information au niveau des surplus de déblais, en fait on parle de surplus parce que dans les trois (3) tronçons, on est en surplus. Dans le tronçon Nouveau-Brunswick-Dégelis, de quatorze point quatre kilomètres (14,4 km), on parle d'un surplus de cent mille mètres cubes (100 000 m³), ce qui est quand même – c'est impressionnant comme chiffre, mais c'est pas énorme.

3625

Le tronçon Dégelis-Notre-Dame-du-Lac, de treize point un kilomètres (13,1 km), on parle d'un million quatre cent cinquante mille mètres cubes (1 450 000 m³). On s'entend que c'est des quantités approximatives, les concepts ont pas été optimisés. On le sait en partant qu'on est en surplus de déblais, donc on va s'organiser pour les récupérer, peut-être rehausser nos profils même, éventuellement, quand ce sera possible, pour les utiliser.

3630

En plus de ça, le tronçon Notre-Dame-du-Lac-Cabano, on parle de cinq cent vingt mille mètres cubes (520 000 m³), j'ai arrondi légèrement, là.

3635

Ce qui fait un total de deux millions de mètres cubes (2 M m³). C'est présenté à la page 162 de l'étude d'impact.

PAR LE PRÉSIDENT:

3640

Un camion dix (10) roues, monsieur Bérubé, ça contient combien de mètres cubes.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3645

Huit mètres cubes (8 m³), environ.

PAR LE PRÉSIDENT:

3650

Huit mètres cubes (8 m³) environ. Donc ça veut dire, deux millions (2 M m³) par huit mètres cubes (8 m³), ça fait beaucoup de voyages de camions.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3655

Pas mal, effectivement.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord, merci.

3660

Oui, monsieur Picard.

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

3665 Bonjour monsieur le Président. Moi, je me présente, Marcel Picard, producteur de céréales à Dégelis.

3670 Au kilomètre 17,6, il y a un viaduc, un passage agricole de prévu. J'aimerais savoir la dimension de ce passage-là, parce que moi, ma batteuse, elle a seize pieds (16 pi) de large par quinze pieds et demi (15 ½ pi) de haut.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est une question que nous avons aussi, qu'est-ce qu'on fait!

3675 Monsieur Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3680 Les passages souterrains pour passages agricoles ne sont pas conçus pour passer des moissonneuses-batteuses. Les moissonneuses-batteuses devront contourner et passer par les viaducs aériens, si on peut dire, les traverses aériennes.

3685 Compte tenu de la faible fréquence d'utilisation de ces équipements, compte tenu de leur largeur excessive, c'est pas justifié, selon nous, de construire un passage pouvant les accueillir.

Monsieur Caron pourrait nous expliquer quel serait le tracé à parcourir, de monsieur, avec sa moissonneuse.

PAR LE PRÉSIDENT:

3690 Et, monsieur Caron, on va oublier les "ici" et les "là".

PAR LE COMMISSAIRE:

3695 Pendant que monsieur Caron se prépare, pouvez-vous juste nous rappeler les dimensions du passage tel que vous nous l'avez montré hier.

PAR M. SIMON LAVOIE:

3700 Quatre point cinq (4,5 m) de haut par six mètres (6 m) de large.

PAR LE COMMISSAIRE:

D'accord.

3705 Monsieur Picard, voulez-vous juste nous rappeler les dimensions de votre batteuse.

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

3710 C'est cinq mètres (5 m) de haut, un peu plus de cinq mètres (5 m) de haut, par seize pieds (16 pi), c'est cinq mètres et quart (5 ¼ m), à peu près.

PAR LE COMMISSAIRE:

Merci.

3715

PAR M. MICHEL CARON:

Alors les détours, j'essaie de vous situer, est-ce que vous pouvez me dire, est-ce qu'un de ces polygones-là, de couleur, c'est votre propriété?

3720

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

C'est le bleu pâle.

3725

PAR M. MICHEL CARON:

Celui-là ici?

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

3730

Oui.

PAR M. MICHEL CARON:

3735

Donc pour les moissonneuses-batteuses – votre ferme est de ce côté-ci ou de l'autre côté?

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

3740

Vis-à-vis du "de" de "route de Packington".

PAR M. MICHEL CARON:

3745

OK. Donc pour accéder à la partie ici, ce sera d'aller sur la route de Packington pour traverser à l'échangeur qui est à Packington, pour ensuite revenir par la desserte est, sur la 295, en fait. La route de Packington ici jusqu'à l'échangeur.

3750 Attendez, je vais essayer de montrer le chemin au complet avec les deux (2) acétates. Alors on part de la route de Packington, on se dirige vers Dégelis; rendu à Dégelis, on traverse sur la 295, qui est environ ici, un petit peu plus loin, alors on traverse sur la route 295 et ensuite, on peut revenir comme ça pour aller prendre la desserte.

PAR LE PRÉSIDENT:

3755 Mais la desserte, c'est le chemin Neuf, c'est ça?

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

Non, l'ancienne transcanadienne.

3760 **PAR M. MICHEL CARON:**

Non, ici, c'est pas le chemin Neuf, c'est l'ancienne route 2.

PAR M. SIMON LAVOIE:

3765 Dans le projet qui vient d'être construit à Dégelis, la 295 qui est ici, il y a un pont d'étagement. Donc monsieur Picard va prendre la desserte qui a été construite ici, va prendre le pont d'étagement, prendre le bout de la 295, tourner ici à la rue Principale pour venir ici, dans le secteur de la desserte qui va être prolongée, l'ancienne route 2, pour pouvoir accéder à ses terres qui sont dans ce secteur-ci, monsieur Picard?

PAR LE PRÉSIDENT:

3775 Et ça fait combien de kilomètres, ça, aller-retour.

PAR LE COMMISSAIRE:

Il y a pas aucun gabarit, dans ce trajet-là, qui fait obstacle au passage de sa machinerie?

3780 **PAR M. SIMON LAVOIE:**

Le pont d'étagement, ça passe; partout, ça passe. C'est sûr qu'à l'intersection de la 295 et de la rue Principale, ça va passer. Ça passe partout.

3785 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais ça donne combien de kilomètres.

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

3790

Cinq kilomètres (5 km).

PAR LE PRÉSIDENT:

3795

Cinq (5 km) à six kilomètres (6 km).

Cinq (5 km) à six kilomètres (6 km), ça vous prend combien de temps, avec une moissonneuse-batteuse, pour parcourir ça?

3800

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

Tout près d'une heure, considérant le trafic et la circulation. Passer dans le village, c'est pas évident, avec la largeur.

3805

PAR LE PRÉSIDENT:

Et la hauteur, monsieur Bérubé, vous me disiez tantôt, la hauteur, c'est quatre point six mètres (4,6 m)?

3810

PAR M. SIMON LAVOIE:

Quatre point cinq mètres (4,5 m) de haut par six mètres (6 m) de large.

PAR LE PRÉSIDENT:

3815

Et vous, c'est cinq mètres (5 m) de haut, la moissonneuse-batteuse.

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

3820

Cinq mètres (5 m), un peu plus.

PAR LE PRÉSIDENT:

3825

Donc en termes de largeur, il y a pas trop de problème, si je comprends bien, non, ça passe. C'est en termes de hauteur, exact?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3830

Écoutez, effectivement, vous avez raison. Ce genre d'équipement là, c'est continuellement en renouveau, monsieur a un modèle qui a ces dimensions-là, je ne suis pas

agriculteur mais je fais affaire régulièrement avec eux, les gens de l'agriculture peuvent le confirmer, c'est des équipements qui grossissent continuellement.

3835 Et ça devient démesuré par rapport à la quantité de passages requis. Concevoir des ouvrages de cette ampleur-là, c'est pas linéaire comme augmentation de coûts que de construire un passage souterrain en termes de largeur, c'est pas trois mètres (3 m) de large, trois cent mille piastres (300 000 \$), quatre mètres (4 m) de large, quatre cent mille piastres (400 000 \$), c'est pas de même. C'est pas exponentiel mais pas loin.

3840 Ce qui fait qu'on s'en tient aux équipements d'usage, qu'est-ce qui est utilisé fréquemment pour aller aux champs, qu'est-ce qui est utilisé couramment dans l'exploitation. Ça, on s'organise pour le passer dans le moins de contraintes possibles pour l'entreprise agricole.

3845 Dans les cas de moissonneuses-batteuses, on fait plus du cas par cas, et dans ce cas-là, cinq kilomètres (5 km), on a jugé que c'était acceptable, compte tenu du nombre d'utilisations dans une année. C'est ça qui guide nos concepts, en fait.

PAR LE PRÉSIDENT:

3850 Et monsieur Picard, combien de fois par année votre moissonneuse-batteuse est utilisée?

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

3855 Habituellement, normalement, ce serait une fois. Mais j'ai aussi les autres agriculteurs qui sont plus loin un peu que je vas faire, si c'est pas en même temps que le mien, à chaque fois, il faut que je fasse le contour.

Mais je pourrais passer à ma deuxième question.

3860 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, allez-y.

PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:

3865 Moi, il y a certains mots que j'ai bien aimés de la part de monsieur Bérubé, justification, et puis chose démesurée.

3870 Présentement, on veut faire sur mon terrain un viaduc qui va coûter tout près d'un million (1 M\$), présentement c'est une zone de séparation des eaux, où c'est que les deux (2) bassins versants arrivent, le nord se vide juste à l'endroit où le viaduc va être construit, le sud aussi, et puis ça prend un ruisseau, ça s'en va de l'autre côté de la transcanadienne.

3875 On fait un viaduc d'environ un million (1 M\$). Quand on dit, pour d'autres viaducs, qu'il y a eu des études de faites, c'est difficile à justifier. Nous autres, il y a environ trente hectares (30 ha) de terrain qui est concerné par ce viaduc-là, on va aller investir sur ma terre un million (1 M\$) en viaduc, pour trente hectares (30 ha) de terre que d'un bord et de l'autre, il peut y en avoir la moitié qui peut être échangée entre agriculteurs.

3880 On est quatre (4) agriculteurs concernés, ça fait que s'il reste la moitié ou mettons vingt hectares (20 ha), ça veut dire que le ministère paie pour ces vingt hectares (20 ha) là à environ cinquante mille dollars (50 000 \$) l'hectare. Quand on parle de justification.

3885 Puis la machine principale pour faire l'ouvrage passe pas en dessous du viaduc.

3890 Ma question est: c'est quel genre d'étude qui a été faite pour justifier un investissement d'un million (1 M\$), pour environ trente hectares (30 ha) de terrain. Est-ce que c'est pour jeter de la poudre aux yeux à l'UPA, dire, on prend son terrain, parce que moi, je cultive d'autres terres le long de la transcanadienne, environ vers le kilomètre 9 ou 10, on passe dans les plus belles terres de Dégelis, c'est planche comme une cenne, tu peux même pas trouver une roche pour tuer un siffleux si tu l'as dans tes jambes, c'est les plus belles terres.

3895 On m'enlève plus grand de terre là-bas, que j'aurai même pas droit de compensation, probablement, parce que c'est des terres que je loue, et puis on vient dépenser un million (1 M\$) chez nous, peut-être en pensant que je parlerais pas.

C'est quoi l'étude, c'est quoi la justification que le ministère a pour ce viaduc-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3900

Monsieur Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

3905 Ce qu'il faut dire d'abord, à partir du moment où on achète des terres agricoles de qualité supérieure ou de moindre qualité, on compense l'agriculteur pour le fond de terrain acheté, pour la perte de revenus engendrée à jamais, O.K.

3910 Maintenant, dans le cas où il y a des résidus de lots non cultivables ou plus compliqués à cultiver, des choses comme ça, lors des négociations, l'évaluateur, lors de ses rencontres avec les agriculteurs, lui, il cherche à le faire, ce mariage-là; il le fait, le joint, le courtage si on peut dire pour faciliter les reventes de terres, faciliter l'accommodement, si on peut dire, le remembrement de terres auprès des agriculteurs concernés.

3915 En plus de ça, après être passé à cette Commission-ci, vous savez que j'aurai à faire face à une autre commission, qui s'appelle la CPTAQ, qui me demandera exactement ce que

3920 monsieur demande, monsieur Picard, elle va me demander autant que possible de compenser les agriculteurs par des biens semblables; si je lui acquiers des terres, il va espérer que ces résidus-là vont être redonnés à des agriculteurs qui viennent d'en perdre autant, et il me pousse vers ces options-là.

Et c'est de cette façon-là qu'on négocie, aussi, et qu'on obtient des impacts moins grands pour les agriculteurs. Ce qui fait que ça, ça va être pris en compte.

3925 Lorsqu'on a localisé ces passages-là, les agriculteurs ont tous été consultés, on a essayé de faire pour le moins mal, mais c'est sûr qu'une autoroute, on s'entend, c'est une cicatrice importante, c'est une route sans accès, ça crée des embûches pour la culture.

3930 Monsieur va également être dédommagé pour les détours qu'il aura à subir, compte tenu du fait que je touche sa propriété; j'aurai un dossier d'indemnisation avec lui. Donc je vais devoir le compenser pour ses pertes. L'heure qu'il va prendre pour aller avec sa moissonneuse, de l'autre côté, lui sera rendue, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

3935 O.K. Si je comprends bien, vous allez travailler beaucoup sur le remembrement des terres entre agriculteurs.

3940 Mais vous savez comme moi que n'importe quel agriculteur va vous dire que son voisin ou ses voisins, ils font pas la job comme lui la fait.

Et monsieur Morneau, j'aimerais savoir un peu l'opinion du ministère, relativement aux terres agricoles qui sont affectées par le projet d'autoroute.

3945 Est-ce que ça convient, est-ce qu'il y a des choses qui devraient être faites d'une autre façon, finalement, pour améliorer ou encore optimiser le parcours.

PAR M. CAMILLE MORNEAU:

3950 Oui, avant de répondre à celle-là, j'aimerais quand même revenir sur l'histoire de la batteuse et ces choses-là, si vous permettez.

PAR LE PRÉSIDENT:

3955 Bien sûr, on vous écoute, monsieur Morneau.

PAR M. CAMILLE MORNEAU:

3960 Parce qu'il faut faire attention, on n'est pas dans les plaines de l'Ouest canadien, ici. C'est vrai que les batteuses ont grossi, mais quand on regarde la superficie cultivée dans la région ici, dans la MRC, ce que monsieur possède, ça va me surprendre qu'on va dépasser ça avant peut-être des siècles.

3965 Donc pour la région, peut-être un problème qui existe au niveau des passages agricoles, c'est que c'est du mur à mur au niveau du Québec. Je dis pas dans les plaines du Saint-Laurent, dans le coin de Saint-Hyacinthe, on a des très grandes superficies, des très belles terres, avec un rendement très élevé. Mais quand on est dans le Bas-Saint-Laurent-Gaspésie, on parle pas des mêmes choses.

3970 Donc nous, au niveau du ministère, quand on regarde justement où il y a une concentration justement d'activités agricoles très dynamiques dans ce secteur-là, c'est sûr qu'on serait en faveur d'avoir un passage agricole qui puisse permettre justement de transiter sous l'autoroute, plutôt que faire un détour de cinq kilomètres (5 km).

3975 Parce qu'aussi, il peut y avoir un problème de largeur excessive. Je suis pas familier vraiment avec le Code de la sécurité routière, mais j'ai l'impression que monsieur pourrait avoir des problèmes, aussi, avec soit la Sûreté du Québec ou les inspecteurs routiers.

3980 Et puis en ce qui concerne, c'est sûr qu'au niveau de l'agriculture, le ministère, ce qu'il prend en compte, c'est le développement local et surtout régional, au niveau de l'agriculture.

3985 La MRC du Témiscouata, il reste que si on regarde les revenus générés en 2004 par rapport à ce qu'on retrouve dans l'étude d'impact de 1999 où le tableau fait montre de trente-deux millions sept cent mille (32 700 000 \$), à peu près, c'est que dans l'espace de cinq (5) ans, on a des revenus générés de quarante-deux millions cinq cent mille (42 500 000 \$).

C'est sûr que l'acériculture y est pour beaucoup dans ces chiffres-là, donc il y a quand même une préservation qu'il faut faire.

3990 Cent trente-neuf hectares (139 ha) de terres affectées, c'est quand même assez considérable pour la région où les sols en général, c'est des sols quand même assez minces, et il faut être prudent, à cause de toutes les pentes qu'on retrouve dans la MRC du Témiscouata. C'est une région de lacs et surtout de montagnes, ce qui fait la beauté du paysage.

3995 Donc lorsqu'on arrive dans la partie des plus belles terres de Notre-Dame-du-Lac et ces endroits-là, c'est important de minimiser justement la perte de sols à ces endroits-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

4000 D'accord.

Oui, monsieur Bérubé.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4005 J'aurais un point important à ajouter, si vous me le permettez.

En fait, dans le cas de monsieur Picard par exemple, ça peut se produire ailleurs aussi, dans le cas où par exemple, on pourrait arriver à des ententes de remembrement de terres, de transfert de résidus, exemple du côté ouest versus du côté est, qui pourraient permettre à des agriculteurs que de ne cultiver que d'un seul côté de la 185, pour que l'autre, son voisin d'en face, puisse en faire autant de l'autre côté, parce qu'on peut pas toujours se promener dans les frontaux, entre guillemets, si on pouvait parvenir à ça lors des négociations, ça pourrait aller jusqu'à éliminer la construction d'un passage comme ça, la nécessité.

4015 Mais au stade où je suis, je peux pas présumer de ces ententes-là. Si le propriétaire du côté est veut rien savoir du remembrement, et que son résidu, il le veut ou il veut pas l'échanger, pour les raisons que vous donniez tantôt par exemple, le sien est plus beau que l'autre et etc., bon bien moi, je peux pas présumer de ça.

4020 Mais à partir du moment où je suis autorisé à construire un projet, là j'ai l'autorité pour aller négocier avec ces gens-là et entamer des discussions, des pourparlers, et éventuellement, entre gens de bonne foi, on en vient à s'entendre et peut-être éliminer des bouts de desserte, des traverses agricoles, ces choses-là.

4025 C'est sûr qu'on le vise. L'idée, c'est d'optimiser autant pour les agriculteurs que pour le gouvernement du Québec, on s'entend.

PAR LE COMMISSAIRE:

4030 Monsieur Bérubé, juste un petit complément.

Vous avez parlé d'une autre commission tantôt, est-ce qu'on peut savoir où vous en êtes dans ce dossier-là; pour l'instant, quelles sont les démarches que vous avez entreprises.

4035 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Bon, à date, au niveau de la CPTAQ, la demande est pas déposée. On attend de voir l'alignement ou le déroulement à tout le moins des audiences ici. Restera à voir si on va attendre

4040 le dépôt de votre rapport ou non, la sagesse nous dicte de l'attendre, des fois on est pressé, pour toutes sortes de raisons, on va au-devant et on dépose notre demande à la CPTAQ.

4045 En théorie, on pourrait le faire en parallèle. Idéalement, ce serait que quelqu'un de la CPTAQ assiste à votre commission, on a déjà fait les demandes, on a eu des fins de non-recevoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

4050 Je pense qu'ils ne sont pas intéressés à venir à nos commissions, parce qu'ils sont vraiment indépendants comme nous on l'est, et chacun a des champs d'application. Donc les gens de la CPTAQ préfèrent rester chez eux, et je les comprends. Je les comprends.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4055 Mais pour répondre clairement, on n'a pas déposé, à l'heure où on se parle.

PAR LE COMMISSAIRE:

4060 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur.

4065 **PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:**

4070 En tout cas, une dernière observation avant de terminer, avant de faire un viaduc d'un million (1 M\$), où c'est que ma machine principale passe pas, il serait peut-être bon de rencontrer les quatre (4) agriculteurs concernés, et prendre le million (1 M\$) et aller le mettre au kilomètre 7,2, dans le bas du village.

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

4075 Ça, vous nous direz ça plus tard, monsieur Picard.

4080

GEORGES O'LEARY

4085 **PAR LE PRÉSIDENT:**

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

4090 **PAR M. GEORGES O'LEARY:**

Bonjour monsieur le Président. Moi, hier, on a parlé d'un muret, moi je suis au kilomètre 24, on a parlé hier du bruit provoqué par la transcanadienne nouvelle, l'autoroute nouvelle.

4095 Je voudrais savoir, l'élévation qui est projetée au niveau de l'autoroute, parallèlement à celle qu'on a actuellement, c'est quoi le niveau de dénivellation qu'il y a entre les deux (2).

PAR LE PRÉSIDENT:

4100 Oui, monsieur Bérubé.

PAR LE COMMISSAIRE:

4105 Je pense que vous avez déjà répondu à une question similaire cet après-midi, pour la personne qui allait, est-ce que c'est cet après-midi ou hier soir...

PAR M. GEORGES O'LEARY:

Je pense que le nombre de pieds ou de mètres a pas été précisé.

4110 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

On va le vérifier et on va vous le dire avec précision assez vite.

4115 **PAR M. GEORGES O'LEARY:**

Avec le recul, aussi, de la transcanadienne, l'autoroute, parallèlement à celle qu'on a présentement, le recul vers l'est ainsi que l'altitude.

4120 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vers l'ouest, peut-être, parce que vers l'est, on va se retrouver dans le lac!

4125 **PAR M. GEORGES O'LEARY:**

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ils sont en train de chercher, avez-vous une autre question en attendant qu'ils trouvent la réponse?

4130

PAR M. GEORGES O'LEARY:

Mon autre question serait celle de la desserte avec le nouveau chemin du Lac qui va être fait, est-ce que ça va précéder l'autoroute, ou si ça va être pendant l'autoroute, ou si ça va être après l'autoroute.

4135

PAR LE COMMISSAIRE:

Les travaux sur le chemin du Lac.

4140

PAR M. GEORGES O'LEARY:

Les travaux du chemin du Lac qui va être la nouvelle desserte, j'aimerais savoir quand...

4145

PAR LE PRÉSIDENT:

À quel moment ça va être réalisé.

PAR M. GEORGES O'LEARY:

4150

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ça, est-ce que c'est fait avant, pendant ou après les travaux de construction de l'autoroute 85.

4155

Monsieur Bérubé.

4160

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

Bon en fait, il est tôt, il est même très très tôt pour parler d'ordonnancement de travaux, mais à prime abord, j'avancerais que fort probablement, ça va se faire après, compte tenu du fait que c'est une desserte, cette route-là, et qu'elle pourra peut-être être utilisée en cours de travaux, peut-être qu'on l'interdira aux camions, en tout cas ça pourra peut-être être un facilitant.

4165

Ce qui fait qu'idéalement, quand on utilise des voies de contournement, on les fait après les travaux, pour pas défaire ce qu'on vient de faire, finalement, par un transport plus intense.

Je sais pas si vous comprenez ce que je veux dire.

4170

PAR M. GEORGES O'LEARY:

Je pense, moi, qu'on peut pas penser que le trafic actuel peut tout être dévié dans cette route-là, qui est à quatre-vingt-dix degrés (90°) dans des endroits et très étroite aussi. On peut pas, je pense, dévier la circulation de l'été ou peu importe le temps, dans une petite route de même, qui est à peu près pas praticable.

4175

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, monsieur Bérubé.

4180

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

En fait, monsieur a raison dans le sens que oui, effectivement, c'est une route très sinueuse, dans ma tête il est hors de question de l'utiliser comme passage temporaire pour les camions par exemple, mais peut-être pour les véhicules légers, peut-être sur certains tronçons seulement.

4185

Il faudra voir, il y aura peut-être des phases qui pourront se faire, pour la reconstruction de la route, en parallèle avec la construction de l'autoroute comme telle. Ça, ce serait à voir.

4190

Il est tôt pour parler de ça, j'ai de la misère à me prononcer.

4195

PAR LE COMMISSAIRE:

Mais pour ce qui est de l'ordonnancement des travaux, est-ce qu'il est raisonnable de penser que vous aller réaliser une voie de l'autoroute et utiliser la 185 actuelle, et de dévier après sur la première voie pour construire la deuxième.

4200

PAR M. GEORGES O'LEARY:

Comme il a été fait au Nouveau-Brunswick, justement, oui.

4205

PAR LE COMMISSAIRE:

C'est quoi l'ordre des choses, dans des situations comme celles-là.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4210

Si vous voulez, je vais passer la parole à monsieur Lavoie, qui est gérant du projet. Il pourra peut-être vous expliquer un petit peu comment on procède habituellement.

PAR LE PRÉSIDENT:

4215

Monsieur Lavoie.

PAR M. SIMON LAVOIE:

4220

OK., c'est sûr qu'une des priorités qu'on a, quand on prépare un projet comme ça, c'est de maintenir les deux (2) voies de circulation en tout temps. Avec le débit de circulation qu'on a là, avec la topographie, on vient de réaliser Dégelis, on vient de réaliser Notre-Dame-du-Lac, on est en plein cœur des municipalités, et on a toujours maintenu les voies de circulation.

4225

Donc c'est ça, on dévie d'un côté, on construit de l'autre; un coup qu'on en a une de construite, une chaussée de construite, on dévie sur cette chaussée-là.

Encore là, il est très tôt pour savoir comment ça va se produire, mais grosso modo, c'est le principe.

4230

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Lavoie.

4235

Merci monsieur O'Leary.

PAR M. GEORGES O'LEARY:

4240

Question d'altitude, la première question, qui était le recul, à quelle distance avec la hauteur.

PAR M. MICHEL CARON:

4245

Est-ce que je pourrais avoir une confirmation de la localisation de monsieur O'Leary. C'est à peu près ici, je crois?

PAR LE PRÉSIDENT:

4250

Monsieur O'Leary, votre adresse?

PAR M. GEORGES O'LEARY:

1370, c'est la maison la plus près de la transcanadienne.

4255 **PAR M. MICHEL CARON:**

Vis-à-vis le kilomètre 24, 24,3, à peu près.

4260 **PAR M. GEORGES O'LEARY:**

Environ, oui, environ.

PAR LE PRÉSIDENT:

4265 Bon écoutez, pendant qu'ils vont chercher, ils vont nous donner la réponse tantôt, monsieur O'Leary, et si vous avez d'autres questions pour ce soir, vous pouvez vous réinscrire, il y a pas de problème.

Merci, monsieur O'Leary.

4270

GILLES GARON

4275 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Gilles Garon, s'il vous plaît.

Vous avez la réponse? Oui, allez-y.

4280

PAR M. SIMON LAVOIE:

4285 C'est sûr que c'est variable dans tout le secteur entre 25 et 22, sauf que vis-à-vis du secteur 24, près de la maison de monsieur O'Leary, la 185 et les chaussées de l'autoroute sont pratiquement au même niveau; les deux (2) chaussées prévues sont à peu près au même niveau que la 185 existante à cet endroit-là.

PAR LE COMMISSAIRE:

4290 Et la nouvelle sera à une distance plus grande de?

PAR M. SIMON LAVOIE:

4295 On s'éloigne vers l'ouest environ vingt mètres (20 m), le centre de la 185 au centre des deux (2) chaussées de l'autoroute. Donc on est décalé.

PAR LE PRÉSIDENT:

4300 Décalé de vingt mètres (20 m) vers l'ouest, parfait, merci monsieur Lavoie.

Bonsoir monsieur Garon.

PAR M. GILLES GARON:

4305 Bonjour, bonsoir.

4310 Le projet de l'autoroute 85, je crois ce que je comprenais hier, d'entrée de jeu, l'objectif premier, c'était au niveau de la sécurité routière, et ce qu'on n'a pas connu au niveau de la 185, qui est assez désastreux, et je pense que l'accord avec la communauté était pas à cent pour cent (100 %).

4315 J'aime beaucoup l'approche que les gens du MTQ ont eue de travailler avec la communauté, et je pense qu'il faut continuer encore un peu plus loin, je pense que l'audience nous permet ça.

Deuxième point aussi, non seulement sécurité, mais il y a l'opportunité aussi qui peut être offerte au niveau des communautés. J'ai deux (2) questions.

4320 Ma première question, et je suis pas ingénieur mais je veux juste comprendre, entre si on peut dire le kilomètre 20,8 puis le kilomètre 22,5, il y a une portion de chaussée, en fait la chaussée du côté est mais qui va en direction ouest, qui va être, comment on dit ça, renaturalisée.

4325 Si on dit à ce moment-là qu'on a déjà un fond, que la fondation de la route est déjà faite, elle est toute faite, est-ce que c'est logique que je puisse penser que ça coûte moins cher de retravailler une route dont la fondation est toute faite, qu'elle est en exercice depuis trente-trente-cinq (30-35) ans, que plutôt de refaire un bout de tronçon en fait de un point sept kilomètre (1,7 km), de dénaturiser une portion de secteur, et puis refaire ça à neuf.

4330 En fait, si je précise ma question, c'est que j'avais déjà parlé d'ailleurs aux gens du ministère à ce niveau-là, la portion de chaussée du côté est mais qui va vers la direction ouest, pourquoi à ce moment-là on continuerait pas d'emprunter le tracé actuel de la route 185 plutôt que renaturaliser tout ça, puis est-ce que ce serait plus économique à faire que refaire ça à neuf complètement.

4335 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bérubé.

4340 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui, la question est pertinente, on l'a regardée. Monsieur Lavoie pourra expliquer les raisons qui nous ont motivés à s'en aller plus vers l'ouest, si vous voulez.

4345 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, monsieur Lavoie.

PAR M. SIMON LAVOIE:

4350 OK., monsieur le Président, la raison est assez simple, c'est une question de rayon, de géométrie, de norme. Le rayon de l'autoroute ici...

PAR LE PRÉSIDENT:

4355 Où ça, ici? Ici, c'est où, ça?

PAR M. SIMON LAVOIE:

4360 Excusez-moi, dans la courbe au kilomètre 22, excusez-moi.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça c'est mieux.

4365 **PAR M. SIMON LAVOIE:**

Si on essaie de maintenir – premièrement, le rayon est plus abrupt ici, le rayon est plus court que le rayon de l'autoroute ici, au kilomètre 22, si on essaie que la chaussée épouse la route 185 existante, il faut penser qu'il faut tout décaler ça vers le sud, si on veut.

4370

Et le bout de tangente, une route, c'est des bouts de tangentes avec des courbes, qui sont reliées par des courbes, donc la tangente ici, je serais obligé de la prolonger, la tangente c'est le bout droit, vers le kilomètre 22. Et l'autre tangente, on serait obligé de la décaler un petit peu, pour épouser cette courbe-là.

4375

Donc le bout de tangente viendrait ici, et on viendrait exproprier des maisons supplémentaires dans le secteur du kilomètre 20. C'est la raison pour laquelle on a décalé la route, et elle chevauche pas la 185 actuelle.

4380 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

Votre seconde question, monsieur Garon.

4385

PAR M. GILLES GARON:

Non, je m'en tiendrais encore à ma première question, parce que je comprends les tangentes et tout ça, je suis pas ingénieur mais je peux comprendre les tangentes, sauf qu'il reste quand même que ce bout de tronçon là, durant trente-cinq (35) ans, il a fait l'ouvrage; il y avait trois (3) voies de circulation là-dessus.

4390

Est-ce que ça coûte moins cher de retravailler une fondation de route que de refaire au complet, et ça coûte combien, à ce moment-là, chacune.

4395

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bérubé, est-ce que vous avez les informations monétaires relativement à la question de monsieur Garon, c'est-à-dire est-ce que ça coûte moins cher de continuer à travailler sur une fondation existante plutôt que d'en refaire une nouvelle.

4400

Et si ça coûte plus cher refaire une nouvelle, quelle est la différence de coût entre travailler sur une fondation existante et sur une nouvelle.

4405 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Écoutez, monsieur Garon a totalement raison, autant que possible on a essayé d'épouser le corridor de la 185, d'abord pour l'espace.

4410

Quand ça a été possible, en plus on va le faire aux plans et devis plus avancés, si on peut dire, quand ça va être possible, on va aussi réutiliser les fondations existantes, parce qu'il faut penser qu'en tracé, en plan, il faut épouser mais il faut l'épouser aussi en altitude, si on peut dire. Ce qui fait que c'est pas évident.

4415

Si ma route est deux mètres (2 m) au-dessus de la route actuelle, j'ai beau être dans le même corridor, je peux pas utiliser les fondations actuelles, vous comprenez.

4420 Ça fait que ça, ça a été l'objectif dès le début, les commandes qu'on a passées, les tracés ont été faits dans le but d'optimiser l'utilisation du corridor actuel, autant pour préserver l'agriculture, préserver les corridors forestiers, préserver, bon, les autres usages, pas empiéter sur les propriétés inutilement.

4425 Bon, c'est certain que pour nous autres, c'est beaucoup plus économique d'utiliser une fondation déjà en place, on l'a fait entre autres dans le secteur de Saint-Antonin, où est-ce qu'on a pu se marier et réutiliser une fondation.

4430 Dans ce cas-ci, la courbe comme telle, oui elle fait le travail depuis trente (30) ans, en tout cas une trentaine d'années et plus, sauf que malheureusement, c'est une courbe qui est plus raide, qui est moins confortable, et surtout qui est moins sécuritaire. Et le justificatif de ce projet-là, c'est la sécurité routière, vous l'avez mentionné avec raison, c'est la sécurité. Ce qui fait qu'il était pas question d'épouser un rayon de courbe sous la norme.

4435 Ça fait que dans ce cas-là, c'est ça qui a guidé nos choix. Simon a expliqué un petit peu les coûts et tout ça, c'est certain que si on avait pu le faire, on l'aurait fait.

PAR LE PRÉSIDENT:

4440 Est-ce qu'à l'heure actuelle, si je comprends bien, le niveau de courbe est en dessous de la normale?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4445 Actuellement, le rayon de courbure à cet endroit-là peut, écoutez, il faudrait le vérifier, peut rencontrer la norme d'une route de statut national, qui est une 185.

Mais là, on parle d'une route conçue avec des rayons de cent dix kilomètres-heure (110 km/h), pour des vitesses pratiquées de cent dix kilomètres-heure (110 km/h). On va afficher à cent (100 km/h), on designe à cent dix (110 km/h).

4450 Même, je vous dirai, à maints endroits, quand on a pu le faire sans entraver tout ce que je mentionnais tantôt au niveau de l'agriculture, de l'usage, etc., on a designé à cent vingt kilomètres-heure (120 km/h), autant que possible.

PAR LE PRÉSIDENT:

4455 Parce qu'on sait très bien que même si vous designez à cent (100 km/h), les gens roulent à cent vingt (120 km/h); c'est sûr qu'on vous demandera pas de designer à cent vingt (120 km/h) parce que là, ils vont rouler à cent quarante (140 km/h).

4460 Mais je présume que le niveau de courbe, la courbure, c'est tenu en compte que les gens roulent plus vite que cent kilomètres-heure (100 km/h), n'est-ce pas.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4465 Un rayon de courbure, pour une vitesse pratiquée de cent kilomètres-heure (100 km/h), c'est quatre cent cinquante mètres (450 m) de rayon; pour cent dix (110 km/h), on passe à six cents mètres (600 m) de rayon; pour cent vingt (120 km/h), je pense qu'on est rendu à sept cent cinquante (750 m) ou huit cents (800 m), en tout cas c'est des bons rayons. Vous les tracerez pour le plaisir.

4470 Et on parle de minimum. Et habituellement, on le fait pas, c'est des courbes qui sont pas confortables. Quand on peut, on "upgrade".

PAR LE COMMISSAIRE:

4475 Ce qu'on sait de façon simple, est-ce qu'on peut savoir le rayon de courbure de la route actuelle?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4480 Oui, on pourrait le savoir. Je sais pas si ça va être simple, mais si vous me le demandez, on va l'avoir.

PAR LE COMMISSAIRE:

4485 Oui, on vous le demande.

PAR LE PRÉSIDENT:

4490 Et est-ce que ce secteur-là, c'est un secteur accidentogène.

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

4495 Bon écoutez, comme statistiques d'accidents pour le tronçon comme tel, on est près des taux critiques. Au niveau de pondération de la gravité des accidents, on excède les taux critiques.

4500 C'est ça la problématique de la 185, entre le kilomètre 0 et 12, c'est ça que donnent les résultats.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais dans ce coin-là plus spécifiquement, entre le kilomètre 22 et 24, ou 20 et 24, non, 23 et 21, c'est ça?

4505

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

On va les vérifier, on va vous les dire, monsieur.

4510

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, je vous remercie, monsieur Bérubé.

Votre deuxième question, monsieur Garon.

4515

PAR M. GILLES GARON:

Ma deuxième question, vous allez voir qu'elle est un petit peu en lien avec ça, on dit que le Témiscouata est beau à découvrir. Actuellement, il y a beaucoup d'offensive qui est faite sur le tourisme, qui est faite sur le Témiscouata, les gens viennent ici, on est une région qui est méconnue et qui est en plein potentiel. On est sur un axe national, on en est conscient.

4520

J'ai posé hier, en entrée de jeu, je vous ai dit que, j'ai parlé au niveau de la halte routière, je crois que j'ai fait une erreur parce qu'aujourd'hui, la consonance d'une halte routière, c'est avec toutes les commodités commerciales et etc.

4525

Et j'écoutais tantôt monsieur Bérubé qui disait qu'il voulait pas être en compétition par rapport aux commerces du milieu, et c'est très bien, j'apprécie ça beaucoup.

4530

Cependant, ce point de vue là est un cliché national pour la région du Témiscouata, non seulement Notre-Dame-du-Lac, mais pour le Témiscouata.

Ce que je veux dire, ce qu'on essaie de préserver, et les intervenants en tourisme veulent préserver, c'est ce point de vue là qui est tout à fait extraordinaire. Et on est conscient d'une chose, ce sera pas lorsque la route sera faite qu'on devrait dire, on aurait donc dû!

4535

Moi, ce que je vois, lorsque je regarde la photo, et ma question va venir, je regarde le nouveau tracé qui est proposé, je comprends les rayons de courbure, au niveau ingénierie, je comprends ça, mais par contre il y a déjà un tracé qui existe, la fondation, elle est déjà faite, elle a été éprouvée pendant trente-cinq (35) ans.

4540

Moi, pour une question d'équilibre, lorsqu'on parle d'audiences publiques sur l'environnement, je veux dire moi, pour l'équilibre environnemental, je pense que c'est assez

4545 large, j'aimerais ça que ce qu'on appelle aujourd'hui communément la halte routière soit déplacée et relocalisée en un belvédère, et vraiment un belvédère extraordinaire qui mettrait en relief la région du Témiscouata.

4550 Ce serait preuve d'originalité. Et si je pars du kilomètre 0 et je me rends au prochain "pipi-room" qui est à la halte routière à Rivière-du-Loup, c'est à peu près au kilomètre 96, je crois qu'on rentre dans la norme, à ce moment-là, du soixante-dix kilos (70 km).

Et je pense que ce serait justifié de pouvoir conserver un équipement qui existe déjà, qui a fait ses preuves en termes de rétention, et qui pourrait être mis en valeur davantage.

4555 Alors est-ce que le ministère, ma question, est-ce que le ministère est complètement fermé par rapport aux demandes de la communauté pour donner une infrastructure qui serait vraiment valorisante pour la région, ou tout simplement, on s'en tient "by the book" et on veut rien savoir parce que ça existe pas dans les plans.

4560 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

4565 J'aurais envie d'envoyer la question au directeur régional, et je pense que je vais le faire.

Est-ce que vous pouvez répondre, monsieur Rioux, à la question de monsieur Garon.

PAR M. NELSON RIOUX:

4570 Je crois pas qu'il y ait une fermeture complète. Par contre, comme vous l'a signalé Victor, c'est pas sans conséquences lorsqu'on veut ouvrir ou maintenir une halte routière, la mise en service a des conséquences sur le milieu, monsieur Garon l'a cité, il l'a bien compris. Alors il faut être conscient de ça.

4575 Trouver un autre site, aussi, il faut être conscient de ça, il faut trouver un site qui est peut-être approprié. Dans une courbe comme ça, j'en suis pas sûr, parce qu'on est quand même aussi dans un endroit où il faut donner des accès, des entrées et des sorties. Alors c'est pas un endroit idéal pour situer une halte routière.

4580 Alors on peut réexaminer cette possibilité-là, mais aujourd'hui même, je suis pas en mesure de vous donner une réponse sûre, parce que je pense qu'il y a des tenants et aboutissants à approfondir de ce côté-là.

4585

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Rioux.

4590

Mais en fait, ce que monsieur Garon disait, ce n'était pas une halte routière mais plutôt un belvédère.

4595

Donc à la lueur de cette demande-là, compte tenu que c'est un belvédère qui est complètement différent d'une halte routière, est-ce que cette possibilité-là, des discussions pourront avoir lieu avec la Ville de Notre-Dame-du-Lac, à cet effet-là, de regarder ensemble si cette alternative pourrait être réalisable.

PAR M. NELSON RIOUX:

4600

On peut le regarder avec la municipalité, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

4605

Parfait. Donc vous prenez l'engagement, monsieur Rioux, de vous asseoir avec la municipalité de Notre-Dame-du-Lac et de regarder ça ensemble?

PAR M. NELSON RIOUX:

4610

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

4615

Merci monsieur Rioux.

Et il est déjà cinq heures et dix (5 h 10), nous allons arrêter pour cet après-midi et nous continuerons ce soir, à dix-neuf heures (19 h).

4620

Oui, monsieur Bérubé, vous avez peut-être une (1) ou deux (2) réponses?

PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:

On peut peut-être vous donner les réponses au niveau des taux d'accidents du secteur.

4625

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui.

PAR M. MICHEL CARON:

4630

Alors les taux d'accidents sont présentés à la page 19 de l'étude d'impact, par kilomètre, et on peut voir qu'au kilomètre 23, c'est sûr, c'est un petit graphique, c'est en bas de un accident par million de véhicules, c'est en deçà de ce qu'on considère un taux critique dans le secteur. Le taux critique dans le secteur, le taux critique moyen, c'est un virgule trente et un (1,31).

4635

Par contre, si on regarde l'indice de gravité, il se rapproche de la moyenne des accidents graves.

PAR LE PRÉSIDENT:

4640

Donc l'indice de gravité est beaucoup plus fort que le taux critique, c'est ça?

PAR M. MICHEL CARON:

4645

Oui. C'est souvent le cas sur la route 185, c'est pas tant le nombre d'accidents, c'est souvent la gravité.

PAR LE PRÉSIDENT:

4650

Parfait, merci.

On se revoit à dix-neuf heures (19 h) ce soir.

4655

SÉANCE AJOURNÉE AU 24 OCTOBRE 2006 À DIX-NEUF HEURES (19 H)

4660

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.

4665

FLORENCE BÉLIVEAU
Sténotypiste officielle.

4670