

**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 3**

---

Séance tenue le 24 octobre 2006 à 19 h  
Salle Témiscouata  
7, rue de la Fabrique  
Notre-Dame-du-Lac

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 24 OCTOBRE 2006

SÉANCE DE LA SOIRÉE

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| MOT DU PRÉSIDENT .....          | 1  |
| PÉRIODE DE QUESTIONS            |    |
| QUESTIONS DE LA COMMISSION..... | 2  |
| M. JEAN-MARIE MICHAUD .....     | 10 |
| M. RÉMI MALENFANT .....         | 16 |
| M. MARCEL-MARIE PICARD.....     | 29 |
| Mme PIERRETTE BEAULIEU.....     | 37 |
| REPRISE DE LA SÉANCE            |    |
| M. ÉMILIEN NADEAU .....         | 50 |
| M. YVES PERRON.....             | 52 |
| M. DONALD SOUCY .....           | 53 |
| QUESTIONS DE LA COMMISSION..... | 56 |
| MOT DE LA FIN .....             | 99 |



**SÉANCE DU 24 OCTOBRE 2006**  
**SÉANCE DE LA SOIRÉE**  
**MOT DU PRÉSIDENT**

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames et messieurs, bonsoir. Nous débutons la troisième 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.

Monsieur Bérubé.

15

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Non, il y a eu rien de déposé entre-temps.

20 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci.

25 Du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a quelqu'un parmi vous qui a des documents à déposer à la Commission, non plus?

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

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

35 Et avant d'appeler un premier intervenant, je tiens à vous rappeler les règles de procédure en audience. 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 et réponses me sont directement adressées.

40 Enfin, 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.

**PÉRIODE DE QUESTIONS**  
**QUESTIONS DE LA COMMISSION**

45

**PAR LE PRÉSIDENT:**

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

50

Monsieur Douglas Casey. Monsieur Casey n'est pas là non plus.

Madame Line Beaupré. Madame Beaupré n'est pas là.

55

Monsieur Jean-Marie Michaud. Je ne le vois pas non plus. Donc ça va bien, il y a aucun intervenant qui est arrivé, ceux qui se sont inscrits au registre.

De toute façon, la Commission – oui, monsieur Bérubé.

60

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Je vous rappelle qu'on a les élévations, les pentes, excusez, les pourcentages de pentes, si vous avez du temps. En tout cas, je vous dis ça.

65

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, vous pouvez y aller, on vous écoute.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

70

Si vous le voulez, Simon va vous les réciter.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

75

Entre le kilomètre 22 et 25, les pentes varient de trois pour cent (3 %) à cinq pour cent (5 %). Et entre le kilomètre 20 et 22, les pentes varient de quatre (4 %) à huit pour cent (8 %), une petite section de huit pour cent (8 %) sur environ deux cents mètres (200 m).

**PAR LE PRÉSIDENT:**

80

Parfait, merci monsieur Lavoie.

Donc la Commission a quand même un certain questionnement, et je pense qu'en attendant que les gens arrivent, ceux qui se sont inscrits au registre, je vais y aller.

85

90 Vous mentionnez dans votre étude d'impact que la route 185 constitue la quatrième porte pour les échanges de marchandises sur la base des débits de camions, et possiblement la troisième en importance sur la base du tonnage de marchandises. Donc c'est à la page 22 et 23 de votre étude d'impact.

95 Et ma question est la suivante: Est-ce que vous avez des données comparatives pour étayer cette position. Et quand je parle de données comparatives, donc si la première porte d'entrée est l'Ontario, donc vous devez avoir des données, et des débits de camions et également de débits de marchandises, donc la même chose pour la deuxième.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

100 Oui, on a des données, monsieur le Président.

Si vous voulez, je vais demander à Michel Caron de vous expliquer ça un petit peu.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

105 Oui, allez-y, monsieur Caron.

**PAR M. MICHEL CARON:**

110 Alors les données sur cette question-là proviennent d'une étude, d'une enquête sur le camionnage qui a été faite par le ministère des Transports en 1999.

115 Là, c'est sûr que de vous donner comme ça les données, mais elles sont à l'intérieur de ça, je pourrais sans doute vous les sortir assez rapidement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

120 Donc OK, vous allez nous les sortir.

Et vous faites les comparatifs, il y a des comparatifs qui sont faits avec les autres régions plus importantes, j'imagine?

**PAR M. MICHEL CARON:**

125 En fait, vous avez quatre (4) axes importants, qui est l'axe avec la 401 pour aller à Toronto, en Ontario; vous avez l'autoroute 15; et l'autre, je pense que c'est l'autoroute 10. Et la route 185.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

130 Donc ça a été fait, c'est une étude d'origine-destination qui a été faite auprès des camionneurs en 99.

Est-ce qu'il y a eu d'autres études d'origine-destination qui ont été réalisées par la suite.

**PAR M. MICHEL CARON:**

135

À ma connaissance, non.

Bon, il faudrait quand même que je prenne un peu le temps de le lire, mais en fait ça, c'est tiré de ça, c'est un petit résumé.

140

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, donc si c'est un petit résumé, c'est facile à ce moment-là de pouvoir le déposer par la suite auprès de la Commission.

145

**PAR M. MICHEL CARON:**

On me dit qu'il a déjà été déposé à la Commission.

150

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et c'est le document d'origine-destination, c'est ça, l'étude d'origine-destination. Qui contient combien de pages.

155

**PAR M. MICHEL CARON:**

Alors je vais quand même vous citer le titre, "Profil des déplacements interurbains de véhicules lourds empruntant la route 185 à Dégelis, à la frontière du Nouveau-Brunswick, enquête sur le camionnage de 1999". Et ça comporte quinze (15) pages.

160

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vous avez des données des autres axes également, c'est ça?

165

**PAR M. MICHEL CARON:**

Absolument.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

170

Parfait.

Donc il y en a pas d'enquête origine-destination qui est prévue dans quelque temps, sur la 185?

175

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

180 Non, il y a rien de plus récent que ce document-là à notre disposition, actuellement. Et vous comprendrez que c'est une opération assez gigantesque, de faire ce genre de travail. C'est pas impossible, là, mais il y en a pas de prévu à court terme, en tout cas dans les plans.

Ça va venir sûrement un jour, pour se remettre à jour, mais disons que c'est quand même des données relativement fiables, qui datent de sept (7) ans, disons.

185

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Dans votre estimation, vous avez retenu un taux d'augmentation de deux pour cent (2 %) du débit routier sur la 185, alors qu'au Québec, c'est entre un point cinq (1,5 %) et deux pour cent (2 %).

190

Qu'est-ce qui justifie un taux aussi élevé pour la route 185 par rapport à, je le sais pas moi, la route 401, ou la 15, ou la 30.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

195

En fait, l'augmentation du débit sur la route 185 actuelle, on parle d'environ un point trente-cinq pour cent (1,35 %), les années où on se situe; je vous dis environ, c'est quand même assez précis, c'est un point trente-cinq (1,35 %), selon les compteurs permanents qu'on a. Ces compteurs-là analysent journalièrement les débits, donc c'est très précis.

200

Dans les premières études d'impact qu'on a faites dans le secteur, les premières études approfondies, l'étude d'opportunité, on est allé jusqu'à parler de trois pour cent (3 %); excusez, l'étude d'opportunité date de 98 et puis on allait vers un trois pour cent (3 %), disons que c'était une bonne prévision à ce moment-là, mais il y a eu une baisse importante du camionnage dans les dernières années.

205

Ce qui fait que là, on pense être un petit peu dans le creux de la vague, à un trente-cinq (1,35 %). On a jugé optimiste de prendre deux (2 %).

210 Et aussi, c'est ce qui a été pris entre autres pour calibrer nos modèles, au niveau de l'incidence sur le bruit, ce qui fait qu'étant allé avec une augmentation plus importante un petit peu, bien, on s'est mis une marge de sécurité au niveau des évaluations d'impact sur le bruit.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

215

Est-ce que vous pourriez nous indiquer quel est le taux de croissance du débit journalier moyen annuel des véhicules lourds; est-ce que vous avez cette augmentation-là?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

220

On a des données, je vas fouiller ça, d'après moi on est capable de vous fournir ça assez vite.

225

On évalue, je pense que vous le savez déjà, à vingt-cinq pour cent (25 %) le pourcentage de camions sur les six mille cinq cents (6500) véhicules.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

230

Donc excusez-moi, monsieur Bérubé, ce serait intéressant de connaître peut-être cette croissance-là au cours des sept (7) ou huit (8) dernières années.

235

Disons à partir de 96, si on peut avoir disons quel a été le débit moyen journalier annuel des véhicules lourds, 96-97-98 et jusqu'à 2006. Bien, 2006 est pas terminé, mettons 2005, on s'entend.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

240

D'accord. Je devrais être en mesure de vous le fournir assez vite. Je vais essayer pour demain, je vous le promets pas, mais d'après moi, je vas être capable.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, monsieur Bérubé.

245

Peut-être juste une précision. Selon la figure 2-5 de l'étude d'impact, à la page 13, le DJMA en 2020, à la station de comptage de Dégelis, serait d'environ neuf mille (9000) véhicules. Or, le DJMA indiqué à la page 12 serait de sept mille quatre cents (7400) véhicules, à Dégelis, en 2020.

250

Quel est le bon chiffre, finalement? C'est juste question de précision.



**PAR LE COMMISSAIRE:**

255 À la figure de la page 13, la courbe indique neuf mille (9000) en 2020, et le dernier  
paragraphe en bas de la page 12:

"Selon cette hypothèse, en 2020, le DJMA atteindrait près de sept mille quatre cents  
(7400) véhicules à Dégelis."

260 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc c'est lequel chiffre qui est bon, est-ce que c'est le sept mille quatre cents (7400) ou  
le neuf mille (9000).

265 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Je vas vérifier, si vous me le permettez; je peux pas répondre sur-le-champ, mais on va le  
vérifier.

270 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous allez le vérifier, vous allez nous revenir avec ça, parfait.

275 Dans l'étude d'impact, il est aussi indiqué que les compteurs sont relevés à tous les trois  
(3) ans, exact, et donc les plus récents débits de circulation résultent des années 2000 et 2002,  
ce qu'on retrouve comme indications dans l'étude d'impact.

Est-ce qu'il y a eu des données pour l'année 2005.

280 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui, selon moi, il y a des données plus récentes qui sont disponibles. On en avait parlé,  
c'est une demande qui nous avait été formulée.

285 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est parce qu'on n'a pas eu, en tout cas je me souviens pas d'avoir lu ça encore, peut-  
être que ça a été déposé et je l'ai pas vu.

290 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Non, je crois pas que vous l'ayez, non, on vous l'a pas remis encore. Mais la commande  
suit son cours, on va mettre de la pression.

295 En fait, si vous me laissez du temps, je vas être en mesure de vous répondre, mais pas ce soir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

300 Parfait.

Donc dans le même ordre d'idée, vous avez combien de stations de comptage permanentes en opération.

305 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Il y en a une, d'après moi.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

310 Il y en a seulement qu'une, à Dégelis j'imagine, c'est celle de Dégelis?

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

315 Oui.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Est-ce qu'il y en a d'autres jusqu'à Rivière-du-Loup?

320

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Il y en a pas. Les compteurs permanents, il faut dire qu'on en a très peu.

325

C'est que c'est quand même, c'est un outil qui aide à nous guider au niveau général, si on peut dire, de ce qui est pratiqué, mais le débit varie terriblement, dépendamment, quand on s'approche des secteurs urbains, quand on approche un croisement d'une artère importante, une collectrice, un gros générateur de trafic, ces choses-là, ce qui fait que finalement, on aime mieux en avoir dans des situations, habituellement elles sont dans des secteurs qui sont peu influencés localement, pour nous donner vraiment une idée de ce que l'axe supporte comme tel.

330

Quand on a besoin de débits plus particuliers, comme par exemple pour la réalisation de ces études-là, bien, on fait des comptages ponctuels, si on peut dire, c'est des comptages très précis qui nous permettent aussi de caractériser qu'est-ce qui passe comme véhicules. Même, en même temps, par la même occasion, on relève la vitesse pratiquée.

335

**PAR LE PRÉSIDENT:**

340 Les données du tableau 2.3, à la page 9, sont tirées d'une étude de 1995. Est-ce qu'il existe des données plus récentes que celles-là ou bien c'est les dernières données que vous avez.

**PAR M. MICHEL CARON:**

345 La source de cette information-là provient de l'étude d'opportunité qui a été faite en 97-98, si je me trompe pas, 97-98. Ce sont des données qui datent de ce moment-là.

350 Et puis pour réaliser ça, je crois que c'est sur la base aussi d'une enquête d'origine-destination, et je crois pas qu'il y a eu d'autre enquête origine-destination qui a été faite, de cette envergure-là, dans les dernières années.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

355 Parfait, merci monsieur Caron.

**PAR M. MICHEL CARON:**

360 J'aimerais peut-être vous montrer une figure concernant les débits, on avait fait un exercice pour montrer la situation des débits dans les dernières années. Vous avez les débits jusqu'à 2004-2005-2006, sur cette figure-ci.

365 Ce que vous avez dans la couleur magenta, c'est ce qu'on appelle, nous, les DJMA; ce que vous avez un peu plus haut, les bâtons un peu plus haut, en beige, c'est les DJME, ça veut dire les débits journaliers moyens d'été, et en bas, vous avez les DJMH, les débits journaliers moyens d'hiver, les bâtons qui sont en bleu pâle.

370 Je pourrais déposer cette figure-là, et c'est sur cette base-là que tantôt, monsieur Bérubé vous disait que l'accroissement du trafic de 1986 à 2005, ça donne à peu près une croissance de l'ordre de un point trente-cinq pour cent (1,35 %) par année.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

375 Oui, très bien, vous allez déposer, excellent, merci.

---

380

**JEAN-MARIE MICHAUD**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

385

Maintenant, je vais demander à monsieur Jean-Marie Michaud, s'il vous plaît, de bien vouloir se présenter.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

390

Si je peux me permettre, monsieur le Commissaire, on a la réponse au sujet de l'erreur en page 12, bien, de l'erreur, une précision qui apporterait une éclaircie, disons, au niveau des deux (2) débits qu'on rencontre.

395

La donnée à la page 12 reflète une prévision basée sur une augmentation de débit de deux pour cent (2 %) par année, tandis que la figure 2-5 montre une augmentation de trois pour cent (3 %). Quoi qu'il soit écrit "Taux d'accroissement appliqué de deux (2 %)", il faudrait lire trois (3 %). Donc il est erroné.

Donc en fait, c'est le deux pour cent (2 %) qu'il aurait dû montrer.

400

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Alors autre précision, tant qu'à y être!

405

La figure 2-6, en bas de la 2-5, il y a des niveaux de service actuels et futurs.

Est-ce qu'ils le sont avec le deux pour cent (2 %) ou avec le trois pour cent (3 %), juste pour qu'on soit certain.

410

**PAR M. MICHEL CARON:**

Ils devraient l'être avec le deux pour cent (2 %), je peux faire une vérification.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

415

Voulez-vous valider ça, s'il vous plaît.

**PAR M. MICHEL CARON:**

420

Oui, je peux faire faire la vérification.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait.

425 Oui, bonsoir monsieur Michaud.

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

430 Bonsoir monsieur le Président, bonsoir. J'ai juste une petite rétrospective pour après-midi, juste deux (2) petites secondes.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

435 On va vous laisser deux (2) secondes!

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

De toute façon, c'est la dernière fois que je parle, OK, merci.

440 Après-midi, monsieur Nadeau vous a fait des suggestions, monsieur le maire Nadeau. De toute façon, c'est une personne avec un bon dossier d'intégrité. Et vous avez eu aussi des suggestions concernant toujours le kilomètre 7.2.

445 On parlait d'emplois, ça a pas l'air à fonctionner, on a essayé de trouver un tapon de solutions pour éventuellement, c'est sûr qu'on s'essaie au niveau du ministère des Transports pour que ce soit une réponse positive qu'il recommande au BAPE.

450 La question que je me posais, si c'est toujours non, mais par contre, sans me comparer à d'autres, et je veux rien enlever aux autres, et je nommerai pas de noms, quand vous me parlez qu'il y a cinq cents (500) automobiles qui vont passer, il y a cinq mille (5000) automobiles qui passaient dans notre coin mais s'il y aurait des bretelles, il y aurait seulement cinq cents (500) automobiles et ça justifie pas le coût des bretelles, ce que j'ai compris, à d'autres endroits où c'est que vous avez demandé ça, il y a d'autres endroits que vous avez bonifié le projet, et il y a seulement cinquante (50) automobiles qui passent, mais vous avez donné quand même une  
455 bretelle.

Mais je suis pas venu ici pour leur enlever ça, et puis je veux pas nommer de noms non plus, mais c'est ce que j'ai compris l'autre jour dans votre intervention.

460 Nous autres, je sais pas si c'est une question, si vous nous parlez d'un projet de cinq millions de dollars (5 M \$), vous parlez des bretelles qui vont coûter trois millions de dollars (3 M \$), si j'ai bien compris, et un viaduc, deux millions (2 M \$), toujours au kilomètre 7.2, maintenant ça a l'air à être une question d'argent, je pense, toujours, j'espère, parce que je vois

465 pas d'autres façons de s'en sortir, quelqu'un qui donne cinq cent mille (500 000 \$) par année, je  
sais pas si c'est une question, sur une période minimum de dix (10) ans, je parle de  
commerçants, bien entendu, est-ce que ça justifie, en argent, au moins des bretelles pour sauver  
les commerces et d'autres emplois.

470 Je sais pas si c'est considéré comme une question ou si je suis hors d'ordre.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est une question que je vais transmettre à monsieur Bérubé.

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

Merci.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

480 L'ajout d'un échangeur ou non, nous, c'est sûr qu'au ministère, comme je vous ai  
expliqué, on le base tout le temps sur l'utilisation comme telle. Les retombées économiques des  
entreprises qui bénéficieraient de l'échangeur ou encore les investissements retournés, si on  
veut, à la province, ça dépasse peut-être, pas juste peut-être, ça dépasse mon niveau d'autorité,  
485 disons.

C'est quelque chose qui indirectement est considéré mais directement l'est pas, je  
l'admets.

490 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, merci monsieur Bérubé.

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

495 J'ai pas tout à fait compris sa réponse, il m'a donné deux (2) volets, je pense qu'il y a  
deux (2) volets dans cette histoire-là.

500 Ce que j'essayais de trouver, c'était une solution financière. J'ai cru comprendre ça, mais  
on a essayé plusieurs autres sortes de solutions.

505 Je trouvais que ce que monsieur Nadeau avait expliqué aujourd'hui, parce que c'est des  
projets à long terme pour la Ville aussi et des considérations futures, je me suis dit, bien ça, si ça  
fonctionne pas, bien au moins on a des preuves que nous autres, ça fonctionne à ce niveau-là.

Et je pense aussi, l'autre question que je me posais, c'est les deux (2) paliers de gouvernement qui paient, je pense, c'est tu le fédéral-provincial, c'est tu cinquante-cinquante (50 %-50 %), ça.

510 **PAR LE PRÉSIDENT:**

À l'heure actuelle, à moins que je me trompe, monsieur Michaud, c'est strictement du ressort du gouvernement provincial. Sauf que je pense qu'il y a une demande qui a été effectuée ou qui sera effectuée auprès du gouvernement fédéral pour que le fédéral participe dans ce tronçon entre Cabano et la frontière avec le Nouveau-Brunswick.

Est-ce que je me trompe, monsieur Bérubé, là-dessus.

520 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Effectivement, vous avez raison, il y a eu des demandes de présentées. Les ententes sont pas conclues, mais c'est sûr que c'est dans l'air et ça a été discuté à des paliers intergouvernementaux.

525 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et monsieur Michaud ne semble pas avoir très bien saisi votre réponse de tantôt, est-ce que vous pourriez peut-être la réexpliquer ou peut-être apporter un supplément d'information, à savoir est-ce que le fait que des entreprises génèrent cinq cent mille dollars (500 000 \$) en revenu pour le gouvernement du Québec, ça pourrait être considéré dans la construction d'échangeur, finalement, parce qu'ils considèrent que les revenus qu'ils génèrent contribuent à la prospérité du Québec.

535 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Bon écoutez, c'est certain qu'une entreprise génère des profits qui sont en partie redistribués à l'État, on a tous compris comment fonctionnait le système.

540 Les retombées en termes d'investissement par cette entreprise-là dans le gouvernement peuvent justifier peut-être l'ajout d'infrastructures, mais servent aussi à payer bon nombre d'autres services que le gouvernement offre.

545 Maintenant, comme je vous disais, ça dépasse mon niveau d'autorité de voir à juger si cette entreprise-là génère suffisamment de profits à l'État pour justifier les infrastructures supplémentaires ou d'un tel ordre.

Nous autres, ce qu'on vise dans ces cas-là, dans le cas présent, bon bien, on a préféré favoriser le développement du périmètre industriel déjà existant, plutôt que d'investir sur une

550 entreprise unique, si on peut dire, et puis qui est située dans un secteur sans avenue, tant qu'à nous, au développement industriel, si on parle de zonage, etc., à l'heure actuelle.

Bon, les gens de la Ville nous ont dit qu'il y avait une ouverture, cette ouverture-là pour changer le zonage ou développer davantage, ça a pas été, en tout cas, convainquant à date, ce qu'on a reçu comme information à ce niveau-là.

555

Ce qui fait qu'à l'heure actuelle, c'est difficile pour nous de dire, bon, avec le taux de taxation de monsieur, il est justifié de construire un échangeur pour maintenir ce commerce-là en vie, réinvestir cinq millions (5 M \$). Je pense que ce serait peut-être pas un bon coup pour le gouvernement, plutôt que d'inciter les entreprises à se relocaliser ou à se localiser vers un périmètre industriel défini.

560

Ça répond peut-être pas beaucoup plus à monsieur, mais c'est le mieux que je peux faire.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

565

Parfait, merci monsieur Bérubé.

Monsieur Michaud, avez-vous une autre question.

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

C'est parce qu'il vient de parler de relocalisation. Est-ce qu'à ce moment-là, étant donné ce que j'ai compris, c'est que vous payez pas d'achalandage si vous touchez pas aux terrains, les emplois se perdent et c'est fini, c'est des fermetures.

575

Mais quand vous parlez de relocalisation, est-ce qu'à ce moment-là, il y a des montants, il y a tu des choses, il y a tu des arrangements qui peuvent se faire, au lieu de fermer les commerces, mais qu'il y aurait un montant pour se relocaliser. Ça existe tu.

580

Je sais pas si je suis hors d'ordre avec ça, par exemple.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, vous êtes pas hors d'ordre, toute question est bonne, monsieur Michaud.

585

Monsieur Bérubé.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

590

Bien en fait, mon mot est mal choisi, on parle plus de localisation, on va inciter les nouvelles entreprises à s'installer dans des secteurs, sur des terrains qui sont disponibles en



ce sens, des secteurs industriels, etc., pour pas diluer, si on veut, toutes nos infrastructures à la grandeur du réseau, créer deux-trois (2-3) périmètres industriels, investir partout, quand un échangeur pourrait suffire à soutenir toute l'industrie du secteur.

595

Ce qu'on pense, au niveau des entreprises, en fait elles ne meurent pas nécessairement quand la route est contournée, c'est sûr qu'elle ont à s'adapter. Tantôt, j'ai parlé de relocalisation, dans certains cas ça peut être une solution, la relocalisation, dans un autre cas, ça peut être des mises en marché différentes que la vitrine qu'offre actuellement la 185.

600

On comprend que l'entreprise de monsieur va perdre une vitrine importante, il va y avoir une adaptation à faire, ça on l'admet. Et malheureusement, on ne peut pas le compenser d'aucune façon.

605

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc aucune compensation, même ne serait-ce que pour une relocalisation.

610

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Dans ce cas-ci, non.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

615

D'accord, merci monsieur Bérubé.

Monsieur Michaud, vous avez votre réponse.

620

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

Oui. Je passerai pas de commentaire, mais je peux pas administrer de cette façon-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

625

Mais votre opinion, monsieur Michaud, vous pourrez nous la donner par contre le 27, dans votre mémoire.

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

630

C'est beau, pas de problème avec ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et je vous remercie infiniment, monsieur Michaud.

635

**RÉMI MALENFANT**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Pierrette Beaulieu, s'il vous plaît.

640

Monsieur Douglas Casey.

Madame Line Beupré.

645

Monsieur Rémi Malenfant, s'il vous plaît.

Bonsoir monsieur Malenfant.

**PAR M. RÉMI MALENFANT:**

650

Bonsoir monsieur le Président. Moi ça concerne, ma question concerne la bretelle, la demi-bretelle dans le développement Lavoie-Soucy.

655

Je me demande, c'est qu'avec la construction de cette bretelle, cette demi-bretelle dans le futur développement Lavoie-Soucy qui était prévu, ça occasionne un talus, ça vient avec un talus d'environ vingt mètres (20 m) de haut, qu'on m'a informé, qui viendrait à peu près, environ soixante mètres (60 m) de ma résidence actuelle. Moi, je suis donc sur la rue Commerciale, mon adresse civique. La résidence, elle se trouve face à la 185, juste pour situer un petit peu.

660

C'est que la résidence est bâtie en fonction du développement, donc elle se trouverait dans le développement Lavoie-Soucy, donc ça vient comme faire une entrave au développement Lavoie-Soucy, si jamais il y avait cette demi-bretelle là.

665

Je sais pas s'il y avait des mesures compensatoires, là, parce que c'est sûr que ça touche pas mon terrain présentement, sauf que ça vient – disons que j'ai une belle petite forêt dans ma figure, mais j'aime pas avoir un talus de vingt mètres (20 m) de haut dans ma face. Je sais pas si le ministère avait pensé aux mesures compensatoires, ou je sais pas qu'est-ce qu'il aurait envisagé pour ça.

670

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bérubé.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

675

Oui, en fait le remblai pour la construction de bretelles, à cet endroit-là, a une hauteur d'à peu près vingt mètres (20 m), ce qui fait que c'est certain qu'il va y avoir des mesures pour

680 renaturaliser notre remblai, il va y avoir un aménagement paysager. Comme je vous disais hier, je parle pas d'un aménagement grandiose, mais c'est de l'aménagement de verdure pour que ce soit acceptable au niveau visuel.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

685 Oui, monsieur Haemmerli.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

690 Peut-être avant d'aller voir la Ville, je suis pas sûr que vous l'ayez précisé dans votre présentation, et si vous l'avez fait, je m'en excuse, c'est sûrement dans l'étude d'impact, pouvez-vous nous rappeler quelle est la raison qui justifie la reconstruction des bretelles, parce qu'il y a déjà des bretelles existantes actuellement, à Notre-Dame-du-Lac, donc dans le projet, vous reconstruisez à l'extérieur.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

695 Oui, si vous voulez, je demanderais à Simon Lavoie de vous expliquer un petit peu qu'est-ce qui a été considéré pour arriver à cette solution-là.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

700 Oui, c'est vrai que dans le projet qui est déjà construit à Notre-Dame-du-Lac, dans le secteur du kilomètre 29, on voit les deux (2) bretelles qui ont été construites, qui sont existantes ici, et dans le projet, si on prend l'autre image, donc les bretelles qu'on voyait tantôt sont dans ce secteur ici, et dans le projet, compte tenu que la desserte se continue jusqu'au kilomètre 20 et même plus loin, la desserte est, il fallait aller la raccorder avec la desserte qui est déjà construite, qui est l'avenue qui passe en avant du restaurant La Vision, ici.

710 Donc ce que Michel vous avait présenté dans la présentation d'hier soir, on avait regardé diverses façons de rentrer, d'accéder à la municipalité de Notre-Dame-du-Lac, mais vu la topographie, les pentes des rues existantes, le fait qu'il peut y avoir des camions qui vont rentrer, donc on voulait que la desserte se prolonge avec la desserte existante, donc les bretelles existantes n'étaient plus viables.

715 Donc c'est pour cette raison qu'on est allé les reconstruire ou les prévoir, plutôt, au kilomètre 28.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

720 OK pour ça, mais est-ce qu'il y aurait pas moyen de construire, en fait d'avoir un  
raccordement avec l'ancienne 185, peut-être un kilomètre (1 km) ou deux (2 km) avant; est-ce  
qu'i y a des raisons qui font que ce n'est pas réalisable.

725 Par exemple, si je pense à partir du kilomètre 26, on pourrait peut-être se rapprocher un  
peu plus puis aller se raccorder entre 26 et 27, et on pourrait arriver à se raccorder sur l'ancienne  
185 sans être dans l'obligation, finalement, de construire les deux (2) bretelles que vous voulez  
construire entre le kilomètre 28 et le kilomètre 29.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

730 Oui, dans ce secteur-là, à partir du kilomètre 28, si on se tasse un petit peu plus ici, c'est  
sûr qu'il y a déjà des résidences existantes.

735 De plus, la topographie ici, vis-à-vis du kilomètre, excusez-moi, 27, on se tasse vers  
l'ouest et là, on est plus haut que la 185 existante, donc qui est pas favorable à la construction de  
bretelles.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

740 Donc autrement dit, on peut pas se rapprocher du kilomètre 26, se rapprocher de la 185,  
et même avant, pour les raisons que vous venez de donner, c'est-à-dire que c'est la topographie  
qui fait en sorte que c'est impossible.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

745 C'est ça, du 28 au 27, ce qu'on peut dire, c'est qu'il y a une question de topo, mais il y a  
une question qu'il y a des bâtiments. Entre 27 et 26, c'est une question de topo.

750 Et après 26, le problème qu'on a, c'est qu'il y a plus d'espace, assez d'espace entre la  
chaussée en direction de Rivière-du-Loup et la 185 existante, et on peut pas déplacer la 185  
existante, compte tenu de la présence du lac, la proximité du lac.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

755 Et entre le kilomètre 27 et 26, le différentiel en termes de hauteur, ce serait quoi, entre  
l'autoroute projetée et la 185 existante. Parce qu'il y pas d'élévation sur vos cartes, c'est difficile  
à lire.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

760 On va vérifier sur les plans et on va vous répondre.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

765 Oui, monsieur Bourassa, au niveau de la ville de Notre-Dame-du-Lac, qu'est-ce que vous pensez du projet, finalement, du ministère des Transports, d'empiéter sur le développement Lavoie-Soucy.

**PAR M. MARIO BOURASSA:**

770 Bien nous autres, on est contre. Monsieur le maire, hier soir, dans sa requête je crois, en a fait mention.

775 Nous, ce qu'on demande, c'est que cette bretelle-là soit déplacée au kilomètre 25, à l'axe de la route Saint-Benoît, qui a déjà un demi-échangeur. Nous, on demande d'avoir un échangeur complet.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

780 Bon, est-ce que c'est réalisable, monsieur Bérubé, de construire un échangeur complet au kilomètre 25, ce qui permettrait finalement d'annihiler la construction des bretelles d'une part, et d'empiéter sur le développement Lavoie-Soucy.

785 Vous comprendrez aussi que l'empiètement sur le développement Lavoie-Soucy a une incidence sur les revenus potentiels de la ville de Notre-Dame-du-Lac, en ce sens que bon, il y a quand même une quarantaine, je pense, de résidences, ou de fermes ou de commerces qui devront être expropriés, ce qui fait en sorte qu'il faut que ces gens-là se relocalisent, mais si on empiète encore sur une partie du territoire où le potentiel est développable et quand même fort intéressant pour la ville de Notre-Dame-du-Lac, c'est sûr que si on gruge de plus en plus, c'est qu'il y a des impacts quand même financiers très importants pour la municipalité.

790

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

795 Oui, en fait, on est conscient que l'enjeu est grand, l'enjeu est grand pour la municipalité de Packington, l'enjeu est grand pour Notre-Dame.

Il y avait des contraintes techniques, on en a parlé à la soirée de présentation, on a fait des évaluations, on a avancé dans le dossier, il y a eu de travail de fait là-dessus pour avancer.

800 Si vous me le permettez, je demanderais à Simon, il va être en mesure d'expliquer c'est quoi les tenants et aboutissants des deux (2) options, finalement, l'option qu'on a présentée et

retenue, et l'option qui est demandée par les deux (2) municipalités que j'ai mentionnées, plus des résidents. Effectivement, il y a un enjeu important et j'aimerais, si vous me le permettez qu'on vous présente ça, pour être éclairé davantage sur les choix qu'on a à faire.

805 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça va éclairer la Commission également. Oui, allez-y, monsieur Lavoie.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

810

Oui, merci. Peut-être faire juste un petit historique. Au kilomètre 28, les deux (2) bretelles que je parlais tantôt, initialement, il faut penser, quand on a débuté la préparation du projet, on avait des bretelles au kilomètre 29, donc on savait qu'on devait les relocaliser plus vers le sud; mais toujours, ce qu'on avait prévu, c'est les demeurer à proximité de la ville, étant donné que c'était des bretelles existantes.

815

Et on va voir tantôt que les déplacer au kilomètre 25, bien, il y a des impacts aussi, au niveau des mouvements de véhicules qui sont déjà existants.

820

Au niveau du kilomètre 25, la justification, pourquoi on avait prévu uniquement deux (2) bretelles – on peut regarder les comptages, Michel, s'il vous plaît, aussi – on a fait des comptages au kilomètre 25, ici. Si on résume, présentement, au kilomètre 25, on a deux (2) bretelles uniquement du côté ouest, de l'autre côté, on n'a pas de bretelle.

825

Les raisons pour lesquelles on n'avait pas prévu de bretelles, c'est que vous avez les mouvements de camions ici, c'est des comptages de douze (12) heures qui ont été reportés sur vingt-quatre (24) heures, donc les mouvements que vous voyez ici. Donc le comptage, l'approche qu'on appelle l'approche sud, les gens qui viennent de Dégelis, donc il y a vingt (20) véhicules qui tournent vers Saint-Benoît pour aller vers Packington, et il y a environ cinq (5) véhicules qui tournent vers chemin du Lac.

830

Bon, OK, là c'est à partir d'un comptage de douze (12) heures qui est retransféré en comptage de vingt-quatre (24) heures, mais on peut compter que c'est en bas d'une cinquantaine de véhicules qui font cette manœuvre-là, qui emprunteraient la bretelle de sortie de l'autoroute en direction de Rivière-du-Loup.

835

À ça, on pourrait ajouter également les véhicules au kilomètre 20. Si on fait pas de bretelle ici et qu'il y a pas de bretelle au kilomètre 20, il y a environ, qui viennent de Dégelis, il y a environ cinquante (50) qui sortent vers le chemin Neuf, qui est l'extrémité entre le chemin Neuf et le chemin du Lac.

840

Donc de ça, on peut penser qu'il y a déjà des gens qui sont à Dégelis, si on en prend une certaine proportion, et qui vont faire cette manœuvre-là, d'autres qui vont sûrement utiliser le

845 chemin Neuf. Donc on peut penser à peu près, la bretelle, ce qu'on nous demande, serait justifiée par uniquement à peu près, en bas de cent (100) véhicules par jour, pour utiliser cette bretelle-là.

850 Donc c'est ça qui a fait en sorte qu'on avait de la difficulté à justifier une bretelle à cet endroit-là.

855 D'autre part, les manœuvres au kilomètre 25, l'autre bretelle, pour ceux qui sont au chemin Saint-Benoît, qui veulent s'en aller au chemin du Lac, qui veulent s'en aller vers Rivière-du-Loup, donc les gens qui viennent de Packington qui s'en vont vers Rivière-du-Loup, et les gens du chemin du Lac qui sortent, qui empruntent la 185, qui vont vers Rivière-du-Loup aussi, on parle d'environ deux cents (200), bien, moins de trois cents (300) véhicules par jour qui accèdent vers là. Donc la bretelle d'entrée sur l'autoroute serait utilisée par moins de trois cents (300) véhicules.

860 Et de plus, ces mouvements-là n'ont pas vraiment de détour à faire, parce qu'on est ici, au kilomètre 25, à Saint-Benoît, ces gens-là peuvent accéder par la 185 existante qui devient desserte, et accéderaient à l'autoroute par les bretelles au kilomètre 28.

865 Le fait de ne pas faire – ce qu'on nous demande, c'est de faire un échangeur complet ici et ne pas faire de bretelle au kilomètre 28, donc ce qu'on nous demande, en bas, ce qu'on voit ici, le tracé d'en haut, c'est l'option qui est dans l'étude d'impact, donc deux (2) bretelles du côté ouest, en bas, c'est quatre (4) bretelles, les quatre (4) bretelles, c'est un échangeur complet.

870 On voit l'implication que ça a. Pour faire ça, il faut déplacer la desserte de dix mètres (10 m) vers le lac, donc on l'approche vers le lac, et on a tassé les deux (2) chaussées de l'autoroute vers l'ouest de vingt mètres (20 m).

875 Donc on a un point de repère, ici, qui est la maison de monsieur Soucy et madame Lavoie, versus ici. Donc on se tasse dans la montagne. Construire ça, c'est des coûts de neuf millions (9 M \$) supplémentaires, pour se tasser, compte tenu des déblais importants au niveau du roc. Plus on se tasse, plus les déblais sont importants.

880 Neuf millions (9 M \$) moins les deux (2) bretelles qu'on n'a pas à construire ici, donc neuf (9 M \$) moins deux (2 M \$), on tombe environ à sept millions (7 M \$) que ça coûte de plus, faire un échangeur complet, rajouter deux (2) bretelles à Saint-Benoît.

885 Et les contraintes de cette proposition-là, c'est faisable, en passant, c'est pas infaisable, c'est faisable, les contraintes, c'est qu'on va avoir un surplus de déblais, parce que les déblais qu'on avait sur l'ensemble des travaux, il y a une partie qu'on mettait au niveau du remblai pour construire les deux (2) bretelles au kilomètre 28, donc le deux millions de mètres cubes (2 M m<sup>3</sup>) qu'on vous parlait ce matin, on rajoute environ cinq cent soixante mille (560 000 m<sup>3</sup>) de plus que le deux millions (2 M m<sup>3</sup>).

De plus, le ponceau, il y a un ponceau ici, on ferme le ponceau, on est obligé de prolonger le ponceau d'environ trente mètres (30 m) de plus.

890 Les mouvements de camions – on peut tu voir la bretelle kilomètre 29, s'il vous plaît – existant au kilomètre 29, il y a six cent vingt (620) véhicules par jour qui sortent sur la rue Bélanger, et il y a cent soixante-quinze (175) véhicules qui rentrent sur l'autoroute vers Rivière-du-Loup.

895 Donc on démolit ces bretelles-là, on prévoyait les construire au 28 mais là, on les construirait au kilomètre 25, donc cette circulation-là serait reportée au kilomètre 30, l'échangeur existant. Donc au 30, l'existant, c'est soixante-dix (70) ici et c'est douze cents (1200) qui rentrent.

900 Une autre problématique, c'est que les camions qui vont sortir sur la bretelle ici, la bretelle au kilomètre 30, qui est en direction nord, qui veulent accéder sur la rue Bélanger en direction sud, ont une manœuvre quand même assez difficile à faire, mais qui est faisable. On l'a simulé avec un logiciel qui s'appelle AutoTURN, ça tourne mais on est obligé d'empiéter sur la voie opposée. Donc c'est de quoi de faisable, et on sait que le parc industriel est ici.

905 Donc tout ça, s'il y a des véhicules qui sont pas capables d'emprunter ça malgré les mouvements de camions qu'on a simulés, peut avoir des répercussions. Donc si le camion sort pas ici, il peut sortir, il y a l'autre option, c'est l'échangeur au kilomètre 33, donc il y a des détours à ça.

910 Ça fait que ça résume un peu les contraintes. Ça se fait, mais il y a des contraintes à le faire.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

915 Merci monsieur Lavoie.

Monsieur Haemmerli.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

920 Mais juste pour rester sur la dernière figure, peut-être bien que cette manœuvre-là est délicate et que ça exigerait le réaménagement du carrefour, c'est peut-être pour avoir des rayons qui permettent de tourner mais c'est peut-être moins onéreux que de rebâtir au complet les bretelles quelques kilomètres avant. Je sais pas, je pose la question.

925 Et après ça, j'en ai une autre, j'aimerais ça qu'on revienne à la figure 6.10 où on a les quatre (4) options de sortie à Notre-Dame-du-Lac.



**PAR LE PRÉSIDENT:**

930

Est-ce que c'est moins dispendieux, monsieur Lavoie, de reconfigurer finalement cette sortie-là plutôt que de refaire des bretelles.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

935

Reconfigurer cette intersection-là, c'est une intersection qui a été très très difficile à concevoir, et je vous dirais, sans faire de dégâts majeurs au niveau du bâti, c'est pratiquement impossible.

940

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais ça, la rue Commerciale, c'est la rue qui s'en va vers ici, la rue qu'on descend pour s'en venir ici, c'est exact?

945

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

Il y a la rue qui mène à l'hôpital, ici, un peu plus haut. Donc c'est l'autre rue qui mène en bas de la ville.

950

Une chose qui est bien importante, c'est que la bretelle qui est là respecte les normes, c'est pas de quoi hors normes.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

955

Qu'est-ce qu'on dit en gros, c'est qu'on a tout pris l'espace disponible, on est allé aux limites du faisable, mais selon les normes. C'est pas le confort suprême pour les camionneurs, sauf qu'il y a pas de risque d'accidents. Oui, ils empiètent sur les voies, mais les débits sont tellement faibles, c'est tellement annoncé qu'il va tourner, le camion, je veux dire sécuritairement, il y a pas vraiment de problème.

960

C'est juste que c'est une manœuvre compliquée pour un camionneur. S'il y en a ici dans la salle, ou quelque soit l'expérience de conducteur qu'on peut avoir, un virage à cent quatre-vingt degrés (180<sup>0</sup>), quand c'est pas un dérapage, c'est pas simple. Sauf que c'est praticable.

965

Ce qu'on voulait surtout faire ressortir, c'est qu'il y a quand même pas mal de mouvements qui sortaient au kilomètre 29 qui maintenant vont se trouver plus loin, donc il va y avoir plus de manœuvres de camions devant un secteur en partie résidentiel, il y a une contrainte là.

970

Mais c'est pas le nerf de la guerre, comme on dit, c'est un des éléments qui ont fait qu'on n'a pas favorisé ces mouvements-là, autant que possible.

Les éléments, en gros, Simon les a cités, un virage serré au kilomètre 30, des débits plus élevés au kilomètre 30, des déblais supplémentaires, des rebuts de cinq cent soixante mille mètres cubes (560 000 m<sup>3</sup>), c'est sûr que ça se gère mais c'est quand même important.

975

En plus de ça, il y a un ponceau, au niveau environnemental, qui a déjà cent soixante mètres (160 m) de long, excusez, deux cent cinq mètres (205 m), qui va devoir être prolongé de trente mètres (30 m) de plus, si on veut aménager des bretelles au kilomètre 25, les bretelles manquantes, si on parle du côté du lac.

980

Ce qui fait que c'est beaucoup d'enjeux.

En plus de ça, la municipalité de Notre-Dame-du-Lac aurait à assumer l'entretien, si on veut, de la route 185 délaissée entre l'échangeur du kilomètre 25, vis-à-vis du chemin Saint-Benoît, à aller jusqu'à la municipalité. Sauf que dans le concept qu'on a déposé, le ministère en conserve la responsabilité et la gestion d'entretien, compte tenu du fait qu'elle garde son statut de route collectrice pour relier Packington au centre urbain qui est Notre-Dame-du-Lac. Donc il y aurait aussi cette incidence-là pour la municipalité.

985

On parle grosse modo d'un investissement supplémentaire de sept millions (7 M \$), sauf que c'est quelque chose qu'on pourrait optimiser encore, remarquez, il y a des possibilités d'optimisation de tracé, ça peut peut-être baisser un peu, mais c'est l'ordre de grandeur. En gros, c'est ça.

990

Je comprends que les enjeux sont importants, mais on a arrêté notre décision là pour le moment.

995

**PAR LE COMMISSAIRE:**

D'accord. Est-ce qu'on peut juste revenir à l'équivalent de la figure qui nous montre la sortie du kilomètre 28 mais avec les quatre (4) options de sortie, j'aimerais revenir sur ce qu'on nous a présenté tantôt.

1000

D'accord. Bon, du côté nord, l'option retenue, en rouge, vient se brancher en parallèle à l'autoroute, très près de l'autoroute, de l'autre côté, du côté nord-ouest; et vous avez l'option C, qui est en vert, mais qu'on n'a pas branché sur la même que l'option retenue, et qui se situe relativement loin de l'autoroute.

1005

Est-ce qu'il aurait été possible, et puis sinon pourquoi, est-ce qu'il aurait été possible d'inscrire cette option-là dans le même axe que l'option retenue, sinon pourquoi.

1010

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Monsieur Lavoie va répondre, si vous voulez.

1015 **PAR M. SIMON LAVOIE:**

J'ai de la misère un petit peu à saisir la question, je m'excuse.

1020 **PAR LE COMMISSAIRE:**

L'option C, vous partez sur une rue dont j'ignore le nom d'ailleurs, pour en faire une voie de desserte pour aller rejoindre la 185, est-ce qu'elle aurait pas pu partir de la même rue que votre option retenue qui est en rouge.

1025 **PAR M. SIMON LAVOIE:**

Ça aurait devenu le même concept.

1030 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Non, non, sans les bretelles, juste l'option C qui suit l'autoroute, qui va rejoindre la 185 et qui aurait exigé un remblai beaucoup moins important que l'option retenue avec les bretelles à cet endroit.

1035 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

On aurait éliminé les bretelles à ce moment-là?

1040 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Oui, oui, sans bretelle. C'est ça que j'essaie de savoir.

1045 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Bien, le problème surtout qui était anticipé, c'est un conflit d'usage, les camions arrivaient en plein cœur du centre-ville. On préférerait les amener...

1050 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Il y a combien de camions qui arrivent là.

1055 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Si vous faites arriver votre option C, qui est en vert, au même endroit que l'option retenue, mais que vous avez conservé les bretelles existantes, bien, les camions passeraient exactement à la même distance de l'autoroute que dans votre option retenue, ou s'il y a quelque chose qui m'échappe.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

1060 On parle du kilomètre 29 ou du kilomètre 30?

**PAR LE COMMISSAIRE:**

1065 Kilomètre 29.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

1070 Dans le comptage de douze (12) heures, les véhicules commerciaux, qui comprend tous types de camions, il y a treize (13) véhicules dans douze (12) heures qui ont sorti de l'autoroute, il y a quatorze (14) véhicules qui ont sorti de l'autoroute. Ça fait que ça, c'est des camions, soit des camions articulés ou des camions cubes. Donc il y a quatorze (14) mouvements de camions, ici, qui ont sorti.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1075 C'est les chiffres qu'on a. C'est pas des mouvements d'importance majeure, disons, loin de là, mais c'est quand même des mouvements de camions.

1080 Mais le problème, c'est qu'on arrive dans un quartier résidentiel, c'est quand même à considérer, disons.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1085 Non, mais si vous prenez la même voie, vous arrivez pas dans un quartier résidentiel.

Voulez-vous remettre la figure 7-10, s'il vous plaît.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

1090 Ce que je comprends de votre question, c'est que le tracé...

**PAR LE COMMISSAIRE:**

1095 Ça va être plus simple si vous nous indiquez le trajet du camion qui sort au kilomètre 30; c'est quoi le trajet qu'il devrait faire pour aller sur l'option C. Ça va répondre à ma question.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

1100 L'option C, on la demeure et elle vient se connecter ou se raccorder à la route, là; c'est ce que je comprends, on la demeure là.

Et vous voulez savoir, si on conserve les bretelles existantes là?

**PAR LE COMMISSAIRE:**

1105 Voilà! Faites-moi le trajet du camion qui sort, qui arrive du Nouveau-Brunswick, qui sort au kilomètre 30 et qui s'en va prendre l'option C.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

1110 Qui sort au kilomètre 30 ou – ici, c'est 29. 29, et il veut aller là.

Donc il va sortir ici, il va faire ça, il y a une rue qui s'appelle la rue Fournier je crois, la rue Fournier, effectivement. Il peut tourner là, mais je suis pas sûr que ça tourne.

1115 Sinon, il va s'en aller ici, jusqu'au pont d'étagement, qui est la rue de l'Église, si je ne m'abuse. Il va tourner ici et il va prendre cette rue-là, ici. Mais je suis pas sûr qu'un camion, s'il y a un camion à aller là, qu'il va tourner.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

1120 Non, mais c'est en partie pour ça que vous avez mis l'option là, parce que vous prévoyez ce détour-là, sinon il y a pas de raison. Sinon, c'est parce que vous pouvez vous rattacher sur la même que l'option retenue.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

1125 Bien, c'est que si on vient se raccorder ici, c'est sûr que les bretelles existantes, il faut les enlever, ça c'est certain. On peut pas conserver les bretelles. Essayez d'imaginer le mouvement, si on garde ça ici et on vient connecter une bretelle ici, raccorder une bretelle là, il faut que je la raccorde en trèfle, un peu comme ça, ici. Donc ça me prend cette distance-là, c'est la norme. Entre là et là, ça me prend ça.

1130 Donc si je veux avoir la desserte là, il va falloir que je la tasse là pour faire cette manœuvre-là. Ça répond tu?

1135

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Ça va.

1140

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Votre seconde question.

**PAR M. RÉMI MALENFANT:**

1145

Bon, on revient au développement Lavoie-Soucy.

1150

Supposons que le projet reste comme il est présentement, c'est que, en tout cas pour faire suite à ma situation, c'est que je suis présentement, mettons, dans le développement Lavoie-Soucy, sauf que j'ai pas de rue qui vient accéder directement à ma propriété, donc je passe, j'ai une servitude de passage en passant par trois (3) terrains de tierces personnes.

1155

Il y aurait tu une possibilité, justement, peut-être avec ces développements-là, ces bretelles-là, de venir raccorder une rue qui viendrait justement joindre le développement Lavoie-Soucy, pour une possibilité de le faire, ce développement-là, pour y accéder.

1160

Parce que là, présentement, en n'ayant pas de rue ou pas d'accès, donc moi, ma propriété, elle perd de la valeur énormément, et en plus avec un talus de vingt mètres (20 m) près de la maison comme ça, j'ai comme pas vraiment de possibilité avec ça.

1165

En tout cas, je sais pas s'il y aurait une possibilité de venir raccorder, justement, au développement Lavoie-Soucy, d'amener un accès. Parce que moi, ma maison est quand même face à la 185 actuelle, dans le développement Lavoie-Soucy.

Il y avait une rue qui devait passer en avant de ma maison, mais avec les bretelles, c'est comme pratiquement impossible qu'il y ait une rue là; à moins, justement, quelque chose qui pourrait être fait en même temps. Est-ce qu'il y a une possibilité.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1170

Monsieur Bérubé.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1175

L'empiètement des bretelles projetées sur le potentiel de développement a été évalué à environ le tiers du potentiel, trente-six pour cent (36 %), un peu plus du tiers, pour une superficie requise d'environ trente-cinq mille mètres carrés (35 000 m<sup>2</sup>), trente-quatre mille huit cents mètres carrés (34 800 m<sup>2</sup>) exactement.

1180

Bon, c'est certain que dans le cas de monsieur, actuellement c'est une situation existante – c'est un pléonasme – actuellement il y a pas de raccord à une rue municipale, c'est des permissions qu'il a pour circuler, pour accéder à sa propriété. Moi, je viendrai pas nécessairement changer la donne.

1185

Les bretelles vont avoir un impact sur sa vue, mais pas sur sa propriété directement. J'ai malheureusement pas la possibilité de compenser, ni le devoir de construire des rues pour

permettre à cette propriété d'être raccordée au réseau municipal, si on peut dire. Ça sort de mon champ, ça sort de ma mission, si on peut dire.

1190 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, merci monsieur Bérubé.

1195 Monsieur Bourassa, est-ce que la ville de Notre-Dame-du-Lac envisage de faire une certaine ouverture de rue, notamment pour répondre au besoin de monsieur Malenfant qui se trouve à être coincé entre la route 185 actuelle et le fait qu'il soit obligé de rentrer par la rue Commerciale et passer chez trois (3) voisins avant d'atteindre sa propriété.

1200 **PAR M. MARIO BOURASSA:**

1205 C'est sûr que pour l'instant, non, mais c'est quelque chose qui peut être envisagé aussi, toujours selon le plan final du ministère des Transports par rapport aux bretelles. Il y a quelque chose qui pourrait être évalué, mais pour l'instant, tant que cette avenue-là est pas finale, on peut pas vraiment voir de quelle façon que le développement peut se faire, et quelle entente qu'il pourrait y avoir avec Rémi, aussi.

C'est sûr que pour l'instant, c'est assez difficile à pouvoir quantifier quelque chose là-dessus.

1210 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Bourassa.

Merci monsieur Malenfant.

1215

**PAR M. RÉMI MALENFANT:**

Merci monsieur le Président.

1220

---

**MARCEL-MARIE PICARD**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1225

Monsieur Marcel-Marie Bouchard s'il vous plaît.

Bonsoir monsieur Bouchard.

1230 **PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:**

Picard!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1235

J'ai appelé monsieur Bouchard, monsieur Marcel-Marie Bouchard. C'est une erreur, peut-être?

D'accord, monsieur. Votre prénom, c'est bien Marcel-Marie?

1240

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

Oui.

1245 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, merci. Je vais le changer immédiatement sur la feuille, c'est monsieur Picard. D'accord, merci.

1250 **PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:**

Moi, c'est concernant aux environs du kilomètre 10 à Dégelis, entre le 9 et le 10.

1255 La nouvelle 85 passe carrément dans les terres agricoles, j'en ai glissé mot après-midi, c'est les terres agricoles les plus belles que moi je cultive, en tout cas, c'est plat. Et puis il y avait pas moyen d'aller un peu plus vers la montagne, pour dégager les terres agricoles?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1260 Monsieur Bérubé, est-ce qu'il y avait possibilité ou avez-vous regardé la possibilité de vous éloigner plus vers l'ouest, de façon à protéger les terres agricoles qui sont situées dans ce secteur-là.

Entre le kilomètre 10 et 9, c'est ça?

1265

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

Oui.



1270 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui, ça a été analysé. Monsieur Caron pourrait expliquer qu'est-ce qui nous a amenés à opter pour le tracé retenu.

1275 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui monsieur Caron.

1280 **PAR M. MICHEL CARON:**

Alors la raison pourquoi le tracé n'est pas plus à l'ouest, c'est la présence des zones humides ici, vous voyez le marais Raymond-Turcotte, le cours d'eau Deschênes; vous avez aussi un autre marais un peu plus loin. C'est la présence de ces zones-là, qui sont – ici, l'étang Landry-Soucy.

1285

Ce sont des milieux humides qui sont mis en valeur par un organisme qui s'appelle La Forêt modèle du Bas-Saint-Laurent. Eux font des aménagements et puis ils retrouvent une vocation faunique pour certaines espèces un peu plus, je dirais pas que c'est toujours des espèces rares mais en tout cas, c'est un milieu qui est voué à la conservation.

1290

Ce sont des terrains privés pour lesquels Forêt modèle du Bas-Saint-Laurent a eu des ententes pour pouvoir faire de la conservation. Alors ce qu'on a essayé de faire, c'est de protéger ces milieux-là, de ne pas toucher ces milieux-là.

1295 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ce qui veut dire, monsieur Picard, que la terre que vous exploitez dans ce coin-là est située entre les deux (2) étangs ou de l'autre côté des étangs?

1300 **PAR M. MARCEL-MARIE PICARD:**

Non, j'avais une erreur, c'est plus vis-à-vis le kilomètre, entre 11 et 12.

1305 **PAR M. MICHEL CARON:**

Bon écoutez, peut-être qu'un ingénieur en conception va être meilleur que moi pour y répondre, mais je vais quand même tenter une réponse. C'est, encore ici, une question de tangente.

1310

Il faut essayer de ne pas toucher les milieux où c'est qu'il y a une valeur faunique, ici vous avez le ruisseau Soucy, et vous avez ici le marais, donc c'est très difficile, ici, de faire par

exemple une courbe pour revenir comme ça. C'est un peu difficile de concevoir une autoroute avec une telle configuration.

1315            Alors c'est pour ça que vous avez ici une ligne droite, et puis que vous avez un impact significatif au niveau des terres agricoles.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1320            Merci monsieur Caron.

Monsieur Picard.

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

1325            Cet après-midi, j'avais posé la question concernant le viaduc qui est sur mon terrain à moi, à savoir, je vas poser la question plus directement, quelles sont les bases de l'étude qui a fait qu'ils en sont arrivés à mettre un viaduc d'un million (1 M \$) chez nous.

1330            **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bérubé, est-ce que vous pourriez indiquer à monsieur Picard la raison qui a motivé l'érection, la future érection, pardon, parce qu'il est pas encore érigé, la future érection d'un viaduc sur les terres de monsieur Picard.

1335            **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui, si vous voulez, je vais demander à Michel, qui a participé aux consultations, etc., de quelle façon on a abordé le sujet et de quelle façon on en est venu à cette conclusion-là.

1340            **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Caron.

1345            **PAR M. MICHEL CARON:**

1350            Alors oui, effectivement, dans le secteur de cette zone agricole, il y a eu des rencontres qui ont été faites par des employés de la firme auprès des exploitants agricoles, pour discuter des impacts du projet et de voir un peu quel genre de solutions qu'on pouvait éventuellement envisager.

Alors je peux pas relater chaque rencontre, c'est monsieur Ouellet, Jocelyn Ouellet qui a fait les rencontres avec peut-être monsieur Picard, mais certainement monsieur Malenfant et monsieur Leclerc, qui sont vos voisins, pardon, monsieur Malenfant et monsieur Leclerc sont

1355 aussi des exploitants agricoles dans le même secteur, et c'est à la suite de discussions avec ces gens-là qu'il a été convenu de réduire la longueur des voies de desserte en échange d'un passage agricole.

1360 Alors le passage agricole, au départ, on voulait le faire à peu près dans le secteur de la rivière aux Sapins, mais pour des raisons justement hydrauliques et puis de topographie, le passage a été optimisé et a été localisé au kilomètre 17 ½.

1365 Alors c'est comme je vous mentionne – je vais essayer de prendre un acétate, j'aimerais ça peut-être vous le présenter un peu mieux avec l'acétate, en essayant de pas dire trop souvent "ici".

1370 Bon regardez, la première option, vous voyez la desserte du côté ouest qui arrête à la propriété qu'on appelle La Roche-Blanche. Alors la desserte, dans une première étape, elle était prolongée comme ça et puis revenait ici, sur la terre agricole, pour se rabattre sur la route de Packington.

Et ensuite, de l'autre côté aussi, vous aviez une desserte qui se prolongeait, ici, jusqu'au chemin Neuf. Ça fait que vous aviez des dessertes des deux (2) côtés.

1375 Alors ce qui a été convenu avec – bon, je m'excuse.

1380 Alors chaque exploitant agricole, qui est représenté par une couleur, ici il y a monsieur Malenfant, monsieur Leclerc, et puis je crois que monsieur Picard, c'est le polygone en bleu, alors on a rencontré, "on" évidemment exclut la personne qui parle, c'est un employé de chez Tecsub qui a rencontré ces gens-là, et puis il nous est arrivé avec une proposition pour justement raccourcir les dessertes, faire en sorte aussi que ce genre de desserte là, ce soit des chemins de ferme. On parle, c'est simplement pour les usages des exploitants agricoles.

1385 Donc à ce moment-là, on minimisait l'impact sur les terres agricoles, en construisant des dessertes.

1390 L'autre avantage aussi, c'est que vous savez que les dessertes sont à la responsabilité des municipalités après avoir été construites, donc ça voulait dire des frais d'entretien aussi pour les municipalités de les entretenir.

Alors c'est la raison pourquoi que ce passage-là a été préconisé. Et en même temps, on y voyait l'avantage de maintenir un sentier récréatif, donc on y voyait des avantages à plusieurs niveaux.

1395 Maintenant, je pense que ce que monsieur Bérubé a répondu cet après-midi, c'est tout à fait, je pense, la position à conserver. Nous, on a cherché un consensus.

1400 On sait qu'il y a une volonté de conserver ces terres agricoles là, on sait qu'elles ont une valeur. On a essayé de trouver une entente, en fait au moins voir un peu les ouvertures qu'il y avait. C'est ça qu'on peut faire de mieux dans une étude d'impact sur l'environnement.

1405 Ça fait déjà deux (2) ans qu'il y a eu ces discussions-là, bon, en deux (2) ans, il y a bien des choses qui peuvent avoir évolué, mais la proposition qu'on a entendue cet après-midi de dire, bon, on pourrait s'échanger des terres et puis faire du remembrement, bien, c'est exactement ça qu'on souhaiterait, nous aussi.

1410 Mais quand on est à l'étude d'impact, c'est quelque chose qu'on ne peut pas faire. On ne peut pas inciter les gens à s'échanger des terres, alors qu'on n'a même pas de permis pour construire un projet. Mais idéalement, c'est ça qui serait souhaitable. Et si c'est plus nécessaire de faire un passage agricole, on n'en fera pas.

1415 Dans le fond, ce qu'on veut dans ce secteur-là, c'est de minimiser les pertes, mais en minimisant les pertes sans nécessairement de compromis pour la sécurité routière, qui est un des objectifs les plus importants de ce projet.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Caron.

1420 Monsieur Haemmerli.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

1425 Monsieur Caron, tant qu'à avoir cette figure-là sous les yeux, vous aviez une autre option à la limite des terres, là, qui semblait minimiser les pertes de superficies de part et d'autre, que vous n'avez pas retenue, vous nous avez dit hier pour des raisons de contraintes topographiques.

1430 Est-ce que c'est à cause de la vallée de la rivière aux Sapins?

**PAR M. MICHEL CARON:**

1435 Entre autres, oui, c'est à cause de la rivière aux Sapins. C'est sûr qu'une image comme ça ne rend pas bien les contraintes topographiques, mais c'est effectivement le cas. Parce qu'on aurait préféré longer les frontaux.

1440 Et comme on avait l'opportunité de refaire le corridor routier, on a analysé cette option-là, parce que ça aurait été celle qu'on aurait choisie. Mais on s'est rendu compte que c'était quelque chose qui était pas faisable.

J'ai peut-être quelques acétates pour vous exprimer la problématique de la topographie dans le secteur, je sais pas si c'est quelque chose qui peut vous intéresser.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1445

Certainement.

**PAR M. MICHEL CARON:**

1450

Alors c'est un peu la situation qu'on rencontre à Notre-Dame-du-Lac et Dégelis. Vous avez une vision un peu générale, vous avez le lac Témiscouata dans le haut de l'image, vous avez en rouge la route 185 telle qu'on la connaît maintenant; vous avez en jaune, je pense, je vous dirais l'un des premiers concepts, ce n'est pas le concept qui a été retenu, vous voyez que le concept est beaucoup plus haut sur la montagne par rapport au concept qui est retenu.

1455

Comme monsieur Lavoie vous expliquait, au départ, il était même pas question de faire un échangeur ici, même pas une bretelle. Là, on parle d'un échangeur, un demi-échangeur avec deux (2) bretelles. Mais au départ, on ne voyait pas l'opportunité de faire un échangeur, même pas un demi-échangeur, au début.

1460

Alors vous voyez ici, vous avez la vallée de la rivière aux Perches, pardon d'avoir utilisé encore "ici", mais vous avez la vallée de la rivière aux Perches, je vous dirais à partir du bas de la photographie, et qui s'en va jusqu'à Dégelis.

1465

Vous avez la vallée de la rivière Creuse; par les jeux d'ombre, vous voyez l'importance de la profondeur de la vallée, ici, de la rivière Creuse.

Alors je regarde avec l'acétate suivant, c'est un agrandissement du même secteur, et vous voyez, en pointillé, ce sont les endroits où on a analysé la possibilité de faire des ponts.

1470

C'est ce que je vous mentionnais dans la présentation en vous disant que l'option qui est la plus à l'ouest, c'est une option qui coûtait au bas mot à peu près cinquante millions (50 M \$), pour faire juste le pont. Ici, cette option-là, c'était une option je pense qui coûtait trente-cinq (35 M \$) ou quarante millions (40 M \$), mais qu'on n'aurait pas pu réaliser parce que le pont aurait eu une pente de sept pour cent (7 %). Alors avec une pente de sept pour cent (7 %), on est en dehors des normes pour faire un pont.

1475

D'autres options comme ça qui ont été regardées. En fait, on a regardé plusieurs options pour faire la démonstration aux résidents qui demeurent ici qu'on n'avait pas beaucoup d'autres opportunités que de rester en périphérie du lac Témiscouata, au détriment de leur propriété. Alors c'est pour ça qu'on a fait cet exercice-là, ici, on a essayé de voir s'il y avait pas une possibilité de pouvoir se rabattre dans la vallée du lac Martin pour ensuite revenir ici, revenir vers Dégelis, à partir du kilomètre 19.

1480

1485 C'est encore une image qui montre, à partir de Notre-Dame-du-Lac jusqu'à Dégelis, encore avec les couleurs et les jeux d'ombre, pour vous montrer un peu les difficultés topographiques. Vous voyez, aux endroits où est-ce qu'il y a des ombrages comme ça, vous comprenez, avec une figure comme ça, pourquoi on a dû contourner ces zones-là, ici, les zones où il y a beaucoup de topographie.

1490 La même chose dans le secteur de la rivière aux Sapins. Vous voyez, au kilomètre 20, un autre massif.

1495 Je vous dirais que lorsqu'on a discuté de variantes, dans les premières présentations publiques, on remonte à mars 2004, dans le tronçon entre Notre-Dame-du-Lac et Dégelis, il y a une personne qui nous a dit, ah bien, vous avez pas pensé à telle variante. Tout le monde était conscient que dans ce tronçon-là, il y avait des contraintes topographiques majeures à développer une autoroute autrement que dans l'axe que vous voyez ici, que vous voyez sur la diapositive.

1500 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Caron.

Monsieur Bérubé, vous avez un complément d'information.

1505

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1510 Non, non, je veux pas chasser monsieur Picard, mais c'était pour revenir sur le dossier de monsieur Malenfant, avant qu'il quitte, j'aimerais apporter quelque chose.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien, vous pouvez y aller. Monsieur Malenfant est assis, il va très bien entendre.

1515 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1520 Regardez, c'est tout simplement de dire que le développement en question, Lavoie-Soucy, demeure encore, si on veut, lotissable parce qu'on empiète, on a approximé à peu près à vingt (20) terrains sur un potentiel de soixante (60) terrains résidentiels. Donc il y a encore un potentiel de développement.

Sûr, on l'affecte, on a dit du tiers, mais il y a quand même un potentiel pour quarante (40) terrains résidentiels, à cet endroit-là. Je tenais seulement à préciser ça.

1525 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci monsieur Bérubé.

Merci monsieur Picard.

1530

---

**PIERRETTE BEAULIEU**

1535 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Pierrette Beaulieu. Asseyez-vous, madame Beaulieu.

1540

Monsieur Bourassa, est-ce que vous êtes toujours intéressé, la Ville, à développer le développement Lavoie-Soucy, même s'il est amputé du tiers pratiquement.

**PAR M. MARIO BOURASSA:**

1545

Bien, c'est sûr que c'est un développement qui est envisageable. Il va falloir voir, justement, la hauteur des talus, c'est quoi que ça va ressembler. Mais c'est sûr que c'est des terrains privés, c'est pas la Ville qui va faire le développement, c'est des promoteurs.

1550

C'est sûr que la Ville peut s'associer pour aider à faire le développement, mais c'est privé. Mais en principe, c'est sûr que c'est un secteur qui a un beau potentiel, c'est toujours dans l'opportunité de le faire, ce développement-là, oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1555

Merci, monsieur Bourassa.

Monsieur Haemmerli. Je m'excuse, madame, ce sera pas long.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

1560

Est-ce qu'il y a d'autres, à part le développement Leclerc, qui est de l'autre côté de l'autoroute, est-ce qu'il y a d'autres endroits qui seraient plus collés sur le noyau villageois, où vous pourriez remplacer la partie qui est soustraite.

1565

**PAR M. MARIO BOURASSA:**

Dans le secteur urbain?

**PAR LE COMMISSAIRE:**

1570 Oui, oui.

**PAR M. MARIO BOURASSA:**

1575 C'est sûr qu'il y a d'autres secteurs qui ont un fort potentiel, c'est plus près du lac, dans le secteur centre-ville, Monseigneur-Gagnon, rue Héroux. Je sais pas, j'ai pas la carte ici pour le montrer, mais c'est plus dans le secteur urbain.

1580 C'est sûr qu'il y a d'autres endroits, aussi, qui sont potentiels mais quand même, c'est sûr que c'est un endroit, aussi, le secteur Lavoie-Soucy, qu'on privilégie toujours. Mais il y a quand même d'autres secteurs que, oui, il y a des potentiels de développement.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

1585 Ça va, merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Bourassa.

1590 Bonsoir madame.

**PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

1595 Bonsoir monsieur le Président, monsieur le Commissaire. Bon, je suis Pierrette Beaulieu de Packington, donc la route Saint-Benoît.

1600 Je vais pas poser ma question tout de suite, j'aimerais un petit peu dire quelle est ma réaction à ce que j'ai entendu ce soir. Je considère que présentement, il est entendu que le ministère des Transports non seulement regarde la sécurité au niveau routier, au niveau de la route, mais aussi regarde aussi les possibilités de développement, d'aider au niveau économique aussi.

1605 Je pense qu'une route comme la transcanadienne, la 85, qui a une espérance de vie de longtemps, au moins pour le parcours, revêt une importance capitale, je pense, non seulement pour les municipalités qu'elle traverse ou qu'elle longe, mais aussi pour celles dont la route collectrice débouche sur la 85.

C'est une route qui est construite et qui va avoir des incidences longtemps sur le développement économique, parce qu'elle peut être soixante-quinze (75) ans, peut-être cent



1610 (100) ans, ce parcours-là, donc sur le développement à moyen terme et à long terme de la région, c'est important et il faut le considérer.

Ce que j'avais à demander ce soir, est-ce que le ministère des Transports le considère et a établi des objectifs à ce point de vue là.

1615

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait.

1620

Monsieur Bérubé.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1625

Madame a raison, en fait l'autoroute, on la conçoit pour une période à très long terme, idéalement bien entendu.

1630

L'échangeur comme tel dont il est question, afin de relier la route collectrice qui mène à Packington directement à l'autoroute, on vous a expliqué tout à l'heure qu'est-ce que ça avait comme incidence en termes monétaires, en termes techniques. À l'heure où on se parle, on pense que c'est viable comme situation.

C'est sûr qu'on comprend l'enjeu, on comprend que pour une municipalité, c'est important d'avoir un accès direct à l'autoroute, sauf que je pense que c'est pas justifié, dans ce cas-ci.

1635

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc autrement dit, le ministère des Transports ne tient pas tout à fait compte du développement futur des communautés.

1640

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

On en tient compte dans une perspective anticipable, si on peut dire. Les débits comme tels qui sont anticipés, l'accroissement démographique, tout ça est pris en compte, on en tient compte dans nos projections de débits.

1645

Maintenant, le détour, il est quand même faible. En fait, c'est comme allonger la collectrice de Packington vers Notre-Dame, et ce prolongement de la collectrice est la 185 actuelle, qui est un tracé quand même très potable, on s'entend que c'est une route nationale qui a un gabarit fort intéressant, avec malgré tout des caractéristiques de chaussées du réseau national.

1650

Ce qui fait que le détour n'en est pas un, en quelque sorte, puisqu'il ne rallonge aucunement pour accéder au centre-ville, si on veut, du pôle d'attraction principal de Packington, disons.

1655

En ce sens-là, on voit pas opportun d'ajouter une infrastructure de l'envergure des bretelles, à cet endroit-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1660

Merci monsieur Bérubé.

Autre question, madame?

1665

**PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

Bien, je pense que si on veut le développement des régions, il va falloir faire des compromis.

1670

Et je pense aussi que pour qu'une route facilite le développement d'une municipalité, il faut que les entrées et les sorties soient facilitantes, non seulement pour les gens du milieu, de la municipalité elle-même, mais aussi pour les gens de l'extérieur qui viennent dans la municipalité, qu'ils n'aient pas à faire de détour inutile.

1675

La municipalité comprend quand même un important centre de villégiature, d'à peu près cent cinquante (150) chalets, en dehors des demeures permanentes qui entourent le lac Méruimticook, et de même, il y a aussi un moulin, il y a quand même un potentiel de développement. Et je pense qu'on a à le prendre en considération.

1680

Il faut défendre nos régions, de plus en plus on parle du développement des régions qui sont importantes, parce qu'elles apportent à la province. Il va falloir en tenir compte un jour. Ces régions-là, disons qu'on a abusé de leurs ressources, bien souvent, en tout cas vous savez, pour enrichir quelques-uns mais seulement, on voudrait que de plus en plus, on pense régions. Et dans l'avenir, je crois que ce sera un point important.

1685

Alors c'est pour ça que pour nous autres, la municipalité, c'est crucial qu'on ait un échangeur complet, pour faciliter ces entrées-là des gens de l'extérieur.

1690

Et aussi, nous autres mêmes, quand on vient pour passer là, si on est obligé de faire le détour, monter à l'échangeur de la route de l'Église, pas loin de la route de l'Église, l'été c'est rien, mais l'hiver c'est quelque chose. Vous savez, l'hiver, ici, il y a de forts vents et c'est important pour nous autres, si on ajoute plusieurs kilomètres, trois (3 km) ou quatre kilomètres (4 km), c'est important, quand on fait le détour.

1695 Et c'est important aussi pour les camionneurs, comme on le sait.

Donc je sais qu'ici, je dois juste poser des questions, je n'ai pas à défendre un mémoire, mais seulement, je pense qu'il faut les poser présentement. J'ai été déçue, en arrivant ce soir, d'entendre ce que j'ai entendu, et c'est pour ça, c'est pas la question que je désirais poser, mais  
1700 c'est celle que je pose et, en tout cas, à laquelle je vous demande de réfléchir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1705 D'accord, merci madame Beaulieu.

**PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

C'est moi qui vous remercie.

1710 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bérubé, madame Beaulieu vient de parler d'un détour de quatre kilomètres (4 km) environ, j'aimerais comprendre.

1715 Voulez-vous remettre la simulation, je suis pas sûr d'avoir bien saisi, probablement hier soir, lors de la simulation, j'étais sous l'impression qu'il y avait pas trop de problèmes là.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1720 En fait, si vous voulez, on pourrait l'expliquer clairement; je réalise effectivement, j'allais vous le proposer, on l'a pas fait l'exercice de vous présenter clairement quels sont les détours et qu'est-ce que ça a comme impact pour accéder à cette municipalité.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1725 Je vous écoute.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1730 Monsieur Caron va y aller.

**PAR M. MICHEL CARON:**

1735 Je vais vous situer, on est au kilomètre 30, en direction du Nouveau-Brunswick. Lorsqu'on vient à Notre-Dame-du-Lac, on sort par cette bretelle, on tourne à droite, on tourne à droite et ici, on tourne encore à droite pour longer l'autoroute vers le sud.

1740 Une fois qu'on a longé ça, on continue sur la desserte, et c'est comme ça qu'on peut tourner à droite pour aller à Packington.

Est-ce que je vous ai perdu en route?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1745 Oui, vous m'avez perdu. Parce qu'à l'heure actuelle, vous me dites, si j'arrive, mettons que j'arrive de Rivière-du-Loup, je prends la bretelle qui se trouve à être la rue de l'Église – excusez, je parle au mur! Je vas essayer de parler fort, sans micro, d'abord!

1750 Si j'arrive de Rivière-du-Loup, donc je suis en direction, exact, c'est par là, expliquez-moi pourquoi il faut que je sorte là pour m'en aller à Dégelis.

**PAR M. MICHEL CARON:**

1755 Écoutez, ce que je voulais vous mentionner, c'est qu'avant qu'on propose une bretelle au kilomètre 25, pour aller à Packington, au départ il y avait pas de bretelle au kilomètre 25, c'était l'autoroute qui continuait tout droit jusqu'à Dégelis, à ce moment-là, les mouvements pour aller à Packington, ça voulait dire pour quelqu'un de sortir au kilomètre 30, de passer au-dessus de l'autoroute, de longer la rue Bélanger pour continuer comme ça.

1760 Maintenant, j'arrive ici, au kilomètre 29, 28, je continue jusqu'au kilomètre 25 et puis là, on tournait là pour aller à Packington.

1765 Alors pour des gens qui connaissent la place, on se disait, c'est quand même des mouvements qui peuvent se réaliser, pour des gens de Packington ou des gens qui connaissent la place. Mais quand tu es un touriste et tu veux aller à Packington, s'il faut commencer à expliquer à quelqu'un de tout faire ces virages-là pour se rendre à Packington, on a dit, ça a pas de bon sens, il faut rajouter une bretelle.

1770 C'est à ce moment-là qu'on a rajouté la première bretelle, qui est la bretelle de sortie qui va au kilomètre 25. Alors je vais aller sur l'échangeur, maintenant.

1775 Alors il y a une première bretelle, la bretelle dans le quadrant nord-ouest, on a proposé cette première bretelle-là, donc quelqu'un qui veut aller à Packington, ce sera très facile de prendre la bretelle, ça va être écrit "Packington" à droite, "chemin du Lac" à gauche. Et puis il s'en va à Packington.

1780 Ensuite, après avoir discuté avec les gens de la municipalité de Packington et avoir appris qu'il y avait une scierie là-bas qui utilisait cette route-là pour aller vers Dégelis, on s'est rendu compte que maintenir cette desserte-là sur toute la longueur, jusque dans les terres agricoles qu'on parlait tantôt, au kilomètre 17 ½, et jusqu'à l'autre route qui mène à Packington, il

y avait des contraintes topographiques, et à un certain moment donné, on s'est dit, c'est préférable à ce moment-là de compléter le demi-échangeur et puis de faire une bretelle d'entrée, pour ces considérations-là, économiques, à Packington.

1785           Donc ça veut dire que quelqu'un qui va à Packington peut accéder très facilement par la bretelle de sortie. Quelqu'un qui arrive de Packington pour aller vers Dégelis peut très facilement aller vers le Nouveau-Brunswick. Quelqu'un qui veut aller à Notre-Dame-du-Lac en partant de Packington, il traverse le pont d'étagement, il tourne à gauche sur la desserte, qui est l'ancienne route 185, et trois kilomètres (3 km) plus loin, il est rendu à Notre-Dame-du-Lac. Et le mouvement inverse se fait autant.

1790  
1795           Alors quand on parle de détour, le détour, c'est les vingt-trente (20-30) ou quarante (40) véhicules qu'on a discuté ensemble un peu plus tôt dans la soirée. Au lieu de sortir au kilomètre 25, en direction nord, ces véhicules-là doivent continuer tout droit pendant trois kilomètres (3 km), aller à l'échangeur dans le développement Lavoie-Soucy, et revenir sur leurs pas, sur un autre trois kilomètres (3 km), pour tourner ici, pour tourner vers Packington. C'est le détour de six kilomètres (6 km) qu'il a été question.

1800           Et puis ce détour-là de six kilomètres (6 km), bien à ce moment-là, quand on regarde l'investissement supplémentaire de sept millions de dollars (7 M \$), c'est à ce moment-là qu'on se dit, est-ce qu'on doit l'investir pour ces mouvements-là. C'est un peu dans cette perspective-là que c'est analysé.

1805           Il y a des avantages et des inconvénients, comme on a parlé tantôt.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Et ce détour-là, par rapport à sortir à Dégelis, quand on arrive du Nouveau-Brunswick?

1810           **PAR M. MICHEL CARON:**

Pour sortir à Dégelis pour aller à Packington?

**PAR LE COMMISSAIRE:**

1815           Oui.

**PAR M. MICHEL CARON:**

1820           Effectivement, il y a la possibilité, en sortant à Dégelis, de prendre la route de Packington.

Je suis pas assez familier avec la manière que c'est...

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1825

En fait, depuis Dégelis, il y a une route, qui est de responsabilité municipale, qui mène à Packington, qui s'appelle la route de Packington, qui est signalée à partir de l'autoroute, et qui permet aux résidents d'aller directement à Packington depuis Dégelis.

1830

Lorsqu'ils ont passé cette sortie-là sur l'autoroute et qu'ils s'en vont en direction de Notre-Dame, bien, l'autre possibilité, c'est de s'en venir à l'échangeur au kilomètre 28, Lavoie-Soucy qu'on parlait tout à l'heure, et remonter jusqu'au chemin Saint-Benoît, qui est en fait la collectrice officielle de la municipalité sous la responsabilité du ministère des Transports, qui permet d'accéder à la municipalité.

1835

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, merci monsieur Bérubé.

1840

Et j'essaie de comprendre, madame Beaulieu, et comme mon collègue l'a mentionné tantôt, ceux qui arrivent du kilomètre 0, c'est-à-dire de la frontière avec le Nouveau-Brunswick, et ils veulent aller vers Packington, ils ont l'opportunité de sortir à Dégelis pour aller chez vous.

1845

À ce moment-là, je vois mal quel détour qu'ils peuvent faire, s'ils utilisent la route de Packington.

**PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

1850

Moi, on pense, nous autres, pas simplement ça. Quand des camions par exemple viennent au moulin à Packington ou qu'ils partent de ville Dégelis, supposons, bien, eux autres sont toujours obligés aussi de faire le détour, le détour dont on a parlé tout à l'heure de six kilomètres (6 km).

1855

Mais c'est aussi, il arrive que des gens, disons même nous autres, si on veut aller par exemple, on va dans le chemin du Lac, on vient du chemin du Lac et on veut remonter à Packington, il faut toujours faire le détour, aussi.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1860

Bien, le chemin du Lac, d'après ce que je vois ici, on peut accéder...

**PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

1865

Par le pont, maintenant, peut-être.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, oui, on peut accéder.

1870 **PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

Oui, mais quand on vient de ville Dégelis.

1875 Maintenant, c'est sûr que notre route collectrice, nous autres, c'est à Notre-Dame-du-Lac, OK. C'est sûr qu'on va beaucoup à Dégelis aussi, mais on peut sortir de Dégelis facilement, mais les gens qui arrivent du Nouveau-Brunswick, bon, ils continuent sur la route, ils ne sortent pas à l'échangeur tout de suite, ils sortent en haut de la ville, dans la partie vers le nord de la ville, et ils redescendent jusqu'à l'échangeur.

1880 Il faut qu'ils connaissent la route, aussi, parce qu'il faut dire que quand ils arrivent avant l'échangeur, c'est pas tellement indiqué.

1885 Alors c'est un mélange, c'est pas quelque chose qui est facilitant, et ce serait si simple, ce serait beaucoup plus simple, pour un long terme comme on prévoit, c'est peut-être cinquante-soixante-quinze-cent (50-75-100) ans, je le sais pas, la municipalité sera encore là, qu'on facilite. Je suis d'accord pour qu'on facilite à court terme pour les commerces ou tout ce qui se produit, comme les pistes pour les VTT et le reste, je suis bien d'accord, mais une municipalité, c'est à long terme. Dans cinquante (50) ans, ils seront encore là, et dans soixante-quinze (75) ans aussi.

1890 Et ça permet – c'est qu'on va avoir à subir les conséquences longtemps. Je pense qu'il faut y penser maintenant. Et au niveau du gouvernement, je pense que les ministères doivent se parler pour que chacun des ministères facilite aussi le développement régional.

1895 C'est tout ce que j'avais à vous dire.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais restez là, madame Beaulieu, juste une petite question avant que vous quittiez.

1900 Tantôt, vous avez mentionné que les camionneurs chargés de bois ne pouvaient pas prendre la route, à partir de Dégelis, prendre la route de Packington, il fallait absolument qu'ils s'en viennent sur la 185.

1905 **PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

Non, ils viennent faire le détour, comme on vous a expliqué tout à l'heure.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1910

Mais pourquoi ils sont obligés de faire ce détour-là, s'ils arrivent de Dégelis.

**PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

1915

Ils arrivent de Dégelis, ils continuent, ils peuvent pas rentrer directement, c'est impossible.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1920

Non, non, mais c'est pas ça, mais à Dégelis, pourquoi ne peuvent-ils pas prendre la route de Packington.

**PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

1925

Je veux dire, il y a des camions qui viennent, je sais pas, ils s'en viennent quand même, mais de Dégelis qui s'en viennent là parce que c'est peut-être la route la plus facilitante, là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1930

À l'heure actuelle. Mais avec cette option-là qui est proposée par le ministère des Transports, éventuellement, peut-être que les camions, mais je sais pas – monsieur Picard semble avoir une information, là.

Monsieur Picard.

1935

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

C'est que la route collectrice de Packington est la route de la rivière Creuse. Par période de dégel, les camions peuvent pas circuler sur la route Dégelis-Packington, à cause que c'est pas la route collectrice, il y a des restrictions pour les transits.

1940

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc c'est parce qu'il y a des restrictions.

1945

C'est ça, monsieur Bérubé?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1950

Bien, on parle de réglementation municipale dans ce cas-là, parce que la route de Packington comme telle est une route municipale, comme j'expliquais tout à l'heure, est de leur juridiction.



Il y a une partie dans Dégelis et une partie dans Packington, j'imagine qu'il y a eu une entente. Et elle est restreinte aux camions en période de dégel, c'est légal.

1955 **PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

Parce que ça brise tellement les routes, les camions de bois, c'est presque des trains routiers. Alors imaginez-vous, sur les routes, elles sont pas construites pour ça, qu'est-ce que ça peut faire.

1960

**PAR LE PRÉSIDENT:**

De toute façon, est-ce que ces routes-là, madame Beaulieu, monsieur Bérubé vient de nous dire que c'est de compétence municipale, donc vous séparez la facture avec la ville de Dégelis, c'est ça l'entente, ou il y a une entente existante?

1965

**PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

Non, nous autres, il y a pas une entente spéciale. La partie de Dégelis, présentement, elle vient d'être disons réasphaltée, OK, elle est belle, tandis que la partie de Packington est très brisée, à cause de ces camions-là, parce qu'elle n'est pas asphaltée pour ça non plus.

1970

Et on est pris avec toujours le problème, et comme on est une petite municipalité, en tout cas, de six cents (600) citoyens, pour nous autres, on n'a pas parfois les sommes qu'il nous faut pour ça.

1975

Alors on fait attention à nos routes au printemps, parce que c'est la période de dégel.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1980

D'accord, je vous remercie, madame Beaulieu.

Monsieur Dumont, vous aviez une information complémentaire à ce sujet, je pense.

1985 **PAR M. VIANEY DUMONT:**

Oui monsieur le Président, c'est juste pour confirmer, effectivement, cette route est municipale, et entre le 1<sup>er</sup> mars et le 15 mai de chaque année, il y a une restriction au niveau des camions. Ils doivent emprunter la route 185 et passer par la rivière Creuse, je crois, effectivement.

1990

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Dumont.

1995           Merci madame Beaulieu.

**PAR Mme PIERRETTE BEAULIEU:**

          C'est moi qui vous remercie de m'avoir écoutée.

2000

**PAR LE PRÉSIDENT:**

          D'accord.

2005

          Je vais juste refaire, voir s'il y a des gens qui sont revenus.

          Monsieur Douglas Casey.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2010

          J'aurais un point à rajouter sur ce dossier-là, si vous me permettez.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2015

          Oui, monsieur Bérubé.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2020

          Vous nous avez demandé tout à l'heure, au niveau du kilomètre 26 plus 500, la différence de dénivelé entre la 185 actuelle, ou la desserte plutôt et l'autoroute. Il y a vingt mètres (20 m) de différence, environ, de dix-neuf (19 m) à vingt mètres (20 m) d'écart. Vous comprenez que...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2025

          C'est sur le roc, j'imagine, dans ce coin-là, en plus?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

          Pardon?

2030

**PAR LE PRÉSIDENT:**

          C'est sur le roc, dans ce coin-là?

2035

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

          Je pourrais pas dire si c'est le roc, c'est sûr qu'on est à proximité du lac, toutefois.

2040 Mais c'est l'écart entre l'élévation des deux (2) routes, il y a un bon écart, ce qui fait que c'est difficile d'aménager un échangeur là.

Ça aurait pu être un compromis qu'on a regardé à l'époque, et qui a été rejeté compte tenu de la différence de dénivelé fort importante.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2045 Parfait, monsieur Bérubé.

Madame Line Beaupré.

2050 Monsieur Marcel-Marie Picard, s'il vous plaît.

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

2055 Ma question que je voulais poser a été répondue tantôt par l'intervention de madame Beaulieu.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2060 D'accord.

On va prendre une pause d'une quinzaine de minutes, et on vous revient par la suite.

2065 \_\_\_\_\_  
SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES  
\_\_\_\_\_

**REPRISE DE LA SÉANCE**  
**ÉMILIE NADEAU**

2070

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2075

Donc pour ceux qui seraient intéressés à poser encore des questions, je vais laisser le registre ouvert jusqu'à neuf heures trente (9 h 30), il est neuf heures douze (9 h 12), donc il reste encore quelques minutes. Parce que par la suite, la Commission aura quand même certaines questions auprès du promoteur, et la Commission compte terminer les travaux de la première partie ce soir.

2080

Maintenant, je vais demander à monsieur Émilien Nadeau, s'il vous plaît, de s'avancer.

Bonsoir monsieur Nadeau.

**PAR M. ÉMILIE NADEAU:**

2085

Bonsoir monsieur le Président. Moi, c'est une seule question ce soir.

2090

J'aimerais savoir de quelle façon et de quelle manière le promoteur a envisagé la circulation des véhicules d'urgence, en cas d'accident, dans le secteur du kilomètre 0 au kilomètre 14, que ce soit en allant vers le sud ou en montant vers le nord.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien.

2095

Monsieur Bérubé.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2100

Bon, en fait les déplacements des véhicules d'urgence, ce qui est permis selon le Code de sécurité routière, on entend par véhicules d'urgence les véhicules de police, les véhicules pompiers et ambulances, ces véhicules-là sont autorisés à tourner sur des virages aménagés spécifiquement pour eux, entre les deux (2) chaussées d'autoroute. Autrement dit, ils peuvent changer de direction.

2105

La norme prévoit ces virages en U, si on peut les appeler comme ça, les virages en U sont disposés à des distances variant entre deux (2 km) et trois kilomètres (3 km) maximum. Ce qui fait qu'en tout temps, ils peuvent changer de direction, accéder dans une bretelle qui donnerait, exemple, en direction nord, et quand la direction où ils veulent aller est le sud, bien, à peine à deux kilomètres (2 km), ils peuvent changer de direction. Donc ils ont jamais plus de

2110 deux (2 km) à trois kilomètres (3 km) à faire à contresens, si on peut dire, de l'accident ou du site à aller couvrir pour assurer la sécurité.

Il avait été question aussi des camions-remorque qui, pour eux, bon, ça présentait certaines contraintes, l'autoroute comparativement à une route 185 avec accès, un remorqueur  
2115 peut partir de n'importe quel point et choisir sa direction du nord au sud et partir, tandis qu'avec l'autoroute, il est obligé d'aller chercher un échangeur et revenir. Bon, entre le kilomètre 14 et le kilomètre 0, ça créait entre autres des problèmes.

Sauf que suite à des discussions avec des gens de la Sûreté du Québec, en tout cas, pour des expériences personnelles aussi, dans le sens qu'on a eu à gérer plusieurs situations, des renversements, des choses comme ça, dans les faits, les camions-remorque ne sont pas  
2120 considérés comme des véhicules d'urgence par le Code, mais dans les faits, c'est comme ça aussi, ce ne sont pas des véhicules jugés d'urgence.

Vous pouvez en parler avec les responsables des postes de la Sûreté du Québec, ils vont vous le confirmer, l'important sur un site, c'est d'abord de sécuriser les lieux, c'est-à-dire pompiers, mâchoires de vie, ambulances et la police, bien entendu. Eux ont le privilège de  
2125 pouvoir tourner dans ces virages-là spécialement aménagés pour eux, à tous les deux (2 km) à trois kilomètres (3 km).

2130 Ce qui fait qu'on n'anticipe pas de problématique à ce niveau-là.

Je sais pas si ça répond à la question.

2135 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

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

2140 **PAR M. ÉMILIE NADEAU:**

Oui, ça répond à ma question.

2145 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Nadeau.

Vous avez pas d'autres questions?

2150

**PAR M. ÉMILIEN NADEAU:**

Pas ce soir.

2155 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci monsieur Nadeau.

2160

---

**YVES PERRON**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2165 Présentez-vous, monsieur Perron, madame Olivier va l'inscrire.

**PAR M. YVES PERRON:**

2170 Je sais pas si ma question, c'est fourni dans la multitude de documents que le promoteur a fournis, mais ce soir, on a appris des coûts pour les viaducs sur la route Saint-Benoît.

J'aimerais savoir si c'est possible que le promoteur nous dépose l'ensemble de ses estimés de coûts.

2175 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça a été demandé, monsieur Perron, et ce sera fait éventuellement, dans les jours qui suivent. Le promoteur va déposer ces documents-là à la Commission, donc vous aurez un exemplaire dans chacun des sites de consultation et également sur le site Internet du BAPE.

2180

**PAR M. YVES PERRON:**

Même ordre d'idée, parce que c'est pas dans le projet retenu, mais comment aurait coûté la construction d'un viaduc complet au kilomètre 20. Si ça a été une hypothèse qui a été étudiée.

2185

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bérubé.

2190 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

C'est une hypothèse qui a été étudiée, suite entre autres à une demande des autorités de la municipalité, on a regardé la possibilité de le construire.

2195 Actuellement, il faut préciser – monsieur Lavoie pourra nous donner qu'est-ce qui est  
ressorti de ces estimations-là – j'aimerais d'abord préciser qu'actuellement, de la manière dont  
est conçu, dont est prévu cet échangeur-là au kilomètre 20, il pourrait éventuellement se voir  
annexer des bretelles; on l'a fait en fonction de ça, pour prévoir éventuellement, advenant le cas  
où il y aurait un développement dans ce secteur-là, à ce que des bretelles puissent y être  
ajoutées, sans avoir à modifier le viaduc d'une façon ou d'une autre.

2200

Simon Lavoie pourrait vous répondre au sujet des estimations des coûts.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2205

Monsieur Lavoie.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

2210 Oui, l'estimé pour, monsieur Bérubé l'a dit, le pont d'étagement, les dessertes ont été  
aménagées en prévision de, avec possibilité de, et construire des bretelles, c'est deux point six  
millions (2,6 M \$) supplémentaires.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2215

Deux point six millions (2,6 M \$) supplémentaires.

**PAR M. YVES PERRON:**

2220

C'est tout.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2225

Parfait, je vous remercie, monsieur Perron.

\_\_\_\_\_  
**DONALD SOUCY**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2230

Monsieur Donald Soucy.

Bonsoir monsieur Soucy.

2235 **PAR M. DONALD SOUCY:**

Bonsoir monsieur le Président. Moi, j'aurais une petite question pour éclaircir un petit peu.

2240 Il y a déjà eu un tracé de proposé concernant le kilomètre 25, au coin de la route Saint-Benoît, que quand ils avaient déposé ce tracé-là, la 185 restait comme route d'accès à aller jusqu'au kilomètre 20, à peu près. Puis l'autoroute était plus haute un peu.

2245 Et là, pour une demande d'asphaltage dans le chemin du Lac, là, ils ont décidé de faire la route d'accès dans le chemin du Lac. Et là, en faisant le chemin d'accès dans le chemin du Lac, là, ils rembarquaient sur la 185, autrement dit le tronçon de l'autoroute rembarque sur la 185, disons au kilomètre 25 à aller jusqu'à Ville Dégelis. Me semble qu'ils sauvaient de l'argent.

2250 Et au début, le premier tracé qu'il y avait eu, il y avait trois (3) expropriations qu'il y avait. Là, en tassant en bas, il y a quatorze (14) expropriations dont deux (2) commerces.

2255 Mais moi je me demande – de toute façon, ça, c'est décidé et nous autres, on est perdu de toute façon – moi je me demande, s'ils ont sauvé de l'argent disons en rembarquant sur la 185, au lieu de faire un échangeur au kilomètre 28, qui coûte de l'argent aussi, bien, prendre cet argent-là et le remettre au complet pour un échangeur complet au kilomètre 25.

2260 Parce que de toute façon, nous autres, dans ce coin-là, tout va être détruit. Pourquoi empiéter encore d'autres parcelles de terrain au kilomètre 28, qui pourrait pénaliser la municipalité encore.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2265 Si je comprends bien, monsieur Bérubé va répondre, mais vous êtes propriétaire du développement Lavoie-Soucy.

**PAR M. DONALD SOUCY:**

Non, non.

2270 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Même pas?

**PAR M. DONALD SOUCY:**

2275 Moi, je suis au 134, route Saint-Benoît.



**PAR LE PRÉSIDENT:**

2280 Monsieur Bérubé.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2285 C'est certain que compte tenu du fait qu'il y a pas de bretelle pour accéder à Saint-Benoît, via par exemple quelqu'un qui vient du Nouveau-Brunswick, bien, il fallait des bretelles le plus près possible pour desservir la municipalité, donc relier la route collectrice.

2290 Donc on a essayé de la mettre le plus près possible, de faire en sorte qu'elle soit utile autant pour les gens de Notre-Dame que de Packington, on a essayé, comme je vous expliquais tout à l'heure, de mettre un mitoyen disons aux alentours du kilomètre 26. Compte tenu des dénivelés, c'était pas possible, compte tenu de la topographie.

2295 Le meilleur endroit qu'on a trouvé, c'est à l'endroit du développement Lavoie-Soucy. C'est les raisons qui nous ont poussés à l'amener là. Il y a un besoin de bretelles, on en convient tous, et l'endroit le plus avantageux, c'est celui-là, selon nous.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2300 Merci monsieur Bérubé.

Avez-vous une autre question?

**PAR M. DONALD SOUCY:**

2305 Mais disons en frais de coûts, est-ce que le ministère sauve de l'argent ou bien ça lui coûte plus cher faire ça au kilomètre 28.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2310 Monsieur Bérubé, est-ce que vous avez sauvé des sous.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2315 Oui, bien le différentiel, on en a parlé plus tôt, monsieur Lavoie l'a expliqué un petit peu, on parlait d'un ordre de grandeur de cinq (5 M \$) à sept millions (7 M \$), c'est l'estimé qu'on en fait. En éliminant les bretelles au kilomètre 28, en construisant des bretelles supplémentaires au kilomètre 25, c'est l'écart de coût qu'on a. L'exercice, on l'a fait.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2320

Parfait, merci.

**PAR M. DONALD SOUCY:**

2325

Parfait, merci beaucoup.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2330

Merci, monsieur Soucy.

---

### QUESTIONS DE LA COMMISSION

2335

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Dans votre étude d'impact, il est mentionné qu'en 2020, le niveau de service pourrait passer de A à D, et même à E, pour les tronçons 0 à 14,6, et de 15,7 à 20,3, au kilomètre 20,3. Et qu'à ces niveaux, d'importantes restrictions à la vitesse, au confort et à la liberté de manœuvre seront rencontrées.

2340

Est-ce que vous pourriez expliquer les variations en regard du niveau de service, le tronçon à l'étude, et ce que signifie chacun des niveaux de service.

2345

**PAR M. MICHEL CARON:**

Excusez-moi, pouvez-vous juste me mentionner la page que vous avez citée.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2350

J'ai pas cité de page, mais j'ai juste cité des kilomètres, des tronçons 0, en fait le kilomètre 0 au kilomètre 17, mais c'est à la page 11.13-22 et la figure 2,6.

2355

C'est sûr que les niveaux de service, il y a des explications qui sont données dans l'étude d'impact, à la page 13, si je me trompe pas. Par contre, quelles sont les variations qu'on va observer, finalement, au regard du niveau de service sur le tronçon à l'étude.

2360

Parce que vous dites que ça pourrait passer de A à D, donc je voudrais avoir des explications sur cette variation-là.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2365 Bon, un niveau de service A, c'est un niveau sans contrainte. Je suis seul sur la route séparée. Un niveau D, c'est un niveau qui est acceptable, mais il commence à y avoir des contraintes.

Je pourrai vous fournir, là, une définition qui pourra être déposée, si vous le désirez...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2370

S'il vous plaît, oui.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2375 ... de A à F, en fait F étant un niveau très inconfortable, pare-choc à pare-choc, problématique de congestion courante.

2380 Bon, on s'en vient, E, des congestions fréquentes. D, pas de congestion mais des périodes de pointe qui commencent à me nuire. Toutefois, c'est un niveau acceptable. À D, c'est acceptable encore.

2385 Je vous dirai qu'il y a des administrations qui, avant même de construire ou d'ouvrir un nouveau corridor routier, attendent d'être rendues au niveau E. Ça veut dire beaucoup, là, ça veut dire que le besoin est grand déjà. À l'ouverture de la route, on a des niveaux D et E souvent, pour des routes neuves.

Ce qui fait que D, c'est quand même acceptable, mais on commence à se poser des questions, il faut penser à aménager autrement, à améliorer.

2390 Je pourrai vous fournir le tableau, et puis qui est assez bien expliqué, j'allais dire vulgarisé, facilement compréhensible. Il y a des bons exemples.

2395 À la page 12, au premier paragraphe de l'étude, c'est mentionné un peu qu'est-ce qui en est.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, oui, ça, je l'ai vu.

2400 Mais ça m'explique pas quand même, c'est sûr que si on regarde la description que vous avez là, c'est parfait, sauf que ce que je veux savoir, le tronçon, si on prend le tronçon 0 à 14,6, donc il y a une augmentation ou encore plutôt une dégradation du niveau de service.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2405

Tout à fait.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2410

J'aimerais que vous m'expliquiez pourquoi il y a une dégradation du niveau de service, qu'il y aurait une dégradation qui ferait en sorte qu'on passerait du niveau A, à l'heure actuelle, à un niveau D en 2020.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2415

En fait, on passerait du niveau D au niveau F, en 2020. À la page 13, le tableau au bas de la page.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2420

Bien, c'est ça. C'est parce que si on regarde actuel et futur, bon actuel, il est à D, c'est ça, mais si on regarde dans le périmètre 21 à 23, c'est quoi, il y en a pas?

2425

Qu'est-ce qui est compris dans le périmètre urbain, c'est un niveau D, ou un niveau A, ou un niveau B.

**PAR M. MICHEL CARON:**

2430

Alors monsieur le Commissaire, comme on le mentionnait au début de la présentation du projet, notre étude porte sur les tronçons ruraux, c'est-à-dire les tronçons qui ne sont pas déjà construits en autoroute.

2435

Donc ce que vous voyez dans le graphique, entre le 14,6 et le 15,4, le 15,7, ce sont des tronçons qui sont déjà construits en autoroute. C'est la même chose pour le kilomètre 29,8 à 30,2 et 30,2 à 35,7.

2440

Là, il y a une petite erreur, 35,7, il y a peut-être une erreur dans le tableau, mais en fait, ce que je voulais vous mentionner, c'est que ce sont les tronçons, c'est les parties urbaines qui sont déjà construites en autoroute qui ont été placées comme ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2445

C'est parce qu'à ce moment-là, le niveau de service est quand même relativement très bien.

**PAR M. MICHEL CARON:**

Bien là, en ayant fait une autoroute, ça a nettement amélioré les conditions, oui.

2450 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est beau.

Donc on passerait de D à E, c'est-à-dire de D à F – à E ou à F?

2455

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Bien, on est dans le haut du tableau, logiquement on est à F.

2460 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Il y a pas de F, je vois juste des E. C'est un échec pareil.

**PAR M. MICHEL CARON:**

2465

Dans notre langage, ça veut dire plus pire que!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2470

Bon, expliquez-moi les raisons qui motivent, les causes de cette dégradation-là, c'est ça que je veux savoir.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2475

C'est l'augmentation du débit.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Strictement?

2480

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Strictement, parce que la route comme telle a le gabarit qu'on lui connaît à l'heure actuelle, on a fait une projection avec les gabarits qu'on a.

2485

C'est sûr que les largeurs de chaussées influent le nombre d'accès, etc., ça influe sur le confort de roulement, donc sur le niveau de service.

2490 Un niveau de service F, bien, on parle d'un niveau qui a atteint et dépassé même la capacité de la route, là. C'est ça qu'on anticipe d'ici 2020, dans ce secteur-là.

La norme sur les niveaux de service qui explique ce que je vous dis, je l'ai sous la main, quoi qu'il en soit, je peux vous la fournir demain ou la transmettre.

2495 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, vous la transmettez, vous la déposerez à la Commission.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2500

D'accord.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2505 Vous nous avez dit antérieurement qu'il fallait attendre l'étape des plans et devis pour réaliser les études géotechniques et pédologiques, et finalement avoir l'information finale sur le tracé exact.

2510 Est-ce qu'une évaluation sommaire de la capacité portante des sols a été réalisée, à tout le moins pour les tronçons qui n'empruntent pas l'axe actuel de la 185, exemple kilomètre 0 au kilomètre 6.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2515 Oui, il y a eu des relevés de faits. Monsieur Lavoie pourrait expliquer qu'est-ce qui a été fait, si vous le voulez.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2520 D'accord, on vous écoute.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

2525 Il y a eu entre dix (10) et quinze (15) forages sur l'ensemble du trente-trois kilomètres (33 km), et la plupart de ces forages-là qui ont été faits, c'est pour déterminer la nature des sols, c'est surtout en fonction de l'importance des déblais, des pentes de déblais.

2530 Donc si on était dans du roc, bien, on n'a pas les mêmes pentes de déblais, on prend moins d'emprise et l'impact est moins grand sur les propriétés adjacentes.

Et dans le secteur de la route Saint-Benoît, le gros remblai qu'on fait sur la desserte est, on a eu une recommandation géotechnique, on a demandé une recommandation géotechnique pour s'assurer qu'on était capable de concevoir ce gros remblai-là.

2535 Ça a tourné autour de ça, les vérifications qu'on a faites, très préliminaires.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci monsieur Lavoie.

2540

Oui, monsieur Haemmerli.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

2545 Vous en avez pas fait dans le secteur entre Notre-Dame-du-Lac et Cabano, par exemple. La première séance, les gens de la fromagerie Le Détour s'interrogeaient sur la visibilité.

2550 Bon, vous nous avez présenté un projet qui est toujours selon les plans d'avant-projet préliminaires, mais est-ce qu'après étude, la route pourrait être surélevée par exemple, est-ce que vous envisagez des contraintes à ce niveau-là, est-ce que vous avez évalué la capacité portante des sols dans ce coin-là.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

2555

Non, la capacité portante, on n'a pas déterminé d'endroit problématique au niveau de capacité portante dans ce secteur-là.

2560 La capacité portante, bien souvent, c'est des secteurs où on met des gros remblais, et dans ce secteur-là, on met pas des gros remblais, justement, ça fait qu'on n'anticipe pas de problème.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

2565 Il y a de fortes chances que le projet ressemble à ce que vous nous avez présenté.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

2570 Oui, avec des ajustements, mineurs. Ça nous prend des études géotechniques pour le confirmer, mais à première vue, il y a pas de problème, ça devrait ressembler à ce qu'on a proposé.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

2575 D'accord.

J'en ai une aussi, la Ville de Notre-Dame-du-Lac avait identifié un secteur pour relocaliser des résidences qui seraient expropriées, et dans sa requête, elle se demandait s'il était pas possible de déplacer la traversée agricole qui est prévue au kilomètre 32, pour la remettre au kilomètre 31, pour lui laisser la place pour relocaliser les résidences.

Il me semble qu'on en a parlé un peu de cette traverse-là, mais quels seraient les inconvénients prévus si on la déplaçait au kilomètre 31.

2585 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui, on a analysé ce secteur-là en profondeur, on a un détail, un croquis montrant le nouvel emplacement et puis qu'est-ce qui en découle au niveau des pentes.

2590 Il y a une analyse de faite, Simon Lavoie pourrait encore vous en faire part.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

S'il vous plaît.

2595

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

Ce qu'on voit ici, monsieur le Président, c'est le secteur du kilomètre 31,7, c'est la traverse agricole existante. On a fait la simulation pour permettre aux gens de comprendre les difficultés techniques de construire une traverse de la sorte.

2600

Donc ici, on a du côté ouest la 185 existante qui devient desserte; on a les deux (2) chaussées d'autoroute et on a la desserte du côté est. Le tunnel passe sous les deux (2) chaussés d'autoroute, le tunnel proposé présentement dans l'étude d'impact, et sous la desserte est.

2605

La raison pour laquelle il passe sous ces trois (3) chaussées, la troisième chaussée, la desserte est, c'est à cause de la proximité entre la desserte et la chaussée d'autoroute, on pouvait pas déplacer l'autoroute à cause du Centre horticole.

2610

Donc on voit, c'est la raison pour laquelle on a un aménagement avec des pentes qui longe la 185 d'un côté et qui longe la desserte est de l'autre côté.



2615 Les pentes pour accéder, sortir du tunnel et accéder sur la 185, qui est la desserte est, sont de cinq point un pour cent (5,1 %) du côté ouest et de un point un pour cent (1,1 %) du côté est.

2620 L'autre traverse qu'on nous a demandé d'évaluer est située au kilomètre 30,950, donc juste au sud de la ferme Berthier Cloutier, et la topographie nous permet, ce serait possible de la déplacer là, mais les contraintes seraient plus grandes et on aurait des pentes plus élevées. Donc la pente du côté ouest, à la sortie du ponceau de la traverse, ce serait de quatorze point huit pour cent (14,8 %) au lieu du cinq point un (5,1 %) qu'on avait tantôt, et du côté est, trois point un pour cent (3,1 %) au lieu de un point un pour cent (1,1 %).

2625 Et à cause de la topographie du milieu, la traverse doit passer sous les quatre (4) chaussées, les deux (2) chaussées d'autoroute et les deux (2) dessertes. Donc le ponceau passe de cent mètres (100 m) de longueur à cent soixante mètres (160 m) de longueur.

2630 Et les coûts, celui au 31,7, six cent trente mille dollars (630 000 \$), et celui au kilomètre 30,950, un million de dollars (1 M\$).

2635 La pente de quatorze point huit pour cent (14,8 %), pour nous, c'est une pente selon nous qui est critique, on parle de tracteurs avec, j'ai pas le bon terme, des remorques à foin, quatorze point huit pour cent (14,8 %), selon nous, c'est problématique; on pense qu'une pente de sept (7 %) à huit pour cent (8 %) serait plus acceptable. C'est la difficulté qu'on a.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2640 En regard de la voie de desserte qui est souhaitée par les résidents du chemin du Lac, à l'heure actuelle, la vitesse permise est de cinquante kilomètres-heure (50 km/h).

2645 Vous allez faire des rénovations, est-ce que la vitesse permise va rester de cinquante kilomètres-heure (50 km/h) ou sera-t-elle augmentée à soixante-dix (70 km/h) ou à quatre-vingts (80 km/h).

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2650 Monsieur Lavoie pourrait vous répondre là-dessus, il y a eu des discussions avec la municipalité et il a participé à ces rencontres-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Allez-y, monsieur Lavoie.

2655 **PAR M. SIMON LAVOIE:**

Le concept qui a été convenu avec la municipalité, pour ne pas augmenter le nombre d'expropriations dans cette municipalité-là, c'est un concept à cinquante kilomètres-heure (50 km/h).

2660

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc il y a des améliorations qui doivent quand même être apportées, je présume, à cette route-là?

2665

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

On parle en majeure partie d'une reconstruction complète.

2670

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Une reconstruction complète, mais toujours dans la même optique d'une vitesse de cinquante kilomètres-heure (50 km/h).

2675

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

Absolument.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

2680

Et toujours dans la même emprise.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

2685

Oui, le plus possible dans la même emprise, correction de courbes ponctuelle.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Pas d'élargissement, gabarit des voies reste le même.

2690

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

C'est un gabarit de type F qu'on appelle, des voies de trois mètres (3 m) de large, deux (2) voies de trois mètres (3 m) avec des accotements d'un mètre (1 m) de large.

2695

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Et tant qu'à être dans les expropriations, puisqu'on en parle pour l'autoroute, est-ce que ça peut entraîner des expropriations aussi, la réfection de cette route-là.

2700

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

Des lisières de terrain, et je vais vérifier.

2705

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Pas de bâtiments?

2710

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

Il y a pas de bâtiments présentement de prévus. Des lisières de terrains, avec les connaissances qu'on a actuellement.

2715

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Merci.

2720

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

OK, ce qui avait été convenu avec la municipalité, parce que c'était une entente, c'est un peu eux autres qui nous avaient demandé, et de concert avec nous autres, de déplacer l'autoroute plus vers l'est, dans l'axe de la 185, donc on justifiait d'intervenir sur le chemin du Lac, ce qui avait été convenu, c'est que c'est la municipalité qui était maître d'œuvre.

2725

Donc le ministère payait, mais c'est la municipalité qui en demeure maître d'œuvre, donc c'est préparer les plans et devis et le ministère rembourse les honoraires, et fait faire les travaux, et on rembourse les frais de travaux.

2730

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Donc plus tôt aujourd'hui, quand on a parlé avec monsieur O'Leary, je pense de l'ordonnancement des travaux, qui fait quoi avant quoi, j'imagine qu'il va y avoir une coordination avec la municipalité.

2735

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

Oui, il va y avoir une coordination. Il faut penser que le chemin du Lac, aussi, les deux (2) extrémités, ce qu'on voit dans notre projet, il y a peut-être, sur quatre-cinq cents mètres

2740 (400 m-500 m), on vient déjà intervenir pour construire notre route. Donc ça, ça va être inclus dans le projet préparé par le ministère des Transports.

2745 Dans le temps, ça peut se construire en même temps, avec un protocole d'entente, et ça pourrait toujours, les secteurs qu'on touche pas, se construire avant, mais si l'argent vient du ministère, il faut que les disponibilités budgétaires soient là en temps et lieu.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

2750 Oui, et vous nous avez dit aussi que ça donnait peut-être pas grand-chose de le faire alors qu'on pourrait avoir de la circulation liée au chantier qui pourrait contribuer à la dégradation.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

2755 Ça, c'est à analyser. Au moment où c'est qu'on est, c'est difficile de pouvoir le vérifier. Premièrement, il faut vérifier si la capacité portante de cette route-là peut nous permettre de dévier une certaine quantité de trafic dessus.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

2760 D'accord, merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2765 Vous nous avez mentionné que, tantôt, il y a des discussions qui se faisaient avec le gouvernement fédéral relativement à une certaine enveloppe, est-ce qu'on peut savoir de quel montant à peu près cette enveloppe-là serait, avec le fédéral.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

2770 Habituellement, c'est une participation du fédéral, dans les projets, habituellement c'est cinquante pour cent (50 %) de la contribution, sauf les frais d'acquisition; tout ce qui est acquisition rentre pas dans le partage des coûts.

2775 Mais les honoraires de préparation de plans et devis, les déplacements de services publics, les travaux, les honoraires, quand on parle d'honoraires, on parle aussi de préparation de plans et devis, toutes les demandes d'autorisation, la surveillance est là-dedans, toutes les études nécessaires pour préparer le projet, les études géotechniques sont là-dedans.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2780

Dans les travaux de trois cent trente-huit millions (338 M\$), il est indiqué qu'il y a quatre-vingt-quatre millions (84 M\$) de frais connexes.

Est-ce que vous pourriez nous expliquer quels sont ces frais connexes là.

2785

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

Les frais connexes, ce qu'on appelle frais connexes, il y a la partie travaux, et les frais connexes, c'est les honoraires, ce que je viens de mentionner tantôt. Les honoraires professionnels, préparation de plans et devis, les études, l'étude d'impact, toutes les acquisitions, tous les déplacements de services publics, les honoraires de surveillance, l'assurance qualité, toutes les études géotechniques qu'il faut faire, les études archéologiques, je peux en nommer, on en fait beaucoup, les études géotechniques, etc., c'est ça, tout ce qui est honoraires.

2795

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc si je comprends bien, les acquisitions sont également comprises.

2800

Mais si on fait le ménage entre les acquisitions et strictement les frais professionnels, les frais professionnels se monteraient alors à combien.

**PAR M. SIMON LAVOIE:**

2805

Personnellement, j'ai pas le chiffre ici. La ventilation des coûts des travaux, du trois cent trente-huit millions (338 M\$), qu'on va vous fournir sous peu va être dedans, va être ventilé. On va ventiler les activités connexes.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2810

Parfait.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

2815

On va changer de sujet.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2820

Excusez-moi, une précision. En fait, c'est de l'ordre de vingt pour cent (20 %) du coût des travaux, les honoraires professionnels, vingt pour cent (20 %) du coût des travaux.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je veux juste, avant que mon collègue pose une petite question, j'en ai une autre.

2825

Au niveau du marché actuel forestier, les produits forestiers, qui est quand même relativement assez difficile, parce qu'on a eu l'expérience au niveau des projets d'éoliennes que, bon, le marché était présentement saturé, qu'est-ce qui va arriver avec le bois que vous allez couper.

2830

Est-ce que vous avez eu des ententes de faites avec le Syndicat des producteurs forestiers ou c'est laissé tel quel au marché et il y a personne qui le prend.

**PAR M. MICHEL CARON:**

2835

Ce que je peux vous mentionner, c'est qu'au niveau de l'étude d'impact, il y a déjà des mesures qui sont préconisées pour que le bois qui va être coupé soit pas perdu; ça fait que tout ce qui a une valeur commerciale, il faut qu'il soit coupé d'une manière à ce que ça puisse être récupéré et réutilisé d'une façon optimale, je dirais, que la ressource ne soit pas gaspillée.

2840

Maintenant, pour les questions contractuelles, je laisserais peut-être monsieur Bérubé répondre.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2845

Oui, monsieur Bérubé.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2850

En termes des contrats confiés ou – est-ce que je peux avoir des précisions sur votre question, s'il vous plaît.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

2855

Comment ça fonctionne, est-ce que vous allez en soumission, est-ce que c'est vous-mêmes qui assurez le déboisement.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2860

Non. Habituellement, pas habituellement, nous allons en appel d'offres public, selon les règles établies par le Conseil du trésor; c'est un appel d'offres ouvert à tous les entrepreneurs de la province de Québec. Le plus bas soumissionnaire conforme.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2865

Et eux, qu'est-ce qu'ils font avec le bois, par la suite.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2870

Eux en disposent auprès des scieries, des moulins, des acheteurs.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2875

Et dans un contexte, comme je le disais tantôt, où il y a une saturation, à l'heure actuelle, et on a juste à regarder le marché du bois, les scieries ferment les unes après les autres, c'est sûr qu'il devra y avoir une restructuration, donc s'il y a une saturation non seulement des volumes, parce que les scieries ferment, qu'est-ce qui se passe?

2880

Je veux dire à qui le contractant, finalement, qui aura le contrat, à qui vendra-t-il ce bois-là. Est-ce que vous allez prendre des mesures avec le Syndicat des producteurs forestiers pour vous assurer que ce bois-là soit effectivement reçu quelque part ou bien non vous laissez ça au contractant à s'occuper lui-même de trouver un débouché pour ce bois.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2885

Dans la procédure actuelle, on laisse à l'entrepreneur la responsabilité de trouver le débouché pour le bois. Lui cote ou soumissionne plutôt, en fonction des débouchés possibles. Si les débouchés sont pas intéressants, je vais être obligé de payer plus cher pour mon déboisement, selon le contexte.

2890

Si on se situe à pareille date l'an passé, déboiser me coûtait beaucoup moins cher que déboiser cette année, compte tenu du contexte que vous connaissez. C'est à lui à l'assumer, dans l'appel d'offres qu'on fait.

2895

Maintenant, deux cent vingt hectares (220 ha), c'est quand même pas énorme. Et puis aussi, c'est que ce déboisement-là va se faire en partie, pas tout la même année probablement.

2900

Et en plus de ça, c'est pas demain que ça va se faire, on s'entend qu'il y a encore plusieurs démarches à faire, le contexte a le temps de changer. On va devoir s'ajuster, remarquez, ça peut arriver qu'on ait un creux. Ce sera à voir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2905

Merci monsieur Bérubé.

Monsieur Haemmerli.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

D'accord. On va parler milieux humides un petit peu.

2910

Tantôt, vous nous avez mentionné, suite à une question d'un participant, que vous n'aviez pas pu déplacer l'autoroute, c'est entre les kilomètres 10 et 12, à cause de la présence de milieux humides qui étaient sous conservation volontaire.

2915

Est-ce que, néanmoins l'autoroute est très proche de ces milieux-là, est-ce qu'il y a un risque par exemple au niveau de l'utilisation des fondants sur ces milieux-là, est-ce que vous avez contacté la Forêt modèle pour identifier avec eux des mesures ciblées relatives à la proximité de l'autoroute avec ces milieux humides.

2920

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Je peux laisser Michel expliquer un petit peu ce qu'on a fait dans cette partie du dossier.

**PAR M. MICHEL CARON:**

2925

Alors la réponse, c'est non, on n'a pas pris de dispositions avec la Forêt modèle pour la question de l'impact potentiel des sels de déglçage.

2930

Maintenant, au niveau des sels de déglçage, vous avez sans doute vu un peu l'argumentaire qui concernait l'impact sur les milieux aquatiques, par contre. Est-ce que vous voulez que j'élaboré là-dessus?

2935

Parce qu'en fait, dans l'ensemble du projet, si on veut rester sur la question des milieux humides, nous on touche, je crois, aucun milieu humide ou très très très ...

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Ni à l'étang de castors qu'il y a au kilomètre 6?

2940

**PAR M. MICHEL CARON:**

De mémoire, on ne touche pas à des milieux humides. On est à proximité de ces milieux forestiers là, de ces étangs forestiers là, ici, le drainage se fait bien évidemment vers la rivière, alors quand on est en période de dégel, bien, la canalisation, le drainage de l'autoroute va se faire plutôt vers la rivière Madawaska.

2945

Mais ceci étant dit, il reste quand même que l'utilisation de sels déglçants sur les chaussées d'autoroute et sur la desserte peut avoir un effet aussi sur les milieux les plus rapprochés.



2950 Et puis comme on peut voir, au niveau des milieux humides, ici c'est quelque chose qui peut être à regarder. Je crois pas que c'est un problème qui va se présenter dès les premières années, mais au fil du temps, peut-être qu'il peut y avoir un effet.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

2955 Est-ce qu'il y a un suivi qui est prévu, je me souviens pas.

**PAR M. MICHEL CARON:**

2960 Pour le moment, non, on n'a pas proposé de suivi sur cette question.

Je vous dirais que les sels de déglçage, monsieur le Commissaire, simplement vous dire que pour les sels de déglçage, c'est une problématique, actuellement, qui est étudiée un peu partout au Québec.

2965 Ce que je peux vous en dire, c'est qu'on est quand même dans une province où il y a beaucoup de pluie et on a, disons, un système hydraulique peut-être beaucoup plus développé que dans d'autres parties du Canada, et sans doute qu'on découvrira une problématique qui nous est particulière.

2970 Ce que j'ai vu dans la littérature, aux États-Unis ou ailleurs, on commence à mesurer un impact dans les cours d'eau souvent lorsque les bassins versants sont à développer au-delà de quarante pour cent (40 %) de sa superficie. Alors c'est certain que des problèmes, on va en rencontrer beaucoup plus dans les milieux urbains.

2975 Je vais prendre par exemple le lac Saint-Augustin à Québec, ça en est un bon exemple, c'est un bassin versant qui est très petit et qui est très influencé par l'utilisation des sels de déglçage en milieu urbain.

2980 Quand vous arrivez ici, dans le Témiscouata, bien, vous voyez, il y a des routes, il y a des périmètres urbains, mais lorsqu'on regarde ça sur l'ensemble du bassin versant du lac Témiscouata et puis de la rivière Madawaska, c'est pas un développement qui est très significatif.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

2985 On s'entend, mais on s'entend aussi que les bassins des ces milieux humides là sont quand même restreints.

2990 **PAR M. MICHEL CARON:**

Oui, oui. Je minimise pas la question de ces étangs forestiers là, je fais simplement vous mentionner que ce qu'on a regardé, nous, au niveau des sels de déglacage pour le bassin versant qui nous concerne, on sait que l'apport de l'autoroute va être quand même plus significatif sur la qualité de l'eau de la rivière Madawaska et du lac Témiscouata.

2995

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Merci. Si vous permettez, je vais aller voir madame Dallaire et je vous reviens.

3000

Est-ce que vous avez un commentaire à formuler à cet égard-là ou comment allez-vous examiner cet élément-là, madame Dallaire.

**PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

3005

Moi, je vous dirais que c'est au niveau de l'analyse environnementale du projet, quand on va être rendu à cette étape-là, qu'on va examiner la question.

S'il semble y avoir une problématique au niveau des milieux humides, la protection des milieux humides, entre autres en ce qui concerne l'utilisation d'abrasifs ou de sels de déglacage, ça pourrait se traduire par une condition au décret; ça pourrait être donc une condition relative au drainage, par exemple.

3010

C'est sûr que le maintien des milieux humides, c'est une préoccupation qu'on a, et on va regarder ça pour s'assurer qu'il y aura pas de perte.

3015

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Ça va.

3020

Monsieur Bérubé ou monsieur Caron, vous aviez un commentaire à ajouter tantôt.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

J'avais un commentaire à ajouter, c'est que le ministère de l'Environnement canadien, fédéral, a décrété le sel comme étant un produit toxique, ce qui fait qu'on est à élaborer, au ministère, des politiques au niveau d'une gestion plus efficace et plus saine de l'épandage des sels déglacants.

3025

C'est quelque chose qui préoccupe le ministère fortement. C'est plus qu'un enjeu économique, c'est un enjeu écologique, donc ça occupe nos priorités en ce moment.

3030

3035 L'autoroute 185 comme telle va être moins nécessitante, en termes d'opération de déglacage chimique, compte tenu de son relief beaucoup plus doux, de ses courbes beaucoup moins prononcées, et du fait que ces routes-là ne rencontreront plus. On est en chaussées divisées, beaucoup plus sécuritaires, donc c'est moins exigeant en termes de déglacage, habituellement, une autoroute à chaussées divisées que des trois-quatre (3-4) voies souvent en chaussée continue.

3040 Donc à ce niveau-là, en tout cas je tenais à vous préciser qu'on est sensibilisé, et qu'on est actuellement à développer, au ministère, une politique afin de répondre aux exigences des autorités fédérales, en termes d'environnement, au sujet du fait que le sel est un produit maintenant considéré toxique.

3045 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Ça va.

3050 On vous a mis à l'écran la figure sur les éléments biologiques, juste pour valider ma question sur l'étang de castors de tantôt, au kilomètre 6.

Donc c'est quoi, c'est lié juste à la symbolique, le fait que l'emprise soit dessus ou est-ce que réellement, l'emprise va y toucher.

3055 **PAR M. MICHEL CARON:**

Écoutez, je pourrais – à ma connaissance, on ne touche pas d'étang de castors. Peut-être que c'est un étang qui n'est plus actif, je pourrai vérifier cette question-là, mais à ma connaissance, on ne touche pas à un étang de castors.

3060 Mais je vais vérifier, je vais vérifier.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3065 Vous nous revenez, d'accord.

3070 Sur cette figure, aussi, on identifie, avec un chiffre et une lettre, et vous prévoyez, dans le projet, l'amélioration de ponceaux qui traversent certains ruisseaux, ici je les énumérerai pas, qui ne permettent pas à l'heure actuelle la libre circulation des poissons en période d'étiage. Il y en a sept (7) ou huit (8).

Est-ce que vous allez systématiquement enfouir la base de ces ponceaux-là, ou les refaire sans radier, ou comment vous allez procéder à ça.

3075 **PAR M. MICHEL CARON:**

Bon, dans les secteurs – effectivement, nous, Pêches et Océans Canada, on a eu des rencontres avec eux, on a même fait des visites de terrain avec eux, et on a déjà déterminé que sur les quinze (15) traversées de cours d'eau, il y en a neuf (9) où on maintiendra la libre circulation.

3080  
Alors pour les six (6) autres, c'est pas parce qu'il y a pas d'intérêt, c'est que souvent il y a des obstacles en amont qui font qu'il y a pas d'intérêt à mettre une restriction au niveau de l'installation du ponceau.

3085  
Ceci dit, ça veut pas dire qu'il y aura pas de toute manière une libre circulation, on s'entend, mais neuf (9) cours d'eau sur quinze (15), il y aura des plans et devis qui vont tenir compte de la possibilité du poisson de migrer de part et d'autre de l'autoroute.

3090 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Et ceux-là, on les a énumérés dans l'étude d'impact.

3095 **PAR M. MICHEL CARON:**

Ils sont évidemment tous énumérés dans l'étude d'impact, mais les neuf (9) sur les quinze (15), vous avez pas cette précision-là dans l'étude d'impact.

3100 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Est-il possible de nous la déposer, s'il vous plaît.

3105 **PAR M. MICHEL CARON:**

Oui. Est-ce que vous voulez que je vous les énumère rapidement, les neuf (9)? Ils sont sur votre acétate.

3110 **PAR LE COMMISSAIRE:**

Oui, vous pouvez, mais vous nous déposerez aussi un tableau avec les éléments.

3115 **PAR M. MICHEL CARON:**

Bon, je vous déposerai le tableau.

Vous aurez aussi, en fait c'est la lettre, c'est la correspondance qui est échangée entre monsieur Louis Belzile, du ministère des Transports, qui est mon collègue en arrière de moi, et monsieur Benoît Couture qui est analyste chez Pêches et Océans Canada.

3120 Et pour chacun des cours d'eau en question, les neuf (9) ou les quinze (15), disons, il y a une justification pour le libre passage qui est exigée. Alors c'est un document de trois (3) pages, je pourrai vous le déposer.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3125 Merci beaucoup.

Toujours dans le cadre des milieux humides, vous avez des tableaux, dans l'étude d'impact, avec des mesures d'atténuation, notamment pour l'eau, pour les poissons.

3130 Et puis en fait, vous dites, la première mesure et pour l'eau et pour les poissons, c'est que dans la mesure du possible, vous allez éviter la traversée des cours d'eau avec la machinerie sans autorisation du surveillant de chantier, ou en tout cas, ça ressemble à ça.

**PAR M. MICHEL CARON:**

Les passages à gué.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3140 Voilà. En fait, je vais aller vérifier avec madame Dallaire qu'est-ce qui en est de cet élément-là, au niveau du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

3145 D'abord, est-ce que c'est permis, et puis comment vous gérez ça.

**PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

3150 Je dirais que normalement, il y a la Politique sur la protection des rives et du littoral qui doit être observée. C'est sous la juridiction, c'est les MRC, je pense, qui gèrent, et les municipalités qui doivent appliquer ça dans leur règlement.

Donc il y a pas de circulation ou d'autorisation, c'est pas permis de circuler dans un cours d'eau avec des véhicules, normalement, quels qu'ils soient.

3155

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Ce qui sous-entend que normalement, le promoteur, je vais aller les voir, devrait prévoir des traversées, des ponceaux.

3160

**PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

Des mesures d'atténuation qui évitent autant que possible de travailler dans le cours d'eau avec des véhicules.

3165

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Est-ce que malgré le fait que la Politique relève des MRC, ça pourrait être une des conditions du décret que le gouvernement pourrait adopter à l'égard du projet.

3170

**PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

Il faudrait que je vérifie, je pourrais pas vous dire s'il y a déjà eu des conditions de décret relatives à ça, ce serait quelque chose qu'il faudrait vérifier.

3175

**PAR LE COMMISSAIRE:**

D'accord, merci.

3180

Mais quelles seraient les conditions dans lesquelles vous circuleriez avec de la machinerie, à gué ou dans les cours d'eau, mis à part celle où vous transformez le cours d'eau en y installant un ponceau ou une infrastructure routière.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3185

Bien dans les faits, en autant que faire se peut, c'est interdit; toutes les autres méthodes sont privilégiées, c'est la dernière méthode. Ça peut arriver, dans certains cas, que ce soit la seule et la dernière par conséquent, donc on la prend.

3190

À ce moment-là, il y a des précautions de prises, la machinerie est lavée, on s'assure d'avoir une machinerie en bon état, etc., etc. Mais c'est un dernier recours.

3195

Il y a, à l'intérieur de nos devis, il va y avoir de stipulé sur nos plans toutes ces exigences environnementales là. Nos devis, entre autres le cahier des charges et devis général auquel on fait référence souvent contient nombre de clauses environnementales expliquant toutes ces contraintes, au niveau environnemental, pour l'entrepreneur qui soumissionne. Ça devient contractuel, il se doit de respecter ces exigences-là.

Et on s'assure, on surveille, à la fin, que ce soit respecté.

3200

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Mais juste pour ma culture, parce que j'essaie de m'imaginer les cas où c'est impossible de faire autrement, avez-vous un exemple concret, vite, qui vous viendrait.

3205

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Un exemple concret, bon, dépendamment du type de travaux, s'il y a une pile à aller installer sous un pont, des difficultés d'accès pour aller placer un empierrement sur un perré pour protéger une culée, ou une pile de pont par exemple qui serait pas accessible du haut, des choses comme ça, on va circuler dans l'eau.

3210

Mais habituellement, on fait pas ces pratiques-là, c'est interdit.

3215

**PAR LE COMMISSAIRE:**

D'accord.

En parlant d'empierrement, je vais enchaîner, vous avez une mesure pour la gestion des particules fines qui prévoit un empierrement lors de la construction et le nettoyage des fossés dans les pentes fortes.

3220

Est-ce que c'est une mesure suffisante, c'est-à-dire qu'après une couple de crues, une fois que l'empierrement est plein de particules, qu'est-ce qui se passe. Est-ce que vous avez envisagé des bassins de décantation ou...

3225

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Les mesures qu'on met en place, c'est des mesures habituellement éprouvées, qui ont fait leurs preuves si on peut dire.

3230

Il peut parfois qu'on ait à s'ajuster, c'est sûr qu'il y a des cas particuliers, des rivières qui transportent plus de sédiments que d'autres, dépendamment également du type de travaux qu'on a faits. Il y a des précautions à prendre qui sont jugées cas par cas.

3235

Lors de la demande des certificats d'autorisation de construire, on peut aller plus large, on dévoile encore plus en profondeur les mesures qu'on entend mettre de l'avant, il y a plus d'échanges à ce moment-là également avec les analystes à l'Environnement et à la Faune, et de chez Pêches et Océans Canada, afin d'en arriver à un compromis acceptable.

3240

Mais je me dois d'obtenir ces autorisations-là d'eux et on les fait dans les règles de l'art, et on prend les précautions qui, à notre connaissance, sont adéquates.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3245

Je ne me rappelle pas, mais l'intervention dans un cours d'eau, par exemple dans la rivière aux Sapins, où il y a des frayères qui ont été identifiées, est-ce que ça requiert un permis de Pêches et Océans.

3250

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui, tous les travaux qu'on aura à faire en bordure des cours d'eau requerront l'autorisation.

3255

D'ailleurs, le projet comme tel, en soi, nécessite une autorisation du fédéral, ceci compte tenu du fait qu'il contribue au projet, financièrement. C'est un des déclencheurs, si on veut, de la loi canadienne, la Loi d'évaluation environnementale.

3260

Toutes les pertes d'habitat devront être compensées, également, en termes d'habitat de poissons.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3265

Mais ces éléments-là ont pas été déterminés encore.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3270

On les a déterminés, ça a été sommairement évalué, sauf que lors des demandes d'autorisation finale, on va aller plus à fond.

3275

Lorsqu'on aura les plans et devis finaux, on va connaître les superficies d'empiètement, les mesures de mitigation qu'on peut mettre de l'avant, la valeur des habitats détruits pour, éventuellement, à venir à proposer des compensations en conséquence de ce qu'on aura détruit.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3280

C'est ça. Mais si je me rappelle bien, vous avez identifié sommairement les superficies touchées, mais je me rappelle pas avoir vu des propositions de mesures de compensation. Est-ce que c'est ça?



**PAR M. MICHEL CARON:**

3285 Alors effectivement, dans l'étude, vous avez vu qu'il y a une évaluation des pertes qui est estimée à cinq mille sept cents mètres carrés (5700 m<sup>2</sup>) pour les pertes permanentes, et trois mille (3000 m<sup>2</sup>) à peu près, trois mille cinq cents mètres carrés (3500 m<sup>2</sup>) pour des pertes temporaires. Pour un total d'environ zéro virgule neuf hectare (0,9 ha), ce que j'ai dit dans la présentation.

3290 Alors à cette étape-ci, on commence à essayer de trouver des solutions. Il y a des fois des discussions qui ont été faites avec Forêt modèle ou d'autres organismes du milieu qui "promouvoient" la conservation, mais c'est à l'étape des plans et devis, que lorsque les plans sont faits, qu'on peut vraiment déterminer quelles sont les pertes, d'une façon beaucoup plus précise, et c'est à cette étape-là qu'on détermine les projets de compensation et qu'on les soumet à Pêches et Océans pour l'autorisation des travaux.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3300 Merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3305 Monsieur Bérubé, dans votre étude d'impact, il y a des zones inondables qui ont été repérées. Bon, vous indiquez également que ces zones ne touchent pas la route 185 actuelle et que les berges de la rivière Madawaska, dans le secteur de la rivière aux Bouleaux, seraient assez escarpées pour contenir les eaux de débordement pour une crue avec une période de retour de vingt (20) ans.

3310 En passant, on est allé faire un petit tour aujourd'hui, on s'est promené un petit peu, et on peut vous dire que la rivière Madawaska est assez relativement haute; il y a certains endroits, ça en prendrait pas beaucoup pour que ça déborde sur la 185.

3315 Étant donné que dans ce secteur, au kilomètre 9, l'autoroute projetée serait attenante à la route actuelle, est-ce que les crues de plus grande amplitude, c'est-à-dire avec une période de récurrence moins grande, cinquante (50) ans ou cent (100) ans, pourraient toucher l'autoroute projetée.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3320 En fait, quand on conçoit une autoroute, ce qu'on utilise comme récurrence, comme débit de récurrence, c'est un débit de soixante-quinze (75) ans. Soixante-quinze (75) ans, c'est sûr que si on évalue que la récurrence pourrait être vingt (20) ans, on va protéger en fonction de, c'est-à-dire qu'on va devoir rehausser les bernes, assurer des protections supplémentaires.

3325 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Dallaire, au niveau du ministère, lorsqu'il est question de construction d'infrastructures en zone inondable ou à proximité de celle-ci, quels sont les critères de période de récurrence qui doivent être considérés par un promoteur, à ce moment-là.

3330

**PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

Je l'ignore, il va falloir que j'aie à l'information, parce que je sais pas même si on a des normes qui sont relatives à ça.

3335

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. En fait, monsieur Mathieu St-Onge vous donnera la petite question tantôt, et vous pourrez vérifier et nous revenir avec ça, s'il vous plaît.

3340

**PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

Oui.

3345 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

Oui, monsieur Bérubé.

3350

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Écoutez, à notre connaissance, peut-être que quelqu'un de la Ville de Dégelis pourrait le confirmer, à notre connaissance, la route 185, dans ce secteur-là, n'a jamais été inondée; je crois pas, en tout cas.

3355

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Dumont.

3360

**PAR M. VIANNEY DUMONT:**

Je confirme ce que monsieur Bérubé dit, effectivement, il y a jamais eu de déversement de la rivière Madawaska sur la route 185.

3365

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Ça fait que le lit actuel peut contenir...

3370 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais en tout cas, on a regardé ça aujourd'hui, il en manquait pas gros.

**PAR M. VIANNEY DUMONT:**

3375

Ah, ça monte plus haut que ça, monsieur Lafond.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3380

Ah oui? Et ça va jamais sur la 185, jamais jamais, même pas dans le coin de la halte routière?

**PAR M. VIANNEY DUMONT:**

3385

Non, du tout.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3390

Monsieur le Président, en fait cette rivière-là a un débit régularisé à cause du barrage à la sortie du lac Témiscouata, à son embouchure. Il y a un barrage à cet endroit-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3395

Ça, j'étais au courant. Sauf qu'il y a quand même un bassin versant qui, après le barrage, fait en sorte que ça pourrait rehausser même le débit de la rivière.

Non, mais même pas? Ça me surprend, mais je vous crois, monsieur Dumont, je mets pas en doute ce que vous m'avez dit.

3400

**PAR M. VIANNEY DUMONT:**

3405

Il y aurait un numéro civique que j'aurais pu, je connais pas le numéro civique, face à cette résidence-là, entre la rivière et la route 185 actuelle, vous avez un genre de petite plaine inondable, oui, effectivement, il y a de l'eau qui vient sur la petite plaine inondable, mais par rapport à la hauteur de la route 185, il nous reste encore un dénivelé, peut-être plus que deux mètres (2 m).

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3410 Parfait, merci monsieur Dumont.

Je vais laisser la parole à monsieur Haemmerli.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3415

Approvisionnement en eau, on a entendu, lors des dernières séances, on a eu des questions au kilomètre 7 sur un approvisionnement en eau.

3420

Le ministère des Ressources naturelles nous a aussi mentionné qu'il y avait une conduite d'eau qui partait ou qui alimentait le poste Madawaska d'Hydro-Québec qui se trouverait en partie dans l'emprise de l'autoroute.

3425

Est-ce que c'est quelque chose que vous connaissez, est-ce que c'est quelque chose dont vous avez tenu compte dans votre construction de projet.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3430

L'exercice systématique, comme je vous disais, est pas encore réalisé à ce stade-ci. Les sources les plus importantes, on les a localisées selon les informations qu'on a pu obtenir, mais ça a pas été fait systématiquement, sauf que ça va l'être lors de la préparation des plans et devis plus avancés, si on peut dire.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3435

Mais cette source-là, pour vous, n'est pas connue pour l'instant, c'est ce qu'on doit comprendre?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3440

Je ne crois pas, non.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3445

On a parlé des puits, aussi, je voulais juste m'assurer, est-ce que dans la zone du projet, il y a des ouvrages de captage qui alimentent vingt (20) personnes ou plus.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3450 Pas à notre connaissance; on parle plus de puits individuels. Il peut y avoir des sources qui alimentent quelques résidents, mais vingt (20) personnes, j'en doute. Pas à notre connaissance pour le moment, disons.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3455 Pas à votre connaissance, compte tenu de ce que vous nous avez dit. Ça va.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3460 Moi, j'aurais une question peut-être pour monsieur Morneau.

Monsieur Morneau, j'aimerais avoir votre avis relativement aux impacts sur l'agriculture que peuvent causer par exemple les poussières de chantier.

3465 Bon, selon le MTQ, ce serait un impact mineur, mais sur les terres agricoles, est-ce que ça peut affecter la productivité, éventuellement, cette fine poussière-là, ou est-ce que de manière générale, il y a des effets du chantier sur la productivité, sur les activités agricoles.

**PAR M. CAMILLE MORNEAU:**

3470 Bon, je pourrais pas vous répondre au niveau agronomique, parce que je suis pas agronome, mais si on en juge en faisant un parallèle avec les parcs éoliens, les premiers qui ont été construits en 99, où il y avait une circulation lourde et aussi de transport de matériaux qui occasionnait beaucoup de poussière pour les cultures surtout de céréales, oui, ça affectait les rendements dans ces secteurs-là.

3475 Je présume que le parallèle est faisable aussi dans le cas présent, il pourrait y avoir peut-être une diminution des rendements à proximité de la zone des travaux.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3480 Et que pensez-vous des optimisations proposées par le ministère là-dessus.

**PAR M. CAMILLE MORNEAU:**

3485 Bien en tout cas, je considère que c'est sûr qu'une infrastructure de cette ampleur-là, ça peut pas se faire sans avoir un minimum d'impacts, c'est tout à fait normal.

Non, honnêtement, je peux pas vous dire qu'est-ce que ça pourrait générer comme problèmes aux récoltes.

3490 Par contre, ce que je sais pertinemment, pour l'avoir vérifié aujourd'hui, c'est que dans le tracé proposé, il y a énormément de terres qui ont été drainées, les systèmes de drainage souterrain. Ça, c'est sûr que l'autoroute va passer carrément là-dedans.

3495 Donc je sais pas si ça va être assez simple de reconfigurer ces systèmes de drainage là, parce que c'est ce qui permet aussi d'avoir des terres très productives dans ce secteur-là.

3500 Parce que dans le secteur de Notre-Dame-du-Lac, au niveau des revenus agricoles, c'est un des secteurs, et là je prends juste le tracé de l'autoroute avec à peu près un kilomètre (1 km), bon, de ce côté-ci c'est vers l'est, ça génère quand même près d'un million sept cent cinquante mille (1 750 000 \$) de revenus agricoles, pour ce secteur-là. Donc c'est un secteur qui est très très productif.

3505 C'est sûr que plus que la route, elle va prendre de l'espace ou elle va accaparer des hectares, ça diminue les rendements aussi pour les producteurs agricoles.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3510 Monsieur Bérubé, au niveau du drainage, quelles sont les mesures que le MTQ entend prendre pour corriger la situation, si situation perturbée il y a après la réalisation de vos travaux.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3515 En fait, les drains interceptés, que ce soit agricoles, que ce soit les drains de rue, etc., que ce soit les conduites municipales qui se jettent dans les conduits actuellement, exemple sur la route 185 qu'on reconstruirait, on s'occupe, on prend en charge la captation de ces eaux-là et on les draine adéquatement.

3520 Si c'est un drain agricole, c'est traité au même titre qu'une conduite pluviale de rue, par exemple, on le raccorde et on draine. Ça, ça va se faire à l'étape de la préparation des plans et devis, les relevés de terrain, les relevés vont nous permettre d'identifier la localisation de ces drains-là, et on va prévoir les raccorder dans nos fossés, dans nos conduites pluviales, etc.

3525 J'aimerais, si vous me le permettez, ouvrir une parenthèse au sujet de la problématique de la poussière.

3530 En fait, comme mesure d'atténuation, la route 185 comme telle, la circulation qu'il y a là-dessus est tellement importante, beaucoup de camions comme on l'a dit maintes fois, lorsqu'on dévie la circulation de la route 185, on le fait en cours de construction de l'autoroute par exemple, on le fait sur un tracé pavé. Jamais, on dit jamais "jamais", mais en autant que faire se peut, on ne détourne pas la circulation, ce débit-là majeur, sur une route gravelée. Donc ça va se faire sur une route pavée.

3535 Maintenant, au niveau des dessertes comme telles, en construction par exemple, il y a épandage d'abat-poussière comme mesure d'atténuation, qui est demandé à l'entrepreneur, pendant toute la durée des travaux.

3540 C'est sûr qu'aux abords des opérations comme telles, il y aura de la poussière, les pelles hydrauliques, les compacteurs, etc. Ça, c'est pratiquement, c'est difficile d'atténuer davantage, dans la zone de travail comme telle. Mais ça va se restreindre essentiellement à ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3545 Merci.

Pour le bénéfice des participants et de la Commission, est-ce que vous pourriez résumer votre méthodologie d'évaluation des impacts sur le climat sonore, et j'aimerais savoir, finalement, pourquoi vous avez choisi deux (2) sites seulement pour des mesures sur vingt-quatre (24) heures.

3550

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui, si vous voulez, je peux demander à monsieur Caron de vous expliquer cette partie-là.

3555

**PAR M. MICHEL CARON:**

3560 Bon écoutez, je vais vous donner les meilleures explications que je peux vous donner, je ne suis pas un spécialiste des études de bruit, j'en ai disons supervisé beaucoup avec des sous-traitants.

3565 Alors la méthode, finalement, ce que ça consiste à faire, c'est de déterminer le corridor dans lequel on pense qu'il va y avoir des impacts sonores, c'est-à-dire en général dans une zone de trois cents mètres (300 m) de part et d'autre d'une infrastructure qui est proposée.

3570 Alors dans ce corridor-là, on détermine une série de points; en général, les relevés de vingt-quatre (24) heures, ce sont des relevés qui sont faits en un (1), ou deux (2) ou trois (3) points, tout dépendant de l'importance des tracés, pour avoir des mesures qui sont prises sur une plus longue période dans une journée, pour être capable aussi de documenter éventuellement qu'est-ce qui se passe la nuit, qu'est-ce qui se passe le soir, qu'est-ce qui se passe le jour.

3575 Et ensuite de ça, il y a une série d'autres points de mesure qui sont des relevés parfois de trois (3) heures, parfois d'une (1) heure, à différents endroits, et le but de ces relevés-là, c'est de pouvoir construire un modèle informatique qui va permettre ensuite, à partir des

mesures prises sur le terrain, de pouvoir évaluer des niveaux qu'on peut s'attendre à obtenir dans le futur.

3580 Alors les relevés sonores, la petite photo que vous avez ici sur l'image, sur l'acétate, en fait c'est un sonomètre qui est installé à une certaine hauteur d'une chaussée, à une certaine distance aussi d'une chaussée, et qui prend des mesures de bruit.

3585 Alors ça permet de faire le portrait de l'ambiance sonore avant le projet, ce sont des données réelles qui sont intégrées à l'intérieur d'un modèle.

Et maintenant, les autres éléments qui sont des intrants de ce modèle-là, ce sont le tracé de chacune des voies de circulation, le sens de la circulation et les vitesses qui sont observées lorsqu'il y a des mesures. C'est aussi les débits de voitures et les poids lourds.

3590 Et lorsque le travail est fait, nous on fournit au consultant nos plans et devis, excusez-moi, notre plan d'avant-projet, pour qu'il puisse aussi tenir compte de la localisation de la ligne d'opération, à savoir si on est en déblai, si on est rendu en remblai. En fait, il faut tenir compte des considérations topographiques.

3595 Parce que comme j'expliquais hier, les ondes sonores, lorsqu'elles frappent des obstacles, elles sont déviées, elles sont diffractées.

Et on entre aussi dans le modèle, évidemment, la localisation des résidences qui sont l'endroit où est-ce qu'on veut voir ou on veut simuler quels seront les changements.

3600 Alors c'est à ce moment-là qu'on peut jouer avec des paramètres comme justement les corridors, où est-ce que les autos vont réellement circuler, à quelle vitesse elles vont circuler, combien de pourcentage de camions on s'attend d'avoir.

3605 Ça, ce sont toutes des données qui sont fournies par des études de circulation, qui sont données aux gens qui font les études de bruit.

3610 Bon tantôt, aujourd'hui, on a parlé souvent des DJMA, des DJME. La méthode de bruit, c'est de prendre les plus gros débits, les plus gros débits c'est les débits d'été, ce qu'on appelle les DJME. Ça fait que ce qui est modélisé dans les modèles informatiques, ce sont les débits d'été, pour essayer d'avoir l'impact disons le plus important du projet.

Alors à partir de ce moment-là, on évalue les degrés de perturbation. Au ministère des Transports, il y a quatre (4) degrés de perturbation.

3615 Lorsque les maisons sont dans un environnement où le niveau sonore est de moins de cinquante-cinq (55) dBA, on dit qu'il est dans un environnement acceptable. Lorsque les niveaux sont de cinquante-cinq (55 dBA) à soixante (60 dBA), on dit qu'il est dans un milieu



3620 faiblement perturbé par le bruit; lorsque le niveau est entre soixante (60 dBA) et soixante-cinq (65 dBA), c'est moyennement perturbé. Et lorsque le niveau est de plus de soixante-cinq (65 dBA), on considère que la résidence en question est dans un milieu fortement perturbé.

3625 Alors dans les méthodes de bruit, on classifie toutes nos maisons. Par exemple si on a cent (100) maisons dans un projet, alors on les classifie en fonction de ces niveaux de gêne, à savoir s'ils sont dans des niveaux acceptables, faiblement, moyennement ou fortement perturbés.

3630 Ensuite, les simulations sonores sont faites, pour essayer de déterminer quel va être l'impact pour chacune de ces résidences-là, en modélisant les paramètres de circulation que je vous ai mentionnés tantôt, et les paramètres géométriques, pour savoir où est-ce qu'elles sont, les chaussées, où est-ce qu'on va éventuellement placer des buttes ou des murs pour atténuer le bruit. En fait, on modélise le projet à l'intérieur du logiciel de simulation.

3635 Et ensuite de ça, on utilise une grille qui nous permet de déterminer quel va être l'impact pour chacune des maisons. Alors dans cette grille-là, vous avez, dans la colonne de gauche, les niveaux actuels qui vont de quarante-cinq (45 dBA) à soixante-dix (70 dBA).

3640 Alors on prend, pour une maison donnée, par exemple une maison où le niveau sonore est de cinquante (50) dBA, ça c'est son niveau actuel, on modélise l'autoroute ou la route, et admettons que le modèle nous dit que le niveau de bruit va être cinquante-cinq (55 dBA) au lieu de cinquante (50 dBA), après la réalisation du projet, alors on fait une interpolation à l'intérieur de la matrice, et on arrive vis-à-vis un chiffre qui peut être zéro (0), qui peut être un (1), qui peut être deux (2), qui peut être trois (3), zéro (0) étant un impact nul, un (1) étant un impact faible, deux (2) un impact moyen ou trois (3) un impact fort.

3645 Ce que vous voyez dans cette grille-là, c'est que plus vous êtes dans un environnement où le niveau de bruit est très bas, bien, plus ça prend une augmentation grande pour arriver à des impacts forts. Au contraire, si votre maison est déjà située dans un endroit où c'est très bruyant, bien, une petite augmentation d'un (1) dBA seulement ou de deux (2) dBA va vous donner des impacts moyens ou forts.

3655 Alors c'est un peu ça le principe de l'évaluation. Et une fois que cette évaluation-là est faite, bien là, à ce moment-là, on détermine – on fait aussi l'exercice à la construction, excusez, et on le fait dix (10) ans après la construction. C'est-à-dire qu'on tient compte aussi de l'augmentation de la circulation pendant les dix (10) premières années, et on fait le même exercice. Et on fait encore la même comparaison, quel était le niveau sonore avant la construction, quel sera le niveau sonore dix (10) ans après la construction, et on fait encore un même bilan pour chacune des maisons.

3660 Et ensuite, par exemple si on regarde notre projet, on a nos niveaux d'impact ici, positif, nul, négatif, moyen, fort. Et puis on fait des bilans, la situation actuelle étant qu'est-ce que

c'était avant de modéliser le projet, qu'est-ce que ce sera une fois que le projet va être réalisé, et qu'est-ce que ce sera dix (10) ans après que le projet va être réalisé.

3665 Alors on fait simplement prendre les tableaux avec toutes les mesures, ces tableaux-là sont présentés dans l'étude d'impact d'ailleurs, en annexe, et on fait une classification des maisons par classe d'impact.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3670

Merci monsieur Caron.

3675 Madame Dallaire, au niveau du MDDEP, est-ce que la méthodologie d'évaluation qui a été effectuée par le promoteur sur les impacts et sur le climat sonore, est-ce que cette méthodologie d'évaluation là est adéquate.

**PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

3680 Si vous le permettez, je vais demander à monsieur Jean-Pierre Lefebvre, qui est notre spécialiste au niveau du climat sonore, au ministère, de répondre.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3685 Parfait.

Bonsoir monsieur Lefebvre.

**PAR M. JEAN-PIERRE LEFEBVRE:**

3690 Bonsoir messieurs les Commissaires.

3695 Donc votre question sur la qualité de l'étude acoustique qui a eu lieu, moi je constate, avec la documentation qu'on m'a remise pour analyser le dossier, c'est une firme spécialisée en acoustique qui a fait le travail. Systématiquement, toutes les maisons qui pouvaient être affectées par le bruit routier déjà de la 185 sont visées, les projections ont été faites aussi pour le nouveau tracé, et à partir de toutes les cartes, ainsi que les tableaux qu'il y a là-dedans, tous les propriétaires peuvent réaliser effectivement la qualité actuelle de leur climat sonore ainsi que celui qu'il sera une fois l'autoroute réalisée.

3700 Évidemment, nous, actuellement, on a constaté que le climat est très détérioré à plusieurs endroits, le long du parcours, d'ailleurs ça frise une intervention du ministère des Transports dans le cadre de sa politique puisque normalement, à partir de soixante-cinq décibels (65 dBA), la politique du ministère des Transports dit qu'on peut intervenir pour effectivement essayer d'améliorer l'ambiance qui règne à ces endroits-là.

3705 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et au niveau de votre ministère, quels sont les seuils recommandés.

3710 **PAR M. JEAN-PIERRE LEFEBVRE:**

Le ministère de l'Environnement n'a pas défini officiellement de critères dans le cadre des sources mobiles de bruit. On a des critères pour les sources fixes dont entre autres des règles pour les chantiers de construction. Ça, c'est déjà un volet qui touche un projet autoroutier.

3715

Au niveau des sources mobiles, on se fie beaucoup aux recommandations que fait l'Organisation mondiale de la santé, qui sont évidemment beaucoup plus serrées que la grille d'évaluation du ministère des Transports.

3720

Aussi, les indicateurs sonores recommandés pour des sources mobiles ne sont pas les mêmes que le niveau acoustique moyen qui est retenu par le ministère des Transports pour évaluer justement l'impact sonore.

3725

Le cinquante-cinq décibels (55 dBA) sur vingt-quatre (24) heures, habituellement l'expertise des milieux de santé ne recommandent pas d'utiliser ça, ils préfèrent se rabattre sur un indicateur qui est horaire et aussi considérer les périodes de la journée, dans le sens qu'évidemment le jour, on peut tolérer plus de bruit sans être affecté au niveau santé, mais évidemment la nuit, au même niveau sonore, peut-être que vous allez mal dormir et avec le temps, vous devinez les conséquences.

3730

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Haemmerli.

3735

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Oui, suite à ce que vous nous avez dit, je vais retourner voir le promoteur, au sujet de la Politique sur le bruit routier.

3740

On est dans un contexte où il semble qu'en milieu rural, avec la densité d'habitation et puis le nombre d'habitations touchées, la Politique ne s'appliquerait pas, donc vous ne prévoyez pas a priori de mesures pour les maisons dont le climat sonore pourrait se détériorer, si je ne m'abuse.

3745

On a entendu hier, toutefois, un participant qui nous a mentionné que monsieur Loranger avait, pour les résidents du chemin du Lac, à proximité du projet, promis certaines mesures.

3750 Est-ce que ces mesures-là sont envisageables. Est-ce qu'on peut envisager de les appliquer aux, je sais plus combien, aux trente-six (36) résidences pour lesquelles le climat sonore est supposé se détériorer, ou est-ce que vous allez regarder ça au cas par cas.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3755 Michel Caron pourra répondre là-dessus, si vous le voulez, mais d'abord au sujet des mesures mises en place pour atténuer le bruit pour certains résidents, effectivement monsieur Loranger s'était engagé auprès de monsieur O'Leary, je crois, à construire des murs pare-bruit ou des bernés, bon, appelons-les comme on veut, des buttes.

3760 C'est quelque chose qu'on n'envisage pas à ce stade-ci, parce qu'on croit pas, on pense que dans la majorité des cas, ceux qui seront impactés le seront faiblement, comme le dit l'étude. Michel pourra rentrer dans le détail un petit peu plus.

3765 Mais c'est pas quelque chose qu'on rejette. En temps et lieu, on pourra réévaluer et intervenir.

3770 Je vous citerai, à titre d'exemple, une résidence qu'on a dû acquérir, il y a pas longtemps, sur un tronçon de l'autoroute 20 qui, bon, avec le temps, ça s'est dégradé. Au départ, on avait anticipé que c'était pas si problématique et suite à des mesures in situ, on a réalisé qu'il fallait l'acquérir. À la limite, on va y aller, c'est ça qu'on veut dire.

Sauf qu'à ce stade-ci, on prévoit pas y aller, pour la majorité des gens.

Michel, tu peux continuer.

3775 **PAR M. MICHEL CARON:**

Écoutez, je voudrais juste peut-être apporter des généralités.

3780 Sur la figure que vous voyez ici, qui est à l'écran, vous avez les zones où est-ce que le bruit sera un peu plus problématique, chaque petite pointe de flèche ou chaque petit cercle vous donne l'indication des endroits où le bruit sera plus problématique.

3785 Je vous expliquais, dans la présentation, que souvent il s'agit des entrées et sorties des périmètres urbains.

Alors c'est certain que le ministère est déjà conscient des endroits où c'est que le bruit est problématique. Maintenant, lorsque les plans et devis vont être élaborés, c'est quelque chose qui est connu, mais il faut quand même aussi avoir des possibilités.

3790 Je vous donne un exemple, par exemple sur un autre dossier comme la route 132, sans nommer la place par exemple, on peut avoir un terrain qui est en face de la route 132 qui est affecté par le bruit, mais si j'y mets une butte et qu'il ne voit plus le golfe, bien écoutez, c'est comme une mesure qui est pas, tu sais, même si la maison est affectée, c'est une mesure qui est pas applicable.

3795 Des fois, ça peut être une question de paysage, pourquoi c'est pas applicable; des fois, ça peut être aussi parce qu'il y a pas de marge de recul par rapport à la rue ou à la route, donc s'il y a pas de marge de recul, c'est impossible de faire des mesures.

3800 Donc c'est toujours du cas par cas.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3805 Ça va. Est-ce que pour ces trente-six (36) résidences-là, est-ce que vous prévoyez un programme de suivi des niveaux sonores.

**PAR M. MICHEL CARON:**

3810 Alors oui, de façon systématique, le ministère des Transports applique toujours un programme de suivi sonore un an après la réalisation de ses projets et, je crois, dix (10) ans et même peut-être cinq (5) ans après la réalisation des projets, pour justement essayer de déterminer si ses projections faites lors de l'étude d'impact étaient justes.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3815 Ça, ça se passe comment, c'est quoi, c'est une mesure vingt-quatre (24) heures, c'est une mesure une (1) heure?

**PAR M. MICHEL CARON:**

3820 Bien en fait, c'est une étude de bruit qui est refaite, effectivement, de la même manière que la première étude a été faite, avec des mesures qui sont prises à peu près aux mêmes points où est-ce qu'il y a eu des mesures qui ont été prises lors de l'étude d'impact.

3825 Et puis après ça, il y a des calculs statistiques pour voir si ça colle avec les projections qui avaient été faites lors de l'étude d'impact. Et en même temps, ça permet de voir si, effectivement, il y a des problèmes ou si, au contraire, on avait vu la situation pire qu'elle était. C'est ça.

3830 Et à ce moment-là, on rentre dans la Politique du bruit du ministère. Si une maison ou une résidence est très affectée, bien là, il y a une Politique sur le bruit qui dicte un peu qu'est-ce qu'on peut faire dans les circonstances pour corriger la situation.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3835 Mais je me suis pas trompé tantôt, ça prend quand même un certain nombre de résidences, une densité de résidences par kilomètre et un certain nombre de résidences qui sont touchées.

**PAR M. MICHEL CARON:**

3840 Bien écoutez, je suis pas un spécialiste aussi de la Politique sur le bruit, mais il y a quand même deux (2) stratégies, au niveau de la réduction du bruit.

3845 Ce que vous dites là, quand vous parlez d'un nombre de résidences, je pense que c'est quand on a une situation qui existe, qui est problématique, par exemple dans une ville, et on s'aperçoit que dans un secteur, on a vingt (20) résidences par exemple qui sont affectées sur le bord d'une route. Là, il y a une politique d'échange entre la municipalité en question et le ministère des Transports, pour essayer de déterminer une solution à cette situation-là.

3850 Donc on n'est pas, à ce moment-là, dans un contexte de réalisation de projet, on est dans un contexte de situation qu'on vit à cause d'un développement qui a été incompatible avec le développement du corridor de transport.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3855 Alors que dans le cas du nouveau projet, vous examinerez ça cas par cas.

**PAR M. MICHEL CARON:**

3860 Alors que dans le cas du nouveau projet, déjà en partant, ça fait partie, quand on décrit le milieu, pourquoi on fait ces études de climat sonore là, c'est justement pour être en mesure de voir qu'est-ce qu'on peut faire pour justement minimiser tout ça, minimiser le bruit mais minimiser les impacts à tout autre niveau aussi. Et on essaie de trouver le meilleur projet, globalement.

3865 Après ça, on tire la ligne, et on fait le bilan, et on est bien conscient qu'il y a des gens qui paient le prix aussi à des projets comme ça.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3870 Monsieur Lefebvre, est-ce que ça correspond à la pratique, est-ce que vous avez des commentaires à formuler.

**PAR M. JEAN-PIERRE LEFEBVRE:**

3875

Évidemment, comme je vous expliquais, nous, les indicateurs et les seuils qu'on essaie d'obtenir sont plus sévères que ceux que le ministère des Transports s'est donné.

3880

Je comprends que par leur vocation, l'héritage des infrastructures routières, l'urbanisation qu'on a connue, un peu anarchique, à gauche et à droite, fait en sorte qu'on peut pas demander l'impossible non plus, là.

3885

Même si je vous dis, moi, que mes critères sont plus sévères, je vous avoue qu'il y a des endroits où physiquement, c'est impossible de les atteindre. Donc on fait un compromis avec ce qu'il est possible de faire et on s'en contente.

3890

Parce que je pense, entre autres dans le cas qui nous intéresse ici, s'il y a pas eu plus de monde que ça dans la salle pour critiquer le climat sonore, ça veut dire que les gens se sont habitués à des conditions que la plupart d'entre nous, on aurait de la difficulté à s'adapter, compte tenu que nos milieux de vie sont probablement plus calmes.

3895

Évidemment quand vous êtes dans un secteur où vous êtes au pied d'une colline et en sandwich entre un lac où passe une route majeure, c'est sûr que c'est bruyant. Quand c'est tout ce que vous avez connu dans la vie, j'imagine que vous vous êtes habitué et vous réalisez plus toute la pression sonore que vous vivez au quotidien. Alors qu'évidemment, si j'amène quelqu'un ici du jour au lendemain, lui va trouver que c'est vraiment difficile comme milieu de vie.

3900

Parce que la route en question, moi je trouve, en tout cas, ce que j'en découvre à la lecture des faits, c'est que la présence d'un gros pourcentage de véhicules lourds fait en sorte que la pression sonore est élevée. Parce que normalement, dans un milieu comme ici, c'est tranquille, on est dans un milieu rural, donc le bruit de fond est très bas.

3905

Mais là, si à toutes les trente (30) secondes, vous faites passer un camion qui dégage quatre-vingt-dix décibels (90 dBA), et chez moi, j'en ai quatre-vingts (80 dBA) en bruit résiduel, bien là, vous imaginez bien que le passage à toutes les trente (30) secondes d'un camion fait en sorte qu'il doit pas y avoir beaucoup de conversations sur les galeries, par les belles soirées d'été, là, pour les gens qui sont entre le lac et certains bouts de la montagne. C'est impossible.

3910

**PAR LE COMMISSAIRE:**

Merci, ça va.

3915

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Lefebvre.

Maintenant, j'aurais une question pour le ministère du Développement économique, Innovation et Exportation.

3920 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Excusez-moi, juste pour terminer, suite à la question de monsieur Haemmerli, en fait quand on est en milieu rural, si on a, exemple, selon la politique du ministère, cinq-six (5-6) ou huit (8) résidences dans un secteur, qui sont impactées, on les traite comme si elles étaient dans un quartier résidentiel.

Si on a une résidence isolée qui subit un préjudice, à ce moment-là c'est un cas ad hoc; si on peut faire quelque chose de raisonnable, on le fait. Mais vous comprendrez que pour une seule résidence, on peut pas mettre des mesures en place extravagantes, donc ça va aller à l'achat.

L'exemple que je vous citais tout à l'heure, pour une résidence longeant l'autoroute 20 dans le secteur de Rimouski, ça s'est terminé par un achat, en milieu rural. C'est à peu près de cette manière-là qu'on gère les dossiers.

S'il y avait eu moyen de mettre une mesure atténuante à coût acceptable, on l'aurait fait.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

3940 Merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3945 Merci monsieur Bérubé.

Au niveau de votre ministère, est-ce qu'il existe des études sur l'impact économique d'une autoroute en milieu rural, passant par les pôles urbains, versus les autoroutes de contournement. Est-ce qu'il y a eu des études qui ont été réalisées, dans votre ministère.

3950 **PAR M. PIERRE OUELLET:**

Pas à ma connaissance, c'est pas le genre d'études qui sont supportées par le ministère.

3955 Je peux faire une recherche par exemple, je peux vérifier et vous revenir là-dessus, à la Commission.



**PAR LE PRÉSIDENT:**

3960 D'accord, on apprécierait si vous pouvez vérifier, et si ça existe, peut-être déposer à la Commission cette étude-là ou ces études-là. Sinon, bien, seulement signifier à la Commission que ça n'existe pas.

**PAR M. PIERRE OUELLET:**

3965 C'est bien.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3970 Il y aurait peut-être, au niveau du ministère, je sais, peut-être dans l'ensemble du Québec, peut-être que ça s'est fait dans la région de Montréal, je le sais pas, mais il s'agirait peut-être de regarder un peu partout dans l'ensemble, voir si ça existe.

**PAR M. PIERRE OUELLET:**

3975 Je vous reviens là-dessus.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3980 Parfait, merci beaucoup.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3985 Pardon, monsieur le Président. On a fait des recherches sur la littérature et on a de la documentation là-dessus. J'aurais pu vous déposer ça demain, probablement, si vous le désirez.

3990 On a, en fait, une revue de littérature traitant de la gestion des corridors routiers, de l'impact économique des déviations sur les communes. C'est entre autres des études qui ont été réalisées, je pense, en Europe, quelque chose comme ça, excusez, aux États-Unis.

Ce qui fait que, en tout cas, ça pourrait être pertinent pour votre réflexion.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3995 Exact. Et si vous pourriez les déposer, ce serait apprécié.

Maintenant, dernière question pour moi. Si une détérioration du réseau local routier survenait lors des travaux de construction, est-ce que l'étude d'impact, en fait l'étude d'impact

4000 indique que ce serait l'entrepreneur qui serait responsable de remettre le réseau dans son état initial.

Donc est-ce que le promoteur prévoit établir l'état initial de ces routes-là.

4005 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Écoutez, la pratique, c'est que lorsqu'on utilise – vous voulez dire si on utilise les chemins municipaux comme un chemin de contournement temporaire, des choses comme ça?

4010 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Exact.

4015 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Bon, la politique du ministère, dans ce sens-là, c'est qu'on fait une inspection préalable à la mise en service si on veut du détour comme tel, avec les autorités municipales concernées. Et éventuellement, à la fin des travaux, il y a une nouvelle visite, et le ministère s'engage à remettre en état ces voies-là.

4020

Dans la majorité des cas, lorsqu'elles sont utilisées de façon intensive, bon bien, c'est sûr qu'on va y aller pour un repavage ou des choses comme ça, en fin de travaux.

4025 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais est-ce que cette inspection-là, au départ, c'est une inspection strictement visuelle.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

4030 C'est une inspection visuelle. Toutefois, c'est sûr qu'en fait, on filme la route en même temps, pour qu'on se comprenne aussi par la suite. On prend des notes, des relevés de défauts.

4035 S'il y a des cas particuliers, avec les gens de la municipalité, ils connaissent leur réseau, il y a des difficultés particulières, on peut les noter.

C'est de cette façon qu'on procède, et habituellement, en tout cas à date, on s'est toujours entendu.

4040 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Il y a pas une évaluation de la capacité portante de la route en question.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

4045 On le prend en considération. Écoutez, on va pas nécessairement jusqu'aux sondages mais on sait pertinemment que les réseaux routiers municipaux ne sont pas aptes à recevoir des trafics intenses, ils sont pas conçus pour ça, et avec raison. Donc on s'ajuste.

4050 C'est sûr que si on démolit une fondation, bon bien, on va reconstruire la fondation qui était là; peut-être mieux, dans certains cas. On redonne des gabarits de routes locales, on refait en fonction des besoins.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4055 Parfait, merci.

Monsieur Haemmerli, avez-vous d'autres questions?

**PAR LE COMMISSAIRE:**

4060 Oui, en tout cas j'aimerais juste préciser un point, parce que je peux pas anticiper ce qui va arriver en deuxième partie.

4065 À la page 213 de l'étude d'impact, au tableau 7.13, il est question des impacts du projet sur les terrains et les bâtiments, et les mesures d'atténuation, et on nous mentionne que quatre (4) terrains difficiles à desservir pourraient être acquis.

4070 On aimerait savoir quelles sont ces quatre (4) propriétés, est-ce que c'est possible de nous les donner, s'il vous plaît.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

4075 Oui. L'endroit a été précisé, vous nous avez dit l'endroit? Est-ce que vous nous avez précisé les terrains comme tels ou c'est un secteur général.

**PAR LE COMMISSAIRE:**

4080 C'est un tableau général, dans une section qui porte sur les acquisitions de bâtiments, et on nous dit:

"De plus, quatre (4) autres terrains difficiles à desservir pourront être acquis selon le cas."

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

4085

OK. Si vous voulez, monsieur Caron va expliquer de quelles propriétés il s'agit.

**PAR M. MICHEL CARON:**

4090

Alors c'est ce qu'on mentionnait déjà, il y a par exemple une personne qui est venue hier pour dire qu'il était dans un endroit où est-ce qu'il était un peu isolé et tout à coup on fait des calculs de voie de desserte, et on décide que c'est peut-être préférable de l'acheter, s'il est vendeur, que de construire une desserte. C'est un peu, comme on pourrait dire, les cas qu'on va discuter.

4095

Il y a trois (3) propriétés ici, qui sont situées entre la rivière aux Sapins et la route 185. Encore ici, c'est une image qui ne montre par les difficultés topographiques, mais ce sera très difficile de construire un accès pour leur permettre d'accéder à leurs propriétés.

4100

Alors c'est un peu la raison pourquoi le ministère, dans sa première évaluation, a déterminé qu'il était probablement préférable d'acheter ces propriétés-là que de les desservir. C'est pas qu'on voudrait pas, et probablement que c'est possible, mais si à un certain moment donné ça coûte dix (10) fois plus cher que la valeur des propriétés, le ministère va être plutôt enclin à vouloir acheter les propriétés que de construire un accès.

4105

Donc dans ce secteur-là, on a trois (3) propriétés, entre le kilomètre 16 et 17, à l'est de l'autoroute. Et l'autre propriété est située derrière monsieur Soucy, le 134, route Saint-Benoît, dans le secteur ici.

4110

Il y a un lot qui est difficilement accessible, je vous dis pas que c'est pas possible mais c'est difficilement accessible. C'est un peu la même raison, c'est dans le secteur ici, tout dépendant en période de construction, lors de la période d'acquisition, possiblement qu'il pourra y avoir un accès d'aménagé.

4115

À partir du moment que la maison ici, elle est acquise, peut-être qu'en bordure, il y aura possibilité de créer un accès, mais cette terre-là est ici. Encore là, c'est les difficultés topographiques.

4120

Quand on remonte la route Saint-Benoît vers Packington, je sais pas si vous avez eu l'occasion de faire cette route-là, c'est une très belle route en passant, mais imaginez-vous donner un accès à quelqu'un ici.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4125

Monsieur Haemmerli, d'autres questions? Terminé.

4130 Monsieur Bérubé, la Commission invite le promoteur, si jamais il y a des changements qui surviendraient dans l'orientation, au cours des prochains jours, la Commission souhaiterait en être avisée le plus rapidement possible, de façon à ce que cette information-là soit disponible pour les participants et la population.

---

**MOT DE LA FIN**

4135 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ceci dit, ceci clôt – oui, monsieur Bérubé.

4140 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

4145 Avant de vous laisser clore, je sentais que ça s'en venait, j'aurais également deux (2) documents, si ça intéresse la Commission, qu'on pourrait déposer, un qui s'intitule "Les modalités d'expropriation en milieu agricole", un autre document qui s'appelle "Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales".

C'est deux (2) documents qui se retouchent, un qui touche plus particulièrement le milieu agricole. Ils pourraient être intéressants à consulter.

4150 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, vous n'aurez qu'à déposer auprès de madame Poliquin.

4155 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Demain, on va être en mesure de les déposer.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

4160 Parfait.

4165 Pour l'affichage, cette présentation-là, évidemment, compte tenu qu'on va clore les travaux de la Commission ce soir, donc peut-être nous préparer la présentation écrite, la déposer aussi à la Commission, et nous nous chargerons de l'envoyer dans les centres de consultation, ainsi que sur le site Internet.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

On pourra le faire demain.

4170 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, je vous remercie infiniment, monsieur Bérubé.

Oui, madame Dallaire.

4175

**PAR Mme DANIELLE DALLAIRE:**

Oui, je voudrais apporter un petit complément d'information sur une question que vous m'avez posée tout à l'heure concernant les conditions de décret pour la protection des milieux humides.

4180

J'ai trouvé ici une condition pour un projet où il y a une protection des zones humides, ça ne fait pas nécessairement référence à la politique comme telle, mais effectivement, c'est sûr qu'il peut y avoir des conditions qui vont regarder la protection des milieux humides.

4185

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci madame Dallaire.

4190

Eh bien, ceci clôt officiellement la première partie de l'audience.

Pour ceux d'entre vous, autant le promoteur et les personnes-ressources, qui ont des documents à déposer ou des réponses à nous faire parvenir, je vous rappelle que la Commission souhaite les obtenir au plus tard dans une semaine. Notre objectif est de rendre accessible au public ces documents pour les aider à élaborer leur opinion qu'ils présenteront lors de la deuxième partie de l'audience qui aura lieu, je le répète, ici même à la Salle Témiscouata, lundi le 27 novembre 2006 à dix-neuf heures (19 h).

4195

Entre temps, la Commission poursuit ses travaux d'enquête. La Commission recevra, jusqu'au vendredi 3 novembre prochain, les questions des personnes qui n'ont pu assister aux séances d'aujourd'hui ou celles d'entre vous qui souhaiteraient compléter leur compréhension du projet.

4200

Il appartient toujours à la Commission de juger de la pertinence de la question. Le cas échéant, les réponses seront déposées et accessibles sur le réseau Internet de la Commission.

4205

Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer et de présenter un mémoire écrit ou une opinion verbale, si ce n'est déjà fait, auprès de madame Renée Poliquin, coordonnatrice de la Commission, au plus tard le 10 novembre prochain. L'objectif est de pouvoir organiser l'horaire de la deuxième partie de l'audience.

4210

Pour bien nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que vous transmettiez votre mémoire au secrétariat de la Commission au plus tard le 22 novembre prochain à midi.

4215

Pour vous aider à préparer votre mémoire, le BAPE a produit un guide d'information sur la préparation des mémoires, lequel guide est disponible à l'arrière de la salle ainsi que sur le site Internet du BAPE.

4220

En deuxième partie de l'audience, la disposition de la salle est bien différente de maintenant, seule la table des participants et celle de la Commission demeurent en place. Le promoteur et les personnes-ressources qui souhaitent être présents seront les bienvenus évidemment, mais ils ne seront plus appelés à intervenir.

4225

Cette seconde partie est exclusivement consacrée à la présentation de votre opinion sur le projet et ses impacts. Je vous accorderai quinze (15) minutes de présentation. Il va de soi que mon collègue et moi pourrons échanger avec vous pour préciser et éclaircir certains points de votre opinion.

4230

Votre mémoire ne sera rendu public qu'au moment de sa présentation devant la Commission.

4235

Pour terminer, je tiens à remercier le porte-parole du promoteur, monsieur Bérubé, et son équipe, de même que les personnes-ressources, pour toute l'information fournie au cours de cette première partie d'audience.

4240

Merci aux participants d'avoir questionné ce projet permettant ainsi d'approfondir différentes facettes du projet à l'étude, malgré un décorum qui peut impressionner à prime abord.

Enfin, je remercie les gens à la technique, la sténotypiste, de même que l'équipe de la Commission, mesdames Milot, Olivier et Poliquin, ainsi que monsieur St-Onge. Et évidemment mon collègue, monsieur Haemmerli.

4245

Au plaisir de se revoir le 27 novembre prochain. Merci beaucoup de votre participation et bonne fin de soirée.

4250

---

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.

FLORENCE BÉLIVEAU,  
Sténotypiste officielle.