

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. LOUIS DÉRIGER, président
Mme CLAUDETTE JOURNAULT, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET
DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 73 (ROBERT-CLICHE)
ENTRE BEAUCEVILLE ET SAINTE-GEORGES**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 10 octobre 2006 à 19 h
Club de golf de Beauceville
721, route du Golf
Beauceville

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 10 OCTOBRE 2006

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS	
SYNDICAT DE L'UPA DE L'ÉRABLE	10
M. Mario Grondin	
M. Pierre Giguère	
REGROUPEMENT DES CITOYENS DE BEAUCEVILLE	12
Mme Josée Bilodeau	
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR	14
Mme Madeleine Lindsay	
Mme Laurence Goesel	
M. Michel Labrie	
REPRISE DE LA SÉANCE	
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. LÉO POULIN	27
M. MARC MERCIER	29
M. MARCEL VEILLEUX.....	32
M. ROGER CARETTE	40
M. RAYMOND FLUET	44
Mme MYLÈNE TARDIF	45
Mme JOSÉE BILODEAU.....	49
M. ROLAND POULIN	55
M. MARIO GRONDIN	61
M. PASCAL VEILLEUX	64
M. ROBERT THIBODEAU.....	69
M. MICHEL MAHEUX.....	73
M. MARC ST-HILAIRE	76
M. PIERRE GIGUÈRE.....	81
M. DANY VEILLEUX	86
M. GUY QUIRION	88
M. SIMON BILODEAU.....	96
M. MICHEL DOYON	100
Mme JOSÉE BILODEAU.....	108
M. MARIO GRONDIN	113
M. ROLAND POULIN	117
M. MARC ST-HILAIRE	122

SÉANCE DU 10 OCTOBRE 2006
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames, messieurs, bonsoir. Veuillez vous asseoir s'il vous plaît, on va débiter. Alors bienvenue à cette première partie de l'audience publique portant sur le projet de prolongement de l'autoroute 73 Robert-Cliche entre Beauceville et Saint-Georges par le
10 ministère des Transports du Québec.

Mon nom est Louis Dériger, j'ai été désigné par le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, monsieur William J. Cosgrove, pour présider cette Commission. La Commission est également constituée de madame Claudette Journault, commissaire, à ma
15 gauche. Je précise que nous sommes, madame Journault et moi-même, assermentés devant un juge de la Cour supérieure du Québec et disposons des mêmes pouvoirs que les commissions d'enquête.

Nous sommes également engagés à respecter le Code d'éthique et de déontologie des
20 membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Ce code, vous l'avez à l'arrière, vise à assurer la transparence, l'impartialité et la neutralité des commissions.

Alors nous avons la responsabilité d'accomplir le mandat qui nous a été confié par le
25 ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Claude Béchard. Je vais vous faire la lecture de la lettre qui est adressée à monsieur William J. Cosgrove, président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, en date du 10 août 2006:

"Monsieur le Président,
30

"En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, L.Q.CQ2, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, de tenir une audience publique concernant le projet de prolongement
35 de l'autoroute Robert-Cliche, 73, entre Beauceville et Saint-Georges par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faites.

"Le mandat du Bureau débutera le 2 octobre 2006 et se terminera le 2 février 2007. Je
40 rendrai public le rapport du BAPE dans les soixante (60) jours suivant la fin de l'audience. Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui m'ont été adressées concernant ce projet ainsi que les correspondances demandant que des audiences n'aient pas lieu.

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

C'est signé Claude Béchar.

45

Alors je rappelle que le BAPE a pour mission d'informer et de consulter la population, de manière à fournir au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs un éclairage dans la prise de décision gouvernementale sur certains projets, et ça, dans une perspective de développement durable. À cet égard, la notion d'environnement retenue par le BAPE en est une qui est très large. En fait, elle est celle qui a été retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

50

Alors nous allons analyser ensemble ce projet dans le cadre de la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement que j'aimerais vous présenter brièvement.

55

Alors dans un premier temps, un promoteur qui veut réaliser un projet qui est soumis à cette procédure, comme c'est le cas actuellement, dépose un avis de projet au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et, dans un deuxième temps, le ministre émet une directive qui précise la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur du projet doit produire.

60

Suite au dépôt de l'étude d'impact au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, celle-ci est soumise à une consultation tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des ministères. Donc, c'est une analyse interministérielle dans le but d'évaluer la conformité avec la directive du ministre. Alors cette consultation-là réside généralement en une série de questions et de commentaires auxquels le promoteur doit répondre.

65

Une fois que l'étude d'impact est jugée recevable par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, celui-ci donne alors mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de rendre public l'ensemble du dossier au cours d'une période d'information et de consultation publiques qui dure normalement quarante-cinq (45) jours.

70

Alors pendant cette période qui, dans le projet à l'étude, s'est déroulée du 21 février au 7 avril 2006, tout citoyen, groupe ou municipalité peut demander au ministre que soit tenue une audience publique sur le projet. Dans ce cas-ci, il y a eu plusieurs correspondances qui ont été envoyées au ministre, dont deux (2) demandes d'audience publique dont certaines comptaient plusieurs signataires.

75

Alors le ministre a donc confié au BAPE le mandat de tenir une audience publique dont je viens de vous faire la lecture. Ce mandat débute officiellement le 2 octobre 2006.

80

Le cadre réglementaire dans lequel s'inscrivent les audiences du BAPE précise que de tels mandats durent un maximum de quatre (4) mois. Par conséquent, la Commission doit donc déposer son rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs

85

au plus tard le 2 février 2007. Pour sa part, le ministre doit rendre public le rapport dans les soixante (60) jours suivants.

90 Alors j'aimerais dire que, parallèlement à la partie publique de cette procédure qui est menée par le BAPE, à laquelle vous participez actuellement, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs procède à sa propre analyse environnementale, et c'est à partir de ces deux (2) évaluations que le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres où sera prise la décision de réaliser ou non le projet et si oui, à quelles conditions.

95 Alors la Commission n'est donc pas décisionnelle. Son mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation du projet à la lumière des opinions émises par les citoyens ou les organismes qui participent à l'audience.

100 Alors j'aimerais souligner que cette audience du BAPE, puisqu'il s'agit d'un processus public, facilite l'accès à l'information entourant le projet à l'étude, un atout important pour les citoyens, mais aussi pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs chargé de faire l'analyse environnementale.

105 Aussi pour les citoyens, en faveur du projet ou non, il s'agit d'un moment privilégié pour obtenir certaines précisions sur le projet auprès du promoteur et des personnes-ressources. Je vous invite donc à profiter de la tribune qui vous est offerte pour vous informer davantage, questionner le projet et émettre des suggestions dans le but de bonifier le projet.

110 Alors un rappel sur la façon que ça fonctionne! Les audiences publiques se tiennent en deux (2) parties. La première partie qui va débiter ce soir est consacrée au questionnement. Elle a pour but de permettre aux citoyens et à la Commission d'obtenir toute l'information pertinente et nécessaire à la bonne compréhension du projet. En pratique, vous avez l'occasion de poser toutes les questions au promoteur et aux personnes-ressources pour bien saisir les enjeux, comprendre entre autres si le projet est optimisé ou s'il répond à votre vision
115 du développement. Alors c'est le moment en fait de poser des questions sans toutefois exprimer des opinions ou prendre position.

120 Alors nous débutons ce soir, et les séances se poursuivront demain mercredi à treize heures trente (13 h 30) et à dix-neuf heures (19 h), ici même au Club de golf Beauceville. Il pourrait y avoir d'autres séances jeudi, en fonction des besoins du public et de la Commission. Je vous annoncerai au fur et à mesure du déroulement des séances quelle est la suite des choses.

125 La deuxième partie, elle, sera consacrée aux présentations des mémoires et aux présentations aussi qui sont verbales. Alors elle a pour but, cette partie-là, de nous faire connaître vos opinions, votre opinion sur le projet. Nous entendrons tous ceux et celles qui le désirent. Ce qui va être important, c'est de s'inscrire au préalable pour qu'on puisse vous réserver suffisamment de temps pour votre présentation.

130 Alors la deuxième partie, elle va se tenir à partir du mardi 7 novembre à dix-neuf heures (19 h), mais cette fois-ci, à la Salle paroissiale Saint-Georges, et se poursuivra les jours qui suivent, en fonction du nombre d'interventions qui nous aura été signifié.

135 Alors vous êtes priés d'informer dès que possible la coordonnatrice du secrétariat de la Commission de votre intention de présenter un mémoire ou de venir vous exprimer sur le projet. Alors vous avez jusqu'au vendredi 3 novembre pour nous faire parvenir votre mémoire.

140 Alors le dépôt préalable des mémoires, ça permet à la Commission de prendre connaissance du contenu avant l'audience et ainsi de préparer les séances publiques et de discuter avec vous de votre position. Alors c'est préférable, on a mis le 3 novembre comme date, la date légale, si on veut, pour remettre les mémoires, mais si vous pouvez le faire avant, la Commission apprécierait beaucoup pouvoir l'obtenir avant, si c'est possible.

145 Alors pour tout ce qui concerne les mémoires, vous trouverez à l'arrière, à la table à l'arrière, l'information qui peut vous servir à la rédaction, à la présentation ou à la transmission de votre mémoire ou de votre présentation verbale.

Alors à la suite de la deuxième partie, la Commission rédigera son rapport. Ce rapport fera état des constatations et de l'analyse de la Commission concernant le projet à l'étude.

150 J'aimerais maintenant présenter l'équipe de la Commission. Donc la Commission est assistée dans ses travaux par une équipe qui comprend, à gauche, madame Édith Bourque et madame Julie Crochetière qui sont analystes, j'ai inversé l'ordre des personnes.

155 À l'arrière, il y a madame Josée Primeau qui est coordonnatrice du secrétariat de la Commission, qui remplace pour cette semaine madame Renée Poliquin qui n'est pas là. Et également à l'arrière, vous avez madame Mélissa Poirier, conseillère en communication, qui sera chargée de la tenue du registre dont je vais vous expliquer le fonctionnement tout à l'heure. Et en plus cette semaine, madame Poirier est accompagnée de madame Danielle Hawey. Et il y a également dans notre équipe madame Maryse Filion qui est agente de secrétariat mais qui est pas avec nous ce soir.

165 Nous avons aussi également le soutien du ministère des Services gouvernementaux pour l'organisation technique et la logistique de l'audience. Monsieur Daniel Buisson qui est responsable de l'organisation technique, monsieur Buisson est à l'arrière, et monsieur Martin Lajoie qui est responsable de la régie sonore.

170 Également madame Denise Proulx qui est la sténotypiste officielle de la Commission. Alors tout ce qui est dit en audience est enregistré, et les transcriptions seront disponibles dans les centres de consultation environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique. Elles seront également disponibles dans le site Internet du BAPE.

Je vous présente également le promoteur, donc son porte-parole, monsieur Michel Labrie. Monsieur Labrie, tout à l'heure, je vous demanderai de présenter votre équipe et de nous présenter votre projet.

175

De plus, pour éclairer les échanges qui auront lieu durant toute la séance, nous avons invité des ministères et des organismes dont les représentants sont ici présents ou d'autres vont venir se joindre plus tard. Certains d'entre eux vont être disponibles en lien téléphonique pour répondre à des questions ou encore par écrit.

180

Alors j'inviterais leur porte-parole à se présenter et à nous indiquer les personnes qui les accompagnent. Je débuterais avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, s'il vous plaît.

185

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

Bonjour, mon nom est Michel Mailhot. Je suis le représentant effectivement du ministère du Développement durable, Environnement et Parcs. Je suis chargé de projet à la Direction des évaluations environnementales. Je suis accompagné aujourd'hui par monsieur Pascal Sarrazin qui est de la Direction régionale.

190

PAR M. JEAN Mc CULLOUGH:

Bonjour, mon nom est Jean Mc Cullough, je suis greffier à la Ville de Saint-Georges. Je suis accompagné de madame Cathy Rodrigue, urbaniste, et monsieur Marcel Grondin, directeur général.

195

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

Bonjour, mon nom est Jacques Francoeur, directeur général de la Ville de Beauceville, à titre de personne-ressource et il y a les élus de Beauceville qui sont présents dans la salle.

200

PAR M. FRANÇOIS FONTAINE:

Bonjour, mon nom est François Fontaine, directeur général de la Municipalité de Notre-Dame-des-Pins. Je suis accompagné de monsieur Hugues Poulin, l'inspecteur municipal.

205

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être la table à l'arrière, s'il vous plaît.

210

PAR M. MARC-ANDRÉ BÉRUBÉ:

215 Bonsoir, mon nom est Marc-André Bérubé, je suis de la MRC Robert-Cliche. Je suis coordonnateur à l'aménagement de la MRC. Dans la salle, ce soir ici, on a aussi la présence du directeur général, monsieur Gilbert Caron.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

220 Bonsoir, mon nom est Sylvie Desjardins, je suis biologiste au ministère des Ressources naturelles et de la Faune, secteur Faune, pour la région Chaudière-Appalaches.

PAR M. JEAN-FRANÇOIS GUAY:

225 Bonsoir, Jean-François Guay, aménagiste pour le MAPAQ, Direction régionale Chaudière-Appalaches. Je suis accompagné de monsieur Alain Boily qui est responsable du Centre de services de Saint-Georges.

PAR Mme LOUISE ROY:

230 Bonsoir, mon nom est Louise Roy, urbaniste, coordonnatrice au Service d'aménagement de la MRC de Beauce-Sartigan. Monsieur Claude Poulin, directeur général de la MRC est aussi ici ce soir dans la salle.

235 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci. Nous avons également, parce qu'il y a beaucoup de personnes-ressources et il y a peu de place à l'avant, nous avons également des gens des ministères qui sont dans la salle. Nous avons le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, mais le secteur Forêt. Je sais pas si vous êtes ici, vous pouvez peut-être vous lever, monsieur Germain Labbé, oui, et monsieur Bruno Lajoie, je sais pas si monsieur Lajoie vous accompagne?

240

PAR M. GERMAIN LABBÉ:

245 Non, il est pas ici.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci. Ensuite il y a le ministère de la Santé et des Services sociaux, la Direction santé publique Chaudière-Appalaches, monsieur André Morasse.

250

PAR M. ANDRÉ MORASSE:

Bonsoir, je suis accompagné du docteur Charles Bérubé.

255 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Charles Bérubé, merci beaucoup.

260 Nous avons aussi en lien téléphonique ou par écrit, à moins que ces gens-là soient ici ce soir, vous me le direz si vous êtes là. Le ministère de la Sécurité publique, monsieur Claude A. Ferland.

PAR M. CLAUDE A. FERLAND:

265 Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Ferland vous êtes ici, merci.

270 Également du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, monsieur Charles Montour.

PAR M. CHARLES MONTOUR:

275 Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

280 Municipalité de Saint-Simon-les-Mines, c'est monsieur Martin Busque. Donc monsieur Busque...

PAR Mme CHRISTINE CARON:

285 Monsieur Busque est pas là, je le remplace.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous êtes madame?

290

PAR Mme CHRISTINE CARON:

Christine Caron.

295 Je suis accompagnée d'une conseillère, madame Chantal Samson.

PAR LE PRÉSIDENT:

300 Merci beaucoup. Ensuite, nous avons également d'autres expertises, des communications qu'on peut faire par écrit, entre autres le ministère de la Culture et Communications, madame Hélène Laterrière.

305 Et nous avons aussi, au besoin, si jamais le besoin, il y a des questions sur ces sujets-là, on peut toujours adresser des questions à d'autres ministères comme par exemple le ministère des Affaires municipales ou encore à l'Agence régionale de mise en valeur des forêts privées, si jamais il y avait du questionnement de la Commission ou du public à ce sujet.

310 Alors je vais vous parler un peu du déroulement de cette soirée. D'abord, il y a les règles de procédure relatives au déroulement des audiences publiques prévoient que les requérants expliquent à la Commission, pour son information et celle du public, les motifs de leur demande d'audience. Alors je les inviterai donc tout à l'heure, à tour de rôle, à présenter les motifs de leur requête.

315 Une fois les requêtes présentées, le promoteur fera une présentation d'environ vingt (20) minutes du projet qu'il soumet et des répercussions qu'il anticipe.

320 Après la présentation du ministère des Transports, nous ferons une pause de quinze (15) minutes et c'est à ce moment-là que le registre sera ouvert. Alors c'est le registre auquel vous devez vous inscrire pour venir poser vos questions sur le projet, soit au promoteur, soit aux personnes-ressources. Et à la reprise de la séance, après la pause, j'appellerai les participants à poser leurs questions et ce, dans l'ordre dans lequel ils se seront inscrits au registre.

325 Alors pour procéder, il y a certaines règles qu'on doit observer dans l'audience pour permettre un débat éclairé, serein et respectueux. Alors une première chose c'est, quand vous allez venir vous adresser à la Commission, une seule question sera permise par intervention, en évitant les sous-questions. Alors cette règle a pour but de permettre au plus grand nombre de participants de poser leurs questions.

330 Vous avez la possibilité de vous réinscrire au registre pour des questions supplémentaires. Alors nous vous demandons de limiter les préambules à vos questions et surtout éviter d'émettre des opinions ou de développer une argumentation. Les seuls acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question.

335 Alors la première partie, comme je vous disais tout à l'heure, est consacrée à l'obtention de l'information qui vous permettra de vous faire une meilleure idée du projet. Et vous aurez l'opportunité, en deuxième partie de l'audience, de venir présenter vos opinions.

340 La Commission peut aussi intervenir en tout temps pour obtenir de l'information
additionnelle.

Toutes les questions doivent toujours m'être adressées. Ceci s'applique également à
toutes les réponses aux questions. Aucun échange direct ne devra se faire entre le promoteur,
les personnes-ressources et les citoyens.

345 Un autre élément, c'est qu'afin d'assurer le respect de tous les participants, il ne sera
toléré aucune forme de manifestation d'approbation ou de désapprobation, de remarques
désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de
favoriser les débats sereins est de respecter les règles de procédure du BAPE. Les questions
350 sont permises mais pas les accusations. Respecter ces règles de procédure du BAPE
constitue la meilleure façon d'éviter les poursuites en dommages.

Si les réponses aux questions ne peuvent être données immédiatement, elles doivent
l'être le plus tôt possible. La Commission se chargera d'obtenir les réponses lors des séances
355 subséquentes, ou encore par écrit, et ces réponses feront partie du dossier et seront
disponibles dans le site Internet du BAPE et dans les centres de consultation. Dans la mesure
du possible, tous les documents déposés lors des séances seront envoyés dans les centres de
consultation dans la semaine qui suit leur dépôt.

360 Alors j'aimerais mentionner qu'il y a trois (3) centres de consultation, d'abord le bureau
municipal de Notre-Dame-des-Pins, ensuite la Bibliothèque Madeleine-Doyon à Beauceville, la
Bibliothèque municipale de Ville de Saint-Georges. Il y a également deux (2) centres
permanents de consultation, donc le bureau du BAPE à Québec et la Bibliothèque centrale de
l'Université du Québec à Montréal. Alors si vous avez des questions ou de l'information pour
365 ces centres, vous pouvez toujours vous adresser à l'arrière de la salle.

La Commission dispose également d'un site Internet où toute documentation actuelle et
celle qui sera déposée dans le cadre de cette audience peut être consultée. Alors l'adresse
c'est www.bape.gouv.qc.ca.

370 Enfin, nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
s'est doté d'une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire
afin d'évaluer la qualité de nos services. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous
vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet.

375 Alors j'inviterais maintenant les requérants à venir présenter les motifs de leur requête
d'audience publique.

380

**PRÉSENTATION DES REQUÉRANTS
SYNDICAT DE L'UPA DE L'ÉRABLE**

385 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors j'appellerais le Syndicat de l'UPA de l'Érable, monsieur Mario Grondin et monsieur Pierre Giguère à venir à la table en avant.

390 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Bonsoir monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

395

Bonsoir.

PAR M. MARIO GRONDIN:

400

Je vais vous faire la lecture qu'on vous a envoyée par la poste.

PAR LE PRÉSIDENT:

405

Je vous rappelle que quand vous venez vous adresser à la Commission, donnez toujours votre nom avant de poser une question pour que madame Proulx puisse enregistrer les transcriptions, là, correctement.

PAR M. MARIO GRONDIN:

410

Parfait, monsieur Dériger.

Je vais vous faire une lecture intégrale de ce qu'on vous a envoyé par la poste.

"Monsieur le Ministre, monsieur Claude Béchard,

415

"Nous requérons de votre part la tenue d'une audience publique concernant le prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges. Nous désirons profiter d'une telle audience pour exposer aux autorités et votre ministère, et principalement aux représentants du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, des éléments que le ministère des Transports aurait davantage dû prendre en compte dans le choix du tracé de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges.

420

425 "Ainsi, malgré les représentations faites auprès du ministère des Transports, celui-ci a
maintenu son choix du tracé Est entre la route du Golf et la route Veilleux pour réaliser
l'autoroute, bien que les impacts soient plus importants pour l'agriculture avec ce tracé.

430 "Parmi les principaux impacts qu'entraînerait le choix du tracé Est, signalons soustraire
plus de terres en culture, près de trois (3) fois plus; engendrer des déplacements accrus, des
dépenses d'énergie et de temps pour les producteurs agricoles, des détours; entraîner une
pression supplémentaire des activités urbaines, commerces, industries, résidences qui
souhaitent s'installer et se développer dans la zone agricole située entre le périmètre urbain et
la future autoroute; modifier les débits du réseau hydrique et provoquer des inondations des
terres en culture dans certaines périodes.

435 "Pour ces principaux motifs et pour d'autres que nous pourrions davantage vous
préciser, nous croyons nécessaire de tenir une audience publique afin d'apporter un éclairage
suffisant aux autorités de votre ministère pour bien mesurer tous les impacts que suscitera la
réalisation de l'autoroute 73.

440 "Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à la présente et demeurons
disponibles pour toute information supplémentaire.

445 "Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments
distingués. Mario Grondin."

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

450 Merci beaucoup.

PAR M. MARIO GRONDIN:

Merci, monsieur le Président.

455

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous pouvez retourner à votre place.

460 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Merci.

465

REGROUPEMENT DES CITOYENS DE BEAUCEVILLE

PAR LE PRÉSIDENT:

470 J'appellerais maintenant madame Josée Bilodeau, porte-parole du Regroupement des citoyens de Beauceville.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

475 Monsieur Dériger, madame Journault, membres de cette Commission et personnes-ressources, je me nomme Josée Bilodeau. Je suis chimiste et enseignante au collégial. Je suis porte-parole d'un groupe de citoyens, de quatorze (14) citoyens touchés par la variante retenue par le ministère des Transports, le tracé Est.

480 Les résidences principales ou parties de terrains de certains d'entre nous devront être acquis ou à déplacer par ce tracé. Certains subiront des pertes de terres vouées à la production fourragère et se verront fragmenter leurs terres avec les conséquences qui s'ensuivent. D'autres auront des pertes d'usage à long terme des surfaces forestières productives directement touchées. Certains risquent de subir les inconvénients liés à la
485 contamination de leur puits d'eau potable pendant la phase d'exploitation du projet.

Enfin, certains verront leur qualité de vie du milieu atténuée par les poussières et contaminants engendrés par la proximité de la future autoroute et de ses raccordements, sans parler de l'altération de la qualité du paysage et du champ visuel, suite à l'insertion de cette
490 nouvelle infrastructure.

Les prémisses de cette demande s'expliquent par le fait que nous n'avons pas été informés ou consultés et n'avons pu exercer une réelle influence sur les questions à étudier, les choix et les prises de décisions dès le dépôt de l'avis de projet en mai 2002.

495 C'est pourtant une initiative fortement suggérée au promoteur pour que soit acceptable un projet dans le milieu. Nous avons été contactés directement lors d'enquêtes par le consultant Tecsalt au printemps 2003, nos propriétés faisant partie de la zone d'étude. L'éventualité d'une autoroute à proximité de notre milieu de vie, à ce moment, nous était totalement improbable. Ces enquêtes n'étaient enfin pour nous qu'une simple formalité.

500 Alors plusieurs mois ont passé sans que nous n'ayons de nouvelles. Aucun représentant du ministère des Transports n'a eu même la décence de nous annoncer que nos bâtiments principaux et des pertes importantes de nos terres devraient être acquis ou déplacés sur le tracé Est précédemment à la consultation publique du 12 mai 2004. Nous l'avons su à
505 notre grand étonnement et désespoir le soir même.

510 Cette consultation et celle du 29 novembre 2004, de même que les réponses des
représentants du ministère et les commentaires et préoccupations non consensuels des
représentants de certains groupes pendant cette période de consultation, ne nous ont pas
davantage convaincus et ont été insuffisants pour comprendre le raisonnement et les critères
justifiant ce choix de la variante de tracé Est du ministère, le tracé Ouest étant tout aussi
acceptable à notre avis sur les plans environnemental et social et répondant le mieux aux
515 objectifs poursuivis de répondre à l'augmentation des débits de circulation sur la route 173 et de
soutenir le développement économique de la Beauce et ce, sans compromettre la faisabilité
technique et économique du projet.

520 Nous avons tout de même, dans les délais prescrits par le promoteur à la suite de la
consultation publique du 29 novembre 2004, réussi à faire connaître notre position par le dépôt
d'une pétition en faveur du tracé Ouest qui a recueilli quatre cent quatre-vingts (480) signatures.

525 Nous désirons donc recevoir de l'information supplémentaire et des précisions,
notamment sur les points suivants: alors d'abord le processus d'information et de consultation;
la justification même du projet; la nouvelle variante possible pouvant répondre aux objectifs du
projet; et sur l'analyse comparative avec le tracé Ouest assimilable au tracé de référence connu
depuis 1987 dans la région.

530 Nous aimerions entendre le point de vue de nos élus municipaux, le Conseil de ville de
Beauceville, et plus particulièrement les détails de l'étude de répercussion du prolongement de
l'autoroute 73 sur le dynamisme économique et la structure urbaine de Beauceville, publiée en
mars 2005, conjointement avec le ministère des Transports, la Ville de Beauceville et les
intervenants locaux sur l'identification et l'évaluation des répercussions du prolongement de
l'autoroute sur le dynamisme urbain de Beauceville.

535 Nous aimerions aussi connaître les points de vue actuels des représentants de l'Union
des producteurs agricoles et du Syndicat des producteurs de bois de la Beauce qui ont fait
connaître leur appui au tracé Ouest en juin 2003, de même que l'avis d'experts sur les impacts
des variantes de ce projet sur le milieu naturel et humain.

540 Nous désirons également poser des questions, en plus de faire connaître notre opinion
et notre position à l'égard de ce projet. Nous ne nous opposons pas à ce projet et ne désirons
pas le retarder par la tenue d'une audience publique. Celle-ci sera de toute façon terminée
avant la fin de la construction prévue pour 2007 du tronçon de l'autoroute jusqu'à la route du
545 Golf. Ce projet est pour nous tout à fait inacceptable et incompatible avec les usages en milieu
rural.

Nous souhaitons donc, par ce processus d'audience publique, nous faire enfin entendre
et espérons bien sûr que le tracé Ouest sera ultimement retenu comme variante optimale.

550 Est-ce que je dois nommer les signataires?

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est pas nécessaire. Le document va être déposé à l'arrière de toute façon.

555 **PAR Mme JOSÉE BILODEAU:**

Parfait. Merci.

560

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

PAR LE PRÉSIDENT:

565

Alors nous invitons maintenant le promoteur, le ministère des Transports, à nous présenter son équipe et à nous exposer son projet. Alors monsieur Labrie, je vous laisse la parole.

PAR M. MICHEL LABRIE:

570

Bonsoir. Alors on va présenter succinctement l'équipe qui m'accompagne, de proximité, parce qu'on a une foule d'experts qui seront là pour répondre aux questions. Alors dans un premier temps, monsieur Luc Bilodeau qui est chef du Service inventaire et plans à Chaudière-Appalaches.

575

PAR M. LUC BILODEAU:

Bonsoir.

580

PAR M. MICHEL LABRIE:

Madame Madeleine Lindsay qui est urbaniste et chargée de projet chez nous à Chaudière-Appalaches.

585

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Bonsoir.

590

PAR M. MICHEL LABRIE:

Et enfin, madame Laurence Goesel qui est aménagiste et représentante de Tecult dans ce dossier-là.

PAR Mme LAURENCE GOESEL:

595

Bonsoir.

PAR M. MICHEL LABRIE:

600

Alors sans plus tarder...

PAR LE PRÉSIDENT:

605

Allez-y, vous pouvez présenter votre projet.

PAR M. MICHEL LABRIE:

Sans plus tarder, on va faire la présentation.

610

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

615 Monsieur le Président, ce soir on vous présente le projet qui est là et ce projet résulte de quatre (4) ans de travail, d'une quinzaine d'études, d'une trentaine de consultation avec les gens du milieu, entre autres les conseils municipaux, les gens de l'UPA, les clubs de motoneige et on a fait aussi deux (2) consultations publiques plus deux (2) présentations plus spécifiques concernant la procédure d'expropriation.

620 Et, c'est ça. Le projet que vous voyez à l'écran – pour situer les gens qui connaissent pas tout à fait la Beauce, je voudrais vous dire, bon ici c'est le chemin du Golf. Si on se dirige à votre gauche, c'est en direction de Québec, à la droite, c'est direction de Saint-Georges, à l'ouest c'est la direction de la rivière Chaudière et à l'est, c'est vers Saint-Odilon.

625 Alors le projet, à partir de la route du Golf jusqu'à l'entrée nord de Saint-Georges, où il y a un raccordement projeté de la 74^e Rue, est sur une distance de treize virgule quatre kilomètres (13,4 km), une emprise de cent cinq mètres (105 m) et deux (2) chaussées seront construites.

630 Si on prend le secteur qui est entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins, le raccordement sud, vous remarquerez qu'en plus de l'autoroute, nous allons construire un lien au parc industriel qui mesure un point huit kilomètre (1,8 km), qui sera pavé avec deux (2) voies, une emprise de vingt-cinq mètres (25 m).

635 Vous aurez aussi un raccordement sud, le raccordement qui donne accès à la 173, à Notre-Dame-des-Pins et à Saint-Simon-les-Mines. Ce raccordement est sur une distance de deux virgule huit kilomètres (2,8 km), pavé, et quatre (4) voies contiguës entre l'autoroute et la

173, et deux (2) voies contiguës entre l'autoroute et le rang Saint-Charles et la route Petite-Pierrette qui mène à Saint-Simon.

640 Vous remarquez aussi, il y a un trait orange. Ce trait orange là correspond aux voies de desserte. Il y aura une première section de voie de desserte qui commence au chemin du Golf et qui va jusqu'à la route Fraser qui est sur une distance de trois virgule sept kilomètres (3,7 km), ça sera pavé. Et l'autre voie de desserte sera de deux point un kilomètres (2,1 km), sera en gravier, et part de la route Fraser jusqu'au rang Saint-Charles.

645 Dans le secteur entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges, vous voyez, on a encore le raccordement sud, mais là, présentement, on va aussi faire un raccordement à la route 173, c'est la 74^e Rue qui est projetée. Pour vous situer, il y a la 77^e Rue, ici on voit le quartier résidentiel, et la 74^e serait à trois cents mètres (300 m) du quartier résidentiel. Cette voie-là sera de quatre point huit kilomètres (4,8 km), pavée, quatre (4) voies séparées entre l'autoroute et la 173 et il y aura trois (3) voies entre le rang Saint-Charles et la 57^e Rue qui est ici, là, le rang Saint-Charles et la 57^e Rue. Et l'emprise sera de cinquante mètres (50 m).

650 Pour le reste de la présentation, je vais passer la parole à madame Goesel, c'est elle qui va vous expliquer le contenu de l'étude d'impact.

655

PAR Mme LAURENCE GOESEL:

660 Donc bonsoir. Donc les sujets qui vont être abordés au courant de la suite de la présentation vont être les suivants. Donc tout d'abord, on va revenir sur la justification de l'autoroute. Je vais vous parler de l'opportunité et des enjeux de réalisation du projet. Par la suite, on va revenir brièvement sur les variantes de tracés d'autoroute qui ont été étudiées. Donc pour ce faire, je vais vous faire une brève description et également, on va revenir sur l'analyse comparative qui a eu lieu entre les deux (2) tracés d'autoroute étudiés.

665 On verra ensuite quel a été le projet retenu, puis on va s'attarder sur les impacts de ce projet retenu et également sur les mesures d'atténuation qui ont été conçues pour minimiser les impacts du projet retenu. Et enfin, on finira par une conclusion.

670 Donc tout d'abord, évidemment, on peut se poser la question pourquoi un projet d'autoroute entre Beauceville et Saint-Georges. Donc à cet effet, il y a une étude d'opportunité qui a été réalisée en 1992 et qui a été mise à jour en 2003, lors de la présente étude d'impact. Donc cette étude d'opportunité a porté sur la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges.

675 Il y a plusieurs constats qui ont été posés par cette étude d'opportunité, à savoir, tout d'abord la route 173 comporte plusieurs déficiences géométriques entre Beauceville et Saint-Georges. Donc vous êtes pas sans savoir qu'elle comporte de nombreuses courbes, qu'il y a des pentes fortes, qu'il y a plusieurs secteurs où la visibilité est limitée, que les possibilités de

dépassement également sont limitées à certains endroits. Donc ça donne une capacité restreinte pour la route sur l'ensemble de ses caractéristiques.

680

Également, on a pu noter une problématique de sécurité routière sur les tronçons entre Beauceville et Saint-Georges toujours. Donc il faut savoir qu'il y a eu sept cent quarante-huit (748) accidents sur une période de six (6) ans, donc du début 2000 à la fin de l'année 2005. Sur l'ensemble des intersections avec la route 173 qui ont été étudiées, il y en a deux (2) qui

685

sont particulièrement problématiques, c'est celles de la 115^e et de la 125^e Rue à Beauceville avec la route 173.

Donc l'ensemble des déficiences géométriques que je vous ai citées tantôt contribue encore plus à augmenter le risque d'accidents justement, d'autant plus que les débits de circulation augmentent d'année en année.

690

Donc les débits de circulation, aujourd'hui il faut noter que la capacité de la route 173, toujours entre Beauceville et Saint-Georges, est atteinte, on va le voir à l'aide du tableau suivant. Donc ici, vous avez le nombre de véhicules par jour sur les tronçons Beauceville-Notre-Dame-des-Pins, à Notre-Dame-des-Pins, dans le secteur urbain de Notre-Dame-des-Pins et entre Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges. Donc c'est des débits, c'est l'évolution des débits de circulation entre 92 et 2003.

695

Donc on peut voir que sur l'ensemble des tronçons, l'augmentation des débits est à chaque fois supérieure à trente pour cent (30 %) et que la capacité est atteinte et voire même dépassée pour chacun de ces tronçons puisque leur capacité est évidemment à chaque fois de cent pour cent (100 %). Or là, elle atteint respectivement cent un pour cent (101 %), cent dix-neuf (119 %) et cent quatre pour cent (104 %).

700

Par ailleurs, évidemment, les riverains de la route 173 subissent plusieurs nuisances dues à la présence de la route. C'est donc du bruit, des vibrations, des poussières, de la congestion, etc.

705

Les conclusions de l'étude d'opportunité en 92 et en 2003 donc, étaient la nécessité d'intervenir pour améliorer le lien interrégional. Donc parmi toutes les solutions qui ont été analysées, entre autres on a analysé évidemment l'amélioration, la possibilité d'amélioration du lien actuel, donc de la route 173, afin de pouvoir répondre donc aux problèmes identifiés et aux besoins futurs.

710

En fait, il s'avère que le lien actuel ne pourrait pas être amélioré, ou très très difficilement, puisque pour répondre aux normes actuelles, il faudrait élargir la route 173 à quatre (4) voies sur l'ensemble de sa longueur entre Beauceville et Saint-Georges et y insérer un terre-plein central. Donc évidemment, ça, ça comporterait beaucoup de contraintes, à la fois techniques, puisque à certains endroits la largeur pour passer une telle infrastructure est très restreinte et ce serait difficilement réalisable, et à la fois aussi environnementales, puisque ça

715

720

nécessiterait évidemment des acquisitions de bâtiments tout du long, ça nécessiterait des empiètements dans la zone inondable, ce serait des entraves également pour accéder aux terrains de part et d'autre de la route, etc.

725 La conclusion a donc été que la solution retenue pour améliorer les conditions de circulation et pour répondre aux problèmes identifiés, ce serait le prolongement de l'autoroute entre Beauceville et Saint-Georges.

730 Également, il y a d'autres raisons qui conduisent à la réalisation du projet, c'est, d'une part, les effets structurants qu'aurait la réalisation de l'autoroute sur le développement régional et l'aménagement du territoire. C'est un projet qui est fortement souhaité par le milieu et ce, depuis de nombreuses années.

735 Et enfin, il faut rappeler que le projet, à la base, c'était viser en fait à relier les deux (2) pôles de Québec et de Saint-Georges par le biais d'une autoroute. La construction d'une autoroute, en ce sens, a débuté en 1973 et en ce moment, on est en train de construire, comme vous le savez, le tronçon entre Saint-Joseph et Beauceville.

740 Donc quels sont les enjeux environnementaux du projet? Donc les enjeux environnementaux ont été identifiés sur la base des préoccupations du milieu, sur la base de la connaissance du milieu, sur la base des caractéristiques techniques du projet, également sur la base des enseignements tirés des projets antérieurs. Ces enjeux sont les suivants: en premier lieu, la préservation de la qualité de vie des citoyens; le développement économique; la préservation des activités agricoles; et enfin, la sensibilité du bassin versant de la rivière
745 Chaudière aux modifications hydrologiques.

750 À présent on va revenir sur les tracés d'autoroute qui ont été étudiés, en particulier à la hauteur de Beauceville. Donc ici, pour vous situer, c'est une diapositive en trois (3) dimensions. Donc on a représenté ici les hauteurs de la ville de Beauceville. Donc en fait, c'est comme si vous veniez en avion depuis Québec et vous vous rendiez à Saint-Georges, puis là vous seriez en train de survoler Beauceville. Donc on se trouve au-dessus du coteau de Beauceville. Beauceville se trouve à votre droite, donc vous voyez le noyau urbain. Et donc, il y a Notre-Dame-des-Pins qu'on voit tout au fond de l'écran.

755 Donc à votre droite, en orange, c'est le tracé Ouest, qu'on a connu sous le nom de tracé de référence, puisqu'il était connu dans le milieu depuis de nombreuses années déjà. Donc il forme une courbe vers Beauceville, donc c'est le tracé Ouest.

760 Or, au milieu des années quatre-vingt-dix, le ministère a décidé d'abandonner le concept de raccordement qui passait alors par la route Fraser. La route Fraser, il faut savoir que c'est des pentes de douze (12 %) à quatorze pour cent (14 %) et que c'est bordé de part et d'autres par des résidences. Du coup, pour des raisons de sécurité, le ministère a décidé d'abandonner ce concept de raccordement.

765 Des analyses ont alors été faites afin d'identifier en fait un autre secteur qui serait
propice à un raccordement, donc ça, ça s'est fait en fonction de la topographie du secteur qui
est très accidentée dans le coin. Il y a un autre secteur qui a été identifié, à la hauteur du
manège militaire. Donc c'est le secteur que vous voyez à l'écran présentement. Et donc à
partir de là, on s'est dit que le lien le plus direct entre l'échangeur de la route du Golf, qui est
770 situé dans le bas de l'écran, et ce fameux secteur, ce serait un lien direct qui passerait par, en
fait, le sommet du coteau qui surplombe Beauceville. Et ça a donné naissance à la variante de
tracé Est.

775 Donc on s'est retrouvé avec deux (2) variantes de tracés qui ont été analysées, à l'est le
tracé Est, à l'ouest le tracé Ouest.

On a également mis au point un concept de raccordement. Donc dans ce fameux
secteur propice à un raccordement, le raccordement sud qui se trouve à la limite sud de
Beauceville.

780 Donc le tracé Est est accolé à la ligne à haute tension qui surplombe Beauceville, tandis
que le tracé Ouest se trouve dans le coteau de Beauceville et ils comportent tous les deux (2)
un lien au parc industriel de Beauceville.

785 Ici, vous voyez la même représentation, les mêmes deux (2) tracés mais sur une carte,
donc ça c'est en deux (2) dimensions, si on peut dire. Donc à l'est, le tracé Est, à l'ouest, le
tracé Ouest qui forme une courbe vers le noyau urbain de Beauceville. Donc à gauche de
l'écran, vous pouvez voir donc au nord, la route du Golf, ensuite le lien au parc industriel via la
181^e Rue qui est, donc qui est dans les deux (2) tracés. Ensuite la route Fraser, le
raccordement sud, le rang Saint-Charles, pardon, avant, et enfin, au sud, le raccordement sud
790 et la route Veilleux.

Je vais vous résumer maintenant l'analyse comparative qui a eu lieu entre les deux (2)
variantes de tracés, le tracé Est et Ouest, donc cette analyse a eu lieu entre la route du Golf et
la route Veilleux.

795 Donc ici, ce tableau, en fait, c'est un résumé, c'est un bilan de l'analyse comparative
entre le tracé Ouest et Est. On va vous l'expliquer un petit peu plus en détail dans les
diapositives suivantes.

800 Ici, en fait, c'est les conclusions. Donc il y a huit (8) composantes qui ont été jugées
discriminantes; discriminantes, c'est-à-dire qu'il y a eu des différences qui ont été remarquées
entre les deux (2) tracés. Donc comme on peut voir, le tracé Ouest est plus avantageux pour
deux (2) de ces composantes, à savoir le développement économique à la hauteur de
Beauceville et l'agriculture, les terres en culture à la hauteur de Beauceville toujours, comme
805 ça, entre la route du Golf et la route Veilleux.

Tandis que le tracé Est est plus avantageux pour six (6) de ces composantes, à savoir la longueur, les bâtiments touchés, les propriétés touchées, l'ambiance sonore, l'approvisionnement en eau, donc le risque pour les puits d'eau potable, et enfin une composante qui a été jugée très importante, c'est la composante hydrologique.

810

Donc si on revient un petit peu plus en détail, je vais vous laisser prendre connaissance du tableau. Ça, c'est les résultats de façon résumée, toujours, là. Donc par exemple, on voit qu'en jaune, vous avez, à chaque fois, les composantes pour lesquelles le tracé est plus avantageux. Par exemple, pour le tracé Est, on remarque qu'il toucherait entre la route du Golf et la route Veilleux, deux (2) maisons et un (1) chalet quand le tracé Ouest en toucherait cinq (5) et deux (2), cinq (5) maisons et deux (2) chalets.

815

Par contre le tracé Ouest, par exemple pour le développement économique, serait plus avantageux parce qu'il comporterait une voie de desserte qui pourrait servir de voie urbaine propice au développement à proximité du noyau urbain de Beauceville, tandis que la voie de desserte du tracé Est serait située en zone agroforestière.

820

Donc si on continue, on a fait évidemment le même exercice avec les autres composantes que je vous ai énoncées tantôt. Donc par exemple, pour l'ambiance sonore, le tracé Est impliquerait une augmentation du bruit pour dix (10) à quinze (15) résidences, quand le tracé Ouest impliquerait une augmentation du bruit pour trente (30) à quarante (40) résidences.

825

Maintenant, je vous ai dit que la composante hydrologie, c'était une des composantes importantes lors du choix du tracé et je vais vous l'expliquer à l'aide de plusieurs cartes, en fait.

830

Donc ici, c'est toujours la même diapositive en trois (3) dimensions, donc toujours à gauche, le noyau urbain de Beauceville, on est toujours dans le coteau qui surplombe Beauceville. Donc à ma droite, à votre gauche, pardon, le tracé Est qui est donc au sommet du coteau tandis que le tracé Ouest est dans le coteau, il coupe le coteau.

835

Et on a représenté une ligne sur cet acétate, donc c'est la ligne de partage des eaux. En fait, cette ligne de partage des eaux, elle correspond à la ligne de crête, donc au sommet de la montagne ici. Et donc cette ligne de partage des eaux, s'il y a une goutte d'eau qui tombe à l'ouest de cette ligne, elle va couler vers l'ouest, comme les flèches vous l'indiquent, donc vers le noyau urbain de Beauceville, vers la rivière Chaudière, tandis que si une goutte d'eau tombe à l'est de cette ligne, elle va couler vers le ruisseau Fraser, vers l'est, donc vers les terres en culture, vers le rang Saint-Gaspard.

840

Or il faut savoir que l'autoroute va amener une quantité d'eau supplémentaire. Ça, qu'est-ce que ça veut dire, ça veut pas dire qu'il va mouiller plus, évidemment, ça veut dire qu'en fait l'autoroute, elle va imperméabiliser les surfaces; donc l'eau qui aurait été absorbée

845

par le sol en l'absence de l'autoroute, va ruisseler sur l'autoroute et va se retrouver dans les fossés de drainage de l'autoroute où elle va être concentrée.

850

Donc en fait, cet apport d'eau supplémentaire, avec le tracé Est, il va couler vers l'est, tandis qu'avec le tracé Ouest, il va couler vers l'ouest, vers le noyau urbain de Beauceville. Or il faut savoir qu'à l'exception du ruisseau Fraser, la majorité des ruisseaux traversés par chacun des deux (2) tracés d'autoroute ont déjà des canalisations insuffisantes pour accueillir l'eau qu'ils drainent.

855

Ici, en fait, on voit un petit peu justement les ruisseaux qui sont traversés par chacun des deux (2) tracés. Donc si on voulait que l'autoroute n'ait aucun impact pour chacun des deux (2) tracés, il faudrait mettre en place des bassins de rétention qui accueilleraient, finalement, l'apport d'eau supplémentaire généré par l'autoroute.

860

Donc pour le tracé Est, ce serait la mise en place de trois (3) bassins de rétention qui empêcheraient les débordements du côté est, donc du côté du ruisseau Fraser, tandis que du côté du tracé Ouest, il faudrait mettre en place cinq (5) bassins de rétention. Donc il y a différentes tailles de bassins qui seraient à mettre en place, dont deux (2) seraient plus complexes à mettre en place, en raison des pentes dans les secteurs où ils devraient se trouver et donc ces bassins de rétention, du côté ouest, empêcheraient en fait des débordements du côté du noyau urbain de Beauceville.

865

Donc, en fait, le facteur de risque est plus important, est beaucoup plus important avec le tracé Ouest puisque s'il devait y avoir des débordements, bien ça toucherait directement le noyau urbain de Beauceville et donc il y a beaucoup plus de monde qui vit là, que si ça devait s'en aller comme avec le tracé Est, vers le ruisseau Fraser où là, c'est un milieu agroforestier.

870

Donc ici, vous avez un exemple de bassin de rétention. C'est un bassin de rétention qui se trouve à L'Ancienne-Lorette.

875

Donc en résumé, le tracé Est a été jugé plus avantageux du point de vue hydrologique parce qu'il nécessite tout d'abord la mise en place de moins de bassins de rétention, des mesures moins complexes à mettre en place du fait de la topographie qui est plus douce, mais surtout, c'est surtout du fait qu'il ne comporte pas un facteur de risque aussi important que dans le cas du tracé Ouest, puisque avec ce dernier les dommages potentiels seraient évidemment beaucoup plus importants. C'est donc le tracé Est qui a été retenu à la hauteur de Beauceville.

880

On va voir maintenant quels sont les impacts du projet retenu, de l'ensemble du projet retenu, donc entre la route du Golf et la rivière Saint-Georges, via la 74^e Rue, et les mesures d'atténuation qui sont associées à chacun des impacts.

885

Donc tout d'abord, sur le milieu humain! Le premier impact dont je vais vous parler, c'est les impacts sur les bâtiments et les propriétés touchés. Donc suivant l'état des données

890

actuelles, là, ce serait sept (7) résidences principales qui seraient à acquérir ou à déplacer, trois (3) commerces, deux (2) chalets à acquérir ou à déplacer et ce serait également cent vingt-six (126) propriétés foncières qui seraient touchées, donc qui seraient soit touchées sur leurs bords, soit qui seraient traversées.

895

Les mesures d'atténuation pour les propriétaires concernés, ça va évidemment être une négociation avec eux autres et une indemnisation de chacun des propriétaires touchés.

900

Au niveau de l'agriculture et des boisés, les impacts vont être une perte de terres cultivées qui va se chiffrer environ vingt-six hectares (26 ha) sur l'ensemble du projet, donc de Beauceville à Saint-Georges. Alors c'est sûr que pour chaque producteur touché, c'est sûr que ça va être quelque chose d'important à l'échelle individuelle, mais si on met ça en perspective avec les terres en culture dans la MRC Robert-Cliche et Beauce-Sartigan, ça représente respectivement à chaque fois environ zéro virgule un pour cent (0,1 %) de l'ensemble des terres en culture dans chacune de ces deux (2) MRC.

905

910

Au niveau des pertes de superficies forestières productives, donc des pertes de forêts exploitées, ça va se chiffrer à cent soixante-dix hectares (170 ha). Donc pareil, pour chacun des producteurs, c'est sûr que c'est une perte, qu'à l'échelle individuelle, c'est important, mais si on met ça en perspective avec l'ensemble des superficies forestières productives du territoire de l'Association des propriétaires de boisés de la Beauce, qui eux se chiffrent à trois cent quatre-vingt-douze mille hectares (392 000 ha), c'est environ zéro virgule zéro quatre pour cent (0,04 %) à l'échelle régionale donc.

915

Et donc là, ça va être la même chose que pour les propriétaires fonciers touchés. Évidemment ça va être des négociations et des indemnisations pour chacun des propriétaires touchés.

920

Au niveau de la fonction commerciale. Tout d'abord, globalement on notera un impact positif, mais il faudra également noter une diminution possible du chiffre d'affaires des commerces qui sont sensibles au trafic de transit de la route 173. Donc sur soixante-dix (70) commerces qui ont été recensés le long de la route 173 entre Beauceville et Saint-Georges, ça veut dire qu'il y aura vingt-quatre (24) commerces qui pourraient possiblement être touchés. Ces commerces sont les suivants: c'est tout d'abord seize (16) commerces de restauration et d'hébergement dont la baisse du chiffres d'affaires pourrait être de quatre virgule trois (4,3 %) à cinq pour cent (5 %) et c'est également huit (8) stations-service dont la baisse du chiffre d'affaires pourraient être de six virgule cinq (6,5 %) à neuf virgule huit pour cent (9,8 %), donc au maximum dix pour cent (10 %).

925

930

Les mesures d'atténuation devront être initiées par le dynamisme du milieu.

Au niveau de l'approvisionnement en eau potable, donc à savoir les puits d'eau potable, il y a un risque de contamination du fait de l'arrivée de l'autoroute des puits, donc des puits

935 suivants: un puits municipal à Notre-Dame-des-Pins qui serait à risque de contamination et également une dizaine de résidences qui seraient à risque de contamination le long de l'ensemble du tracé.

940 Les mesures d'atténuation! Il va y avoir un programme de suivi de la qualité de l'eau des puits qui va être mis en place et en fonction de ces résultats, évidemment le ministère prendra des mesures appropriées pour remédier à toute contamination éventuelle.

945 Au niveau de l'ambiance sonore! Donc dans l'ensemble, il faut noter qu'il y a quatre-vingt-trois (83) résidences qui sont présentes dans un rayon de trois cents mètres (300 m) autour de l'autoroute et que pour celles-ci l'impact sera faible, excepté à la hauteur de la route Fraser. Donc là, on notera deux (2) impacts forts, c'est-à-dire deux (2) résidences qui vont subir un impact fort du fait de l'arrivée de l'autoroute et deux (2) impacts sonores moyens sur donc deux (2) autres résidences.

950 Les mesures d'atténuation, ça va être également un programme de suivi, donc cette fois-ci, ce l'impact sonore. Et en fonction là aussi des résultats du suivi, le ministère prendra les mesures appropriées évidemment pour atténuer cet impact.

955 Au niveau du paysage et des sentiers récréatifs! Au niveau du paysage, c'est sûr qu'il va y avoir une altération de la qualité du paysage à certains endroits, donc à certains rangs et routes traversés. Donc les mesures d'atténuation vont être entre autres de prévoir des aires de reboisement partout où c'est possible.

960 Également, les sentiers de motoneige et de VTT vont être traversés par l'autoroute à certains endroits. Et donc là, il y aura une entente avec les clubs concernés lors de l'étape des plans et devis.

965 Au niveau du milieu naturel! Donc en matière de sol, de végétation, etc., les impacts les plus notables, en fait, ils vont se passer en période de construction puisque là, il y aura une perturbation des sols, de la végétation du fait de la machinerie puis des travaux qui seront en cours.

Donc les mesures d'atténuation, elles vont être directement comprises dans le cahier de charges qui sera remis aux entrepreneurs qui s'occuperont des travaux.

970 Au niveau de la faune! Évidemment il y aura une perte, une fragmentation et une détérioration des habitats qui soient de la faune terrestre, de la faune avienne, donc les oiseaux, et de la faune aquatique, donc les poissons. Et on notera également un risque de collision avec la faune.

975 Les mesures d'atténuation, ça va être de minimiser le déboisement; d'interdire les travaux majeurs, donc sur les ponceaux, entre le 15 septembre et le 1^{er} juin de l'année

suyante, donc ça, c'est une mesure d'atténuation pour la faune aquatique; et concernant les risques de collision, il y aura une signalisation qui sera mise en place.

980 Au niveau des cours d'eau traversés, donc de l'hydrologie et de l'hydraulique, il va y avoir un impact sur la qualité des eaux puisqu'elles pourront possiblement être contaminées par les sels de déglacage. Il va y avoir une modification du drainage des cours d'eau traversés. Il va y avoir une augmentation des débits dans ces cours d'eau. Et enfin, on pourra noter un débordement supplémentaire occasionnel si rien n'est fait pour contrer cet impact.

985 Donc les impacts à mettre en place, ça va être des bassins de rétention, donc il y en aura quatre (4) en tout sur l'ensemble du projet retenu, donc trois (3) à la hauteur de Beauceville et Notre-Dame-des-Pins et un (1) à la hauteur de Saint-Georges. Une autre mesure d'atténuation, ça va également être de stabiliser les milieux riverains en procédant à l'enrochement des sections des cours d'eau qui sont érodables.

990 Donc on va passer à la conclusion à présent! Donc la première partie de la conclusion, on va revenir sur les impacts positifs du projet. Donc en premier lieu, on pourra noter des conditions générales de sécurité qui seront nettement améliorées. On notera également une
995 amélioration globale de la qualité de vie des riverains de la route 173 puisqu'il y aura une diminution des débits sur cette route. Également, il va y avoir des opportunités de développement qui vont être créées en particulier pour les parcs industriels de Saint-Georges et de Beauceville.

1000 Et à ce sujet, le ministère, conscient qu'en fait, il y a pas de desserte directe au centre-ville de Beauceville, le ministère a pris des engagements pour bonifier d'autant plus les effets positifs de l'autoroute. Ces engagements sont la construction d'un lien au parc industriel, donc via la 181^e Rue; ce sont des travaux d'amélioration du rang Saint-Charles entre le lien au parc
1005 industriel et la route Fraser, en respectant les milieux traversés, donc les milieux agroforestiers; et ça va également être la prise en charge de la route Fraser entre la route 173 et la voie de desserte de l'autoroute.

1010 Les impacts positifs du projet, ça va aussi être la concrétisation du lien direct interrégional entre Saint-Georges et Québec. Et enfin, lors de la phase construction, on notera des retombées économiques dues à l'achat de biens et de services.

 Je vais à présent passer la parole à monsieur Michel Labrie qui va vous préciser quelles sont les étapes à franchir pour la suite de la réalisation du projet.

1015 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

 Merci. En fait une dernière diapositive qui va vous faire voir un petit peu, là, le cheminement futur relativement à ce projet-là.

1020 Alors on voit qu'on est rendu aux audiences publiques. En fonction de l'obtention du décret, à savoir lorsque le BAPE aura pris sa décision et nous aura fait ses recommandations, on pourra envisager à ce moment-là de débiter nos plans et devis préliminaires et parallèlement à ça, les plans d'acquisition versus aussi les utilités publiques. Alors ce sont des étapes qui se font en parallèle.

1025 Les plans et devis finaux, appels d'offres, on parle aussi de dix-huit (18) mois. Acquisition et libération d'emprise, c'est aussi dix-huit (18) mois, ça se fait en parallèle. Et on peut parler dans l'ensemble donc d'un trois (3) ans de préparation.

1030 Le coût estimé pour tout ce qui est activités connexes est de l'ordre de trente millions (30 M\$) et enfin, la phase construction, on parle de délai pour l'ensemble du projet de cinq (5) à six (6) ans pour une somme totale de construction de l'ordre de cent dix-huit millions (118 M\$).

 Alors ça met fin à notre présentation, on vous remercie.

1035 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Monsieur Labrie, juste une question avant de terminer, pouvez-vous revenir sur votre acétate précédent, avec vos phases? Dites-moi, les années, est-ce qu'elles s'additionnent ou si c'est une progression?

1040 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

 Tout ce qui est préparation, en fait il y a trois (3) ans de préparation et cinq (5) à six (6) ans de construction.

1045 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Donc c'est neuf (9) ans pour préparation et construction. Donc c'est en neuf (9) ans minimum.

1050 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

 Exact.

1055 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Plus le dix-huit (18) mois pour les plans et devis?

1060 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Non, les plans et devis, l'ensemble, on parle de dix-huit (18) mois qui sont les activités parallèles, là.

1065 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En fait, ma question va être plus simple que ça...

1070 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

C'est neuf (9) ans!

PAR LE PRÉSIDENT:

1075 Neuf (9) ans. Pour l'ensemble.

PAR M. MICHEL LABRIE:

À partir du moment où on aura des OK.

1080

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait. Merci beaucoup.

1085

Donc le registre est maintenant ouvert pour vous inscrire pour venir poser des questions. Alors nous prendrons une pause d'environ quinze (15) minutes. Merci.

1090

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
LÉO POULIN**

1095

PAR LE PRÉSIDENT:

1100 Alors nous allons inviter monsieur Léo Poulin à venir s'adresser à la Commission s'il vous plaît, monsieur Poulin.

Assoyez-vous!

PAR M. LÉO POULIN:

1105

Léo Poulin, résident de la ville de Beauceville. Suite à votre exposé qui était très bien fait, en passant, qui comparait les deux (2) tracés, Est et Ouest, on voyait les impacts sur la vie et la population de Beauceville, et on voyait que du côté ouest, le tracé Ouest avait plus d'impacts dans le sens au niveau des résidences, au niveau du bruit.

1110

Aussi, il y a un point très important, c'était au niveau de l'écoulement des eaux. Étant donné que le tracé Ouest est sur les côtes de la ville de Beauceville, donc c'est très dangereux pour ce qui est de la fonte des neiges et des pluies abondantes. Et on voyait aussi que ça prenait aussi cinq (5) bassins de rétention pour faire face à cette crue-là.

1115

Et je me demandais justement si le ministère a déjà prévu, pour la ville de Beauceville, des déboursés supplémentaires, si elle a à estimer des déboursés pour qu'est-ce que pourraient entraîner ces bassins de rétention là ou ces nouvelles dépenses au point de vue infrastructures.

1120

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, vous voulez savoir si la Ville de Beauceville va défrayer des coûts pour la construction des bassins?

1125

PAR M. LÉO POULIN:

Exactement. Puis je veux savoir si ça a été estimé, si la ville de Beauceville a les infrastructures actuellement, et quelles sont les modifications qu'elle devrait faire à ce moment-là.

1130

PAR LE PRÉSIDENT:

On va commencer par savoir d'abord si la Ville est impliquée dans ces bassins-là.

1135

Monsieur Labrie s'il vous plaît.

PAR M. MICHEL LABRIE:

1140 Monsieur Bilodeau va vous donner une réponse.

PAR M. LUC BILODEAU:

1145 Oui monsieur le Président, le ministère n'a pas évalué le détail de ce qu'il faudrait refaire comme infrastructures dans la ville de Beauceville.

On sait que ça aura un impact important en fonction de s'il y avait des débordements. On sait que le réseau actuel ne pourrait pas contenir toutes ces eaux-là.

1150 Par contre, on n'a pas évalué tronçon par tronçon combien ça coûterait pour refaire le réseau de Beauceville. En fait, l'idée, c'est pas de refaire le réseau de Beauceville, ce serait de faire des bassins de rétention qui nous permettraient d'assurer la rétention de l'eau pour ne pas avoir à refaire les bassins de Beauceville.

1155 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais monsieur Bilodeau, en fait, si les travaux qui sont à faire au niveau de la ville de Beauceville, qui va défrayer les coûts, est-ce que c'est le ministère?

1160 **PAR M. LUC BILODEAU:**

Ça n'a pas été évalué. S'il y en avait à faire, ce serait la Ville qui devrait les faire sur le réseau de la ville, effectivement.

1165 En fait, ce que je suis en train de vous dire, c'est qu'avec les bassins de rétention, on ferait pas de travaux sur le réseau de la ville; ce qui demeure problématique avec des bassins de rétention, c'est qu'on fait des dimensionnements pour une période de récurrence de cent (100) ans. Mais s'il y a des pluies avec des récurrences de plus de cent (100) ans, là, il y aurait des débordements, puis là, il y aurait des débordements dans les réseaux de Beauceville.

1170 Donc on n'a pas fait d'analyse à ce sujet-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1175 Donc ce qu'on comprend jusqu'à maintenant, c'est qu'avec les bassins de rétention, il devrait pas y avoir de problème...

PAR M. LUC BILODEAU:

1180 Pour une récurrence de cent (100) ans.

PAR LE PRÉSIDENT:

1185 ... jusqu'à cent (100) ans.

PAR M. LUC BILODEAU:

1190 C'est ça. Mais le facteur de risque que nous avons, c'est que, comme on prend par exemple le Saguenay, on a eu une pluie de mille (1000) ans, c'est à ce moment-là qu'on a des problèmes. Ça fait que même si on faisait un dimensionnement de bassin à cent (100) ans, on risque quand même d'avoir des problèmes.

1195 Mais là, on prévoyait pas, puis la Ville non plus prévoyait pas refaire tout le réseau de Beauceville pour une récurrence de mille (1000) ans, ce serait quelque chose qui serait impensable. Ce serait des réseaux qui prendraient la grosseur des rues.

PAR LE PRÉSIDENT:

1200 OK, merci.

Est-ce que ça répond à votre question, monsieur?

PAR M. LÉO POULIN:

1205 Oui. Merci beaucoup.

MARC MERCIER

1210

PAR LE PRÉSIDENT:

J'appellerai maintenant monsieur Marc Mercier s'il vous plaît.

1215 **PAR M. MARC MERCIER:**

Marc Mercier de Beauceville, rang Saint-Charles, propriétaire et travailleur forestier.

1220 On sait que l'autoroute traversera les terres boisées. Quant à leur superficie touchée, par l'implantation, lequel des tracés est le moins dommageable relativement à ces aspects?

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc là, vous parlez du tracé Est ou Ouest?

1225 **PAR M. MARC MERCIER:**

Oui, lequel qui...

PAR LE PRÉSIDENT:

1230

Lequel qui a moins de surface boisée qui serait déboisée, c'est ça?

PAR M. MARC MERCIER:

1235

C'est ça. Moins dommageable pour les propriétaires forestiers.

PAR LE PRÉSIDENT:

1240 Monsieur Labrie, est-ce que vous avez évalué la superficie qui serait touchée par les deux (2) tracés pour les propriétaires forestiers?

PAR M. MICHEL LABRIE:

1245 Ils ont été évalués, on avait suggéré tout à l'heure des réponses, madame Lindsay va préciser ce point-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1250 Parfait, merci.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1255 Bon, compte tenu que le tracé Est est plus court de huit cents mètres (800 m), c'est sûr qu'au niveau des boisés, il va y avoir moins d'acquisitions avec le tracé Est qu'avec le tracé Ouest. Je me rappelle pas exactement du nombre d'hectares, si vous voulez, je pourrai vous le dire un petit peu plus tard. Je vais chercher dans mes documents.

PAR LE PRÉSIDENT:

1260 Bien, on apprécierait beaucoup avoir le nombre d'hectares.

Dites-moi aussi, par rapport aux propriétaires forestiers par exemple, est-ce qu'il y a une superficie qui a été calculée pour les propriétaires forestiers?

On parle pas juste de déboisement, mais on parle des propriétaires qui sont touchés.

1265

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

En fait, comme les deux (2) tracés passent dans des terres boisées, on n'a pas nécessairement, par rapport aux propriétaires qui font vraiment, qui sont actifs au point de vue forestier, on n'a pas fait cette distinction-là. C'est en termes d'hectares, là.

1270

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est en termes de déboisement que vous avez fait l'évaluation?

1275

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Oui.

1280

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Mercier, est-ce que ça répond?

PAR M. MARC MERCIER:

1285

En partie. En fin de compte, qu'est-ce que je comprends, c'est que le tracé Est affecte moins les propriétaires forestiers que le tracé Ouest.

PAR LE PRÉSIDENT:

1290

En fait, c'est pas tout à fait comme ça que je l'ai compris.

PAR M. MARC MERCIER:

1295

En nombre d'hectares, en fin de compte, par la superficie puis par le boisement naturel aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

1300

En fait, il y avait moins de déboisement, étant donné que c'est plus court. Mais ça nous dit pas si ça touche plus les producteurs forestiers que d'autres. C'est-à-dire qu'on sait les superficies en termes de déboisement seulement.

PAR M. MARC MERCIER:

1305

OK. Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1310 Monsieur Labrie, est-ce que vous avez évalué le nombre de propriétaires qui seraient touchés, forestiers, dans le dossier, dans les deux (2) options?

Écoutez, êtes-vous en mesure de nous fournir la réponse peut-être d'ici demain?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1315 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1320 Parfait, merci.

MARCEL VEILLEUX

1325 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Marcel Veilleux s'il vous plaît.

1330 **PAR M. MARCEL VEILLEUX:**

Marcel Veilleux de Beauceville. J'aurais une question en deux (2) volets.

1335 D'abord concernant le développement économique pour le tracé Ouest. On sait que ce qui est proposé par le ministère présentement, c'est le rang Saint-Charles qu'ils réaménageraient d'une certaine façon.

1340 Cependant, on sait que la municipalité de Beauceville pourrait se développer autour d'un axe comme ça, mais le rang Saint-Charles est beaucoup trop haut, c'est quasiment pas faisable financièrement parlant d'aller porter des services jusque-là. Alors que si c'était la voie de desserte qui est prévue avec le tracé Ouest, bien, les services seront à proximité et pourraient être prolongés progressivement au fur et à mesure des besoins.

1345 Alors c'est dans ce sens-là que le tracé Ouest, pour le développement économique de la ville, est beaucoup plus avantageux.

Maintenant, le deuxième volet de ma question, c'est l'écoulement des eaux, j'aurais une précision à demander. Tantôt vous avez parlé des deux (2) bassins versants. Une goutte

1350 d'eau qui tombe d'un bord ou de l'autre, ça s'en va d'un bord ou de l'autre dépendamment de la ligne que ça tombe.

1355 Mais que l'autoroute soit là ou pas là, c'est la même quantité d'eau pareil qui tombe, puis ça s'en va pareil vers la ville de Beauceville, alors comment expliquer que ça pose tant de problèmes?

PAR LE PRÉSIDENT:

1360 En fait, ce que vous voulez savoir, il y a la division des eaux, de quelle façon ça fonctionne, c'est-à-dire que vous dites que la surface est la même?

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

La surface est la même.

1365 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc pourquoi que dans le cas du tracé Est, ce serait moins dommageable que dans le cas du tracé Ouest!

1370 **PAR M. MARCEL VEILLEUX:**

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1375 Monsieur Labrie.

PAR M. MICHEL LABRIE:

1380 Monsieur Bilodeau va répondre à votre question.

PAR M. LUC BILODEAU:

1385 Monsieur le Président, je comprends qu'il y a deux (2) questions, une question au niveau du développement économique...

PAR LE PRÉSIDENT:

1390 On va commencer par la question hydraulique, puis on reviendra.

PAR M. LUC BILODEAU:

1395 D'accord. Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'actuellement, c'est un boisé. Quand l'eau tombe, l'eau tombe dans les arbres, elle tombe dans le terrain naturel qui est perméable, l'eau rentre dans le sol, puis avant que la goutte d'eau qui est en haut de la montagne atteigne Beauceville, souvent elle atteindra pas Beauceville, elle va descendre à travers le sol.

1400 Donc il y a pas beaucoup d'eau qui va ruisseler. Quand la pluie commence, l'eau rentre dans le sol, elle rentre dans le sol, puis ça prend une pluie qui dure longtemps avant que l'eau commence à ruisseler, commence à se rendre vers Beauceville.

1405 Avec une autoroute, étant donné qu'on a une surface pavée avec des accotements, avec des fossés, l'eau tombe sur la surface pavée, va rapidement dans les fossés, elle est toute canalisée au même endroit, puis ensuite elle est canalisée dans des fossés de décharge. Eux se rendent rapidement à travers les rangs ou les différents fossés, les différents petits ruisseaux qu'il y a dans la montagne et arrivent très rapidement en ville. Certains de ces fossés-là ou de ces petits ruisseaux-là sont canalisés...

PAR LA COMMISSAIRE:

1410 Est-ce qu'on pourrait avoir la carte qui présente en même temps ce que vous parlez avec les bassins de rétention que vous proposez?

PAR M. LUC BILODEAU:

1415 Oui.

PAR LA COMMISSAIRE:

1420 On comprend bien que c'est inclus dans le projet, les mesures d'atténuation.

PAR M. LUC BILODEAU:

1425 Oui.

PAR LA COMMISSAIRE:

D'accord.

PAR M. LUC BILODEAU:

Moi, je répondais à la question de monsieur Veilleux en disant pourquoi qu'il y aura pas plus d'eau, l'eau va arriver plus rapidement à Beauceville. Donc à Beauceville, c'est sûr qu'il va

1435 y avoir une quantité plus grande d'eau dans un temps plus court, mais au cours d'une même pluie, il y aura pas plus d'eau qui va tomber du ciel, ça, c'est certain.

1440 Un tracé par rapport à l'autre, si on peut me mettre la diapo avec la ligne dessus, bon! On voit la ligne ici, là. Quand on a le tracé Ouest, toute l'eau qui tombe se dirige directement vers Beauceville, dans tous ces ruisseaux-là. Donc quand ça va tomber sur l'autoroute, ça va être canalisé dans des fossés puis envoyé dans des fossés de décharge, puis ça va descendre vers Beauceville, vers la ville de Beauceville. Donc il va y arriver beaucoup d'eau plus rapidement à Beauceville, ce qui va engorger les systèmes actuels qui sont en place.

1445 Dans le cas du tracé Est, bien, l'eau s'en va pas vers Beauceville, il y a aucune incidence pour le tracé Est sur la ville de Beauceville, l'eau s'en va toute vers la rivière Fraser.

1450 Ce qu'il faut dire également, c'est que les bassins de rétention qui sont mis pour le tracé Ouest, c'est pour permettre une rétention de l'eau pour la ville de Beauceville; tandis que pour les bassins de rétention qui sont mis pour le tracé Est, c'est simplement pour avoir une rétention sur la rivière Chaudière, parce que le tracé Est aura pas nécessairement un gros impact sur la rivière Fraser. Nous, ce qu'on veut protéger, c'est en bas, la rivière Chaudière.

PAR LE PRÉSIDENT:

1455 Mais le fait qu'il y ait des bassins, vous dites que ça fait pas en sorte que ça pourrait protéger aussi?

PAR M. LUC BILODEAU:

1460 Ça va protéger également, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1465 Donc ce qu'on comprend en bout de ligne, c'est que le tracé Ouest exige plus de bassins que le tracé Est?

PAR M. LUC BILODEAU:

1470 Le tracé Ouest exige plus de bassins, puis en même temps, bien, il y a un facteur de risque qu'on ne connaît pas, étant donné qu'on dimensionne des bassins pour cent (100) ans, puis on sait pas quand est-ce qu'on va avoir une pluie de cent cinquante (150) ans.

PAR LE PRÉSIDENT:

1475 Parfait.

PAR M. LUC BILODEAU:

1480 Tandis que s'il y a un débordement du côté est, même si on avait une pluie millénaire, ça va avoir aucune incidence sur la ville de Beauceville, parce qu'on est dans le bois.

PAR LE PRÉSIDENT:

1485 Merci.

PAR M. LUC BILODEAU:

1490 Donc nous, ce qu'on veut faire, c'est de protéger – autrement dit en faisant le tracé Ouest, c'est comme si on mettait une grosse piscine au-dessus de Beauceville, c'est ça qu'on ferait. Donc en faisant le tracé Est, on met pas de piscine au-dessus de Beauceville.

PAR LE PRÉSIDENT:

1495 Avez-vous évalué le nombre de mètres cubes par seconde d'eau que ça amène de plus?

PAR M. LUC BILODEAU:

1500 Là-dessus, monsieur le Président, on a une présentation complète sur les bassins versants qui durerait une quinzaine de minutes, qui explique tout le détail de ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1505 On va se réserver ça pour un autre moment, étant donné qu'on a beaucoup de gens ce soir d'inscrits.

PAR M. LUC BILODEAU:

1510 Par contre, monsieur Pierre Tremblay pourrait peut-être répondre à la question du nombre de mètres cubes d'eau par bassin.

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

1515 Alors quelle est votre question exactement?

PAR LE PRÉSIDENT:

Combien de mètres cubes-seconde d'eau que ça apporterait de plus?

1520 **PAR M. PIERRE TREMBLAY:**

Le tracé Ouest, bon, alors écoutez, il faudrait que je les additionne. J'ai des débits avant et après dans chacun des deux (2) tracés.

1525 Grosso modo, le tracé Ouest augmente, amène deux (2) fois plus de débits additionnels que le tracé Est en termes de mètres cubes-seconde, il faudrait que je le calcule.

PAR LE PRÉSIDENT:

1530 Vous pourrez nous donner la réponse éventuellement à la prochaine séance?

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

Oui. Demain, pas de problème.

1535

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

1540

Monsieur Veilleux, est-ce que ça vous convient?

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

1545 Bien, il manque les détails concernant la quantité d'eau qu'on peut avoir. C'est important, ça, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous êtes là demain après-midi?

1550

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

Je sais pas, peut-être.

1555

PAR LE PRÉSIDENT:

1560 Écoutez, parce que je sais que le promoteur, monsieur Labrie nous a expliqué qu'il y avait une petite capsule de présentation à faire sur la question hydraulique qui dure environ quinze (15) minutes, et ce soir, j'ai environ vingt (20) personnes d'inscrites au registre, alors je préfère ce soir passer le plus de monde possible et demain après-midi, on aura plus de temps pour questionner sur les questions plus à aspect technique et approfondir les sujets comme ceux-là.

Et je pense que monsieur va nous donner aussi les nombres de mètres cubes-seconde, donc on aura plus de détail sur cette information-là.

1565

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

C'est correct, ça me va. Maintenant, une dernière petite sous-question, là, moi...

1570

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est pas censé, là, regardez, je pense que les règles ont été bien comprises par tout le monde. Vous pouvez vous réinscrire aussi souvent que vous voulez, donc vous vous inscrivez au registre, puis on va vous revoir, ça va nous faire plaisir.

1575

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

Merci beaucoup.

1580

PAR LA COMMISSAIRE:

Si j'ai bien compris votre réponse concernant l'écoulement des eaux et puis le fait que vous intégrez dans votre projet une mesure d'atténuation qui consiste à mettre des bassins de rétention.

1585

En situation disons normale, c'est-à-dire que s'il y a des pluies qui sont équivalentes à un phénomène d'une fois dans dix (10) ans, une fois dans vingt (20) ans, une fois dans cent (100) ans, avec l'intégration de ces mesures d'atténuation là, les deux (2) options s'équivalent en termes de risque.

1590

Mais cependant, si on arrive à une pluie qui représente un événement très exceptionnel, une fois dans mille (1000) ans, exemple, là, on a un risque additionnel que représente ces bassins-là qui pourraient déborder.

1595

Est-ce que c'est un peu ça l'image que vous vouliez nous donner tout à l'heure?

PAR M. LUC BILODEAU:

Bien moi, l'image que je donne, c'est que le tracé Est n'a pas de risque pour la ville de Beauceville alors qu'avec le tracé Ouest, on a un risque pour la ville de Beauceville.

1600

PAR LA COMMISSAIRE:

Pour une pluie qui va au-delà d'un dans cent (100) ans?

1605

PAR M. LUC BILODEAU:

1610 Probablement pour une pluie qui va au-delà de cent (100) ans. Par contre, on n'a pas étudié tous les tenants et aboutissants du tracé Ouest, et ça prendrait une étude exhaustive pour voir dans chacun des ponceaux, ce serait quoi l'impact qu'on aurait par rapport à l'autoroute.

1615 Ce qu'on sait, c'est qu'il y aurait un impact certain, mais il faudrait aller voir chacun des ponceaux.

PAR LA COMMISSAIRE:

1620 Alors ça veut dire que même si on dimensionnait les bassins de rétention plus grands pour recevoir par exemple une crue de mille (1000) ans ou trois (3) fois centenaire, il faudrait aussi dimensionner d'autres infrastructures municipales?

PAR M. LUC BILODEAU:

1625 Oui. Il faudrait aller faire une expertise plus grande, parce qu'il y a des ponceaux dans la municipalité, il y a des endroits où la capacité est déjà atteinte, là.

Il y a des ponceaux également sur la route 173 où la capacité est déjà atteinte.

PAR LE PRÉSIDENT:

1630 Monsieur Francoeur, est-ce que vous avez fait une évaluation à ce sujet-là, à la Ville, à la Municipalité?

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

1635 Non, on n'a pas d'évaluation, mais ce qui me surprend, ce qu'on apprend ce soir, c'est qu'une fois l'autoroute construite, peu importe le tracé, si jamais il y a des problèmes, c'est la Ville qui va être prise avec les problèmes.

1640 Donc si jamais, je sais pas, moi, dans cinquante (50) ans, même avec le tracé Est, il y a des problèmes, parce que ça va venir dans la rivière Chaudière, dans le fond, le bassin principal à la rivière Chaudière, s'il y a des problèmes, bien, ça va être la Ville qui va devoir régler les problèmes ou la MRC, là, parce que la MRC est responsable des cours d'eau.

1645 Disons que je suis assez surpris, monsieur le Président, d'apprendre ça. Moi, je pensais que le projet d'autoroute, peu importe le tracé, le ministère assumait les responsabilités liées à la présence de l'autoroute sur un territoire. Et là, la Ville, en tout cas, moi, j'avais jamais compris ça dans toutes nos discussions, j'avais jamais compris que la Ville, par après, une fois

1650 l'autoroute faite, que même avec les mesures de rétention, s'il y avait des problèmes, bien là, ce serait la Ville qui aurait les problèmes, qui aurait à trouver des solutions pour ces problèmes-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1655 Monsieur Labrie, avez-vous de quoi à rajouter?

PAR M. MICHEL LABRIE:

1660 Oui. En fait, avec le tracé Est, il y aura pas de problèmes pour la ville de Beauceville. On s'est peut-être mal exprimé.

1665 Mais c'est clair qu'avec les bassins de rétention, le tracé Est va répondre aux besoins. On draine les eaux dans des cours d'eau majeurs et à ce moment-là, les bassins de rétention vont pouvoir jouer leur rôle.

1665 C'est sûr que si on parlait du déluge comme au Saguenay, c'est autre chose. Mais il y a pas d'infrastructures actuellement qu'on prévoit dans nos designs, ici ou ailleurs, qui pourraient faire face à ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1670 Merci.

1675 **ROGER CARETTE**

PAR LE PRÉSIDENT:

1680 Nous invitons maintenant monsieur Roger Carette de Ville de Saint-Georges.

PAR M. ROGER CARETTE:

1685 Monsieur le Président, madame, bonjour. Je suis Roger Carette, je suis maire de Ville Saint-Georges, résident de cette ville et propriétaire de celle-ci.

Malgré l'extrême déception qu'a créé dans toute l'assistance et que je partage la déclaration à l'effet qu'à compter de ce jour, un délai de neuf (9) ans nous sépare de la coupe du ruban, je vais vous poser la question pour laquelle j'étais venu vous poser.

1690 Après dix (10) ans de discussions, après le Sommet socio-économique de Chaudière-Appalaches, en 2002 il a été publié ici à Beauceville un calendrier de réalisation de l'autoroute.

1695 C'était le calendrier Jacques Baril. Ce calendrier et le tracé, et le dessin, le design qui l'accompagnait a été repris en 2004 au mois de mai, repris en 2004 au mois de novembre, il a été repris dans le document de 2006, février 2006, et nous constatons, nous appréhendons à tout le moins qu'il y ait beaucoup d'ajouts aux choses pour lesquelles la communauté a un jour dit oui. Ce qui pourrait avoir pour effet de ponctionner à toutes fins pratiques les argents supplémentaires qui ont été négociés avec le gouvernement fédéral pour accélérer la construction de l'autoroute de la route du Golf de Beauceville jusqu'à Saint-Georges.

1700 C'était le sens de la question que nous voulions poser à qui vous déciderez de l'adresser: est-ce que le ministère des Transports, promoteur de ce projet, nonobstant l'épouvantable déception qui a été créée ici ce soir et que tout le monde partage, peut nous garantir que les améliorations de tracé qui ont été faites après 2002 dans la partie connue qui est l'objet de nos discussions n'auront pas pour effet d'amputer le budget obtenu et d'allonger le calendrier alors connu?

PAR LE PRÉSIDENT:

1710 D'abord je vais vérifier avec monsieur Labrie si le projet a bien reçu une subvention du fédéral.

Est-ce qu'il y a une partie dans un programme fédéral qui finance une partie du projet?

PAR M. MICHEL LABRIE:

1715 Ça a été soumis dans nos projets au fédéral et normalement, ça a été bien reçu. Alors de ce côté-là, il devrait pas y avoir de problématique rencontrée.

1720 Les budgets annoncés ce soir sont des budgets qui incluent un projet deux (2) chaussés, quatre (4) voies, et ce sont des budgets qui sont connus des autorités et qui normalement sont autorisés.

PAR LE PRÉSIDENT:

1725 Madame Journault.

PAR LA COMMISSAIRE:

1730 Monsieur Labrie, il semble qu'il y ait un calendrier qui a changé. Nous, on n'était pas ici au moment où il y a eu d'autres annonces préalables, mais monsieur le maire nous dit que le calendrier de réalisation que vous avez présenté en ouverture de séance est maintenant différent de ce qui avait été dit à la population.

1735 Pouvez-vous nous dire qu'est-ce qui a fait en sorte que ce calendrier – d'abord a-t-il
changé et si oui, pourquoi?

PAR M. MICHEL LABRIE:

1740 En fait, probablement que par rapport aux annonces initiales, c'est possible qu'il se soit
rajouté une (1) ou deux (2) années. Actuellement, on est dans une opération, ne serait-ce que
cette audience, qui prolonge de six (6) à neuf (9) mois un dossier comme celui-là, entre autres.

1745 Qu'est-ce qui fait qu'on annonce – quand un premier tracé préliminaire est présenté, en
plus si on parle de budget, on comprend que même là, il y a pas d'arpentage qui a été fait, c'est
tous des tracés qui sont faits à partir de relevés topographiques, de cartes topographiques, de
cartes aériennes, etc., donc une fluctuation des budgets peut se produire à ce moment-là.

1750 Dans le cheminement, quand on fait une première annonce, on dit, on va aller de l'avant
avec un projet semblable, vous avez remarqué, on parlait déjà d'au moins trente (30) réunions
avec différents intervenants, des consultations, bien qu'on reconnaisse que certaines
personnes disent qu'il y en a pas eu suffisamment, c'est possible, mais n'empêche qu'il y en a
eu plusieurs qui ont emmené des modifications, des questionnements sur certaines parties.

1755 Et quand on annonce un projet et que les tracés sont pas arrêtés, c'est évident qu'il peut
y avoir des délais supplémentaires qui se rajoutent pour des analyses supplémentaires, pour
des analyses hydrauliques. Vous voyez la complexité du dossier.

1760 Alors c'est bien normal qu'on parle d'une année sur un projet semblable, que ce soit ici
ou ailleurs, c'est toujours une dizaine d'années.

PAR LA COMMISSAIRE:

1765 Ce qu'on avait compris, c'est que c'est pas mal plus qu'un an qui se rajoutait au
calendrier. Ce que la population avait compris, c'est un délai plus court, mais on n'était pas là à
ce moment-là, pouvez-vous revenir là-dessus?

PAR M. ROGER CARETTE:

1770 Ni vous, monsieur le Président, ni vous madame, ni moi, nous ne pouvons faire grief à
monsieur Labrie de ne pas être à la fine connaissance des déclarations formelles de 2002 du
gouvernement du Québec par voie ministérielle. Il fut dit à ce moment-là, sur la base d'un tracé
connu qui est sensiblement celui que nous connaissons, que l'autoroute serait livrée sur Saint-
Georges à peu près en 2010 et que ce serait moins long que ça si tant est que quelqu'un
pouvait convaincre le gouvernement fédéral d'y investir quelque argent.

1775

Ce qui fut fait entre novembre 2004, la dernière présentation du prédécesseur de monsieur Labrie, et le mois d'avril 2005, nous avons obtenu, puis deux (2) des personnes qui étaient le plus impliquées là-dedans sont présentement dans cette salle, une garantie d'investissement du gouvernement fédéral au niveau de quarante millions (40 M\$).

1780

Le problème principal que nous avons par-delà le délai, c'est que si à un moment donné, à partir du dossier qui a servi de négociation pour obtenir quarante millions (40 M\$) du fédéral, que le gouvernement du Québec, par monsieur Després, a généreusement accoté, il a dit, j'en mets autant que le fédéral va en mettre, si on en ajoute puis on en ajoute, bien à un moment donné, on va aller moins loin.

1785

La question que je voulais poser, puis je me satisferais d'une réponse qui pourrait nous être donnée demain ou un autre jour, mais prochainement par exemple, parce que demain, vous savez très bien qu'est-ce qui va se passer chez nous! Trente-deux (32) journalistes à la porte! La déception que vous avez créée avec le délai, monsieur, c'est épouvantable, la moitié des gens sont partis.

1790

PAR LE PRÉSIDENT:

1795

Monsieur Carette, vous vous adressez à moi s'il vous plaît.

PAR M. ROGER CARETTE:

1800

Oh, je m'excuse, c'est beau, c'est correct. Mais c'est ça que je voulais vous dire.

En 2002, un calendrier qui aboutit à 2010, les autorités nous disent, si vous avez de l'argent du fédéral, ça va aller plus vite. On travaille comme des veaux pour aller chercher de l'argent au fédéral, Ottawa c'est loin, puis des fois, il faut changer de langue pour discuter, on obtient quarante millions (40 M\$). Monsieur Després dit, je double, je double la mise. Bravo, merci, bonjour. Et voilà qu'on est rendu à cent dix-huit millions (118 M\$), neuf (9) ans, puis etc.

1805

On va se demander, puis c'est pas la question de monsieur l'interlocuteur, y a-t-il quelqu'un qui veut rire de nous autres à quelque part!

1810

C'est ça que je voulais vous dire.

PAR LE PRÉSIDENT:

1815

Madame Journault.

PAR LA COMMISSAIRE:

1820 Monsieur Labrie, demain, pour éclairer tout le monde, pourriez-vous nous dire quels sont les montants qui sont avancés par le financement du fédéral? Parce qu'on a vu dans les médias qu'il y avait des déclarations qui ont été faites il y a peut-être deux-trois (2-3) semaines, mais vous reviendrez demain avec ça s'il vous plaît, pas ce soir.

1825 Maintenant, j'aimerais juste faire une précision! Il faut que ce soit très clair. L'audience publique, la participation du public, le processus démocratique qu'on vit ensemble n'allonge en rien les processus pour obtenir un certificat d'autorisation, puisqu'il faut que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs fasse son analyse environnementale. Ça se fait simultanément.

1830 Alors ce que ça amène, l'audience publique, ça amène la voix du public pour dire au gouvernement, voici ce qu'on attend de notre développement dans notre région.

Alors je voulais ramener cette précision-là pour que ce soit clair.

PAR M. ROGER CARETTE:

1835 Monsieur, madame, j'ai beaucoup apprécié votre intérêt, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1840 Merci monsieur Carette.

RAYMOND FLUET

1845 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous appelons maintenant monsieur Raymond Fluet.

1850 **PAR M. RAYMOND FLUET:**

Raymond Fluet, Beauceville, monsieur le Président, madame, bonsoir. Une petite question bien simple! Je voudrais savoir quel tracé qui engendre le moins d'expropriations de propriétés au niveau des résidences?

1855 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait. Monsieur Labrie.

PAR M. MICHEL LABRIE:

1860

Madame Lindsay va répondre à cette question.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1865

C'est le tracé Est, on l'a vu tout à l'heure dans la présentation.

PAR LE PRÉSIDENT:

1870

Est-ce que vous pouvez juste nous rappeler le nombre de résidences qui sont acquises?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1875

Dans le tracé Est, en fait le total, c'était sept (7) résidences, trois (3) commerces et deux (2) chalets, sauf que ça, c'est pour tout le projet au complet. Mais la différence entre le tracé Est et le tracé Ouest, je pense que c'est deux (2) maisons et un (1) chalet, deux (2) résidences et un (1) chalet qui sont en moins pour le tracé Est.

PAR LE PRÉSIDENT:

1880

Parfait, merci. Est-ce que ça répond à votre question?

PAR M. RAYMOND FLUET:

1885

Merci.

MYLÈNE TARDIF

1890

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous appelons maintenant madame Mylène Tardif.

1895

PAR Mme MYLÈNE TARDIF:

Bonsoir. Mylène Tardif, résidente de la 53^e Rue à Beauceville. Monsieur le Président, avec la construction de l'autoroute, on sait que le bruit engendré par la circulation automobile sera augmenté.

1900

Quel est le tracé qui affecte le moins le climat sonore des résidents, pouvez-vous préciser? Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1905

Madame Lindsay.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1910

Monsieur le Président, le tracé qui comporte le moins d'impact au point de vue sonore, c'est le tracé Est. Dans le tracé Est, on affecte de dix (10) à vingt (20) résidences, tandis que dans le tracé Ouest, ce serait de trente (30) à quarante (40) résidences. Évidemment c'est pas tous des impacts moyens et forts, on parle d'ambiance sonore augmentée.

1915

Dans le tracé Est, au niveau des moyens et forts, on a dit tout à l'heure qu'il y avait quatre (4) résidences.

PAR LE PRÉSIDENT:

1920

Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu, quand vous dites moyens et forts, on parle d'une augmentation de décibels, de quoi on parle exactement?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1925

En fait, je pense que je vais laisser la parole à monsieur Migneron, monsieur Migneron est la personne qui a fait l'étude acoustique.

PAR LE PRÉSIDENT:

1930

Parfait. Juste avant, si vous avez une carte pour illustrer les deux (2) tracés!

PAR M. BERNARD MIGNERON:

1935

En fait, le ministère des Transports a émis la Politique sur le bruit routier, puis dans la politique, le ministère des Transports utilise une grille d'évaluation. C'est un tableau qui permet d'évaluer les impacts de nuls, faibles, moyens ou forts, et puis c'est cette grille-là du ministère qui sert à évaluer les impacts.

1940

Donc c'est pas une augmentation absolue de décibels, mais c'est quand les niveaux dépassent un certain nombre de décibels, devient faible, moyen ou fort.

Et l'impact change en fonction du niveau initial par rapport au niveau futur. Donc la grille est évolutive en fonction de la différence d'avant-projet et après-projet.

PAR LE PRÉSIDENT:

1945

Donc si je comprends bien comment ça fonctionne, c'est que la grille, si le niveau ambiant est bas, donc si le bruit, c'est tranquille, ça prend une augmentation de beaucoup de décibels pour que ça devienne un impact fort, tandis que si c'est un endroit où ce qu'il y a beaucoup de bruit déjà, ça prend très peu de décibels pour faire un impact fort?

1950

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Oui, c'est exactement ça.

1955

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc si l'impact est faible, ça veut pas nécessairement dire qu'il y a pas une augmentation sonore dans ce milieu-là?

1960

PAR M. BERNARD MIGNERON:

C'est ça. Les impacts, aussitôt qu'il y a un décibel (1 dBA) de plus, on parle d'un impact faible, parce qu'il y a une augmentation de décibels.

1965

Par contre, ce qui est tenu en compte, c'est surtout les impacts moyens et forts. Les impacts moyens débutent à partir du moment où on dépasse cinquante-six décibels (56 dBA), et puis les impacts forts varient en fonction du niveau initial.

1970

Donc la grille, c'est pas linéaire, vraiment la grille est particulière et déterminée par le ministère des Transports. Donc une résidence qui avait quarante-cinq décibels (45 dBA), qui passe à quarante-six (46 dBA) va avoir un impact faible; la même résidence passerait de quarante-cinq (45 dBA) à cinquante-cinq (55 dBA) aurait toujours le même impact faible, il faudrait qu'elle dépasse cinquante-six (56 dBA) pour avoir un niveau moyen. Puis je me souviens plus exactement, je pense qu'il faut dépasser soixante-cinq décibels (65 dBA) pour avoir un impact fort.

1975

Donc c'est vraiment la grille du ministère qui détermine les impacts et non le dépassement absolu en termes numériques.

1980

PAR LE PRÉSIDENT:

Puis quand vous faites votre analyse comparative des deux (2) tracés, c'est quoi que vous utilisez, les impacts forts et faibles pour faire la différence ou si c'est l'ensemble des résidences qui sont augmentées en termes sonores?

1985

Ou si c'est seulement les impacts forts et moyens que vous utilisez?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1990 C'est l'ensemble, monsieur le Président, c'est l'ensemble des impacts qu'on a calculés dans l'analyse comparative. Parce que lorsqu'on a fait l'analyse comparative, on n'avait pas nécessairement tous les détails au niveau du profil des deux (2) tracés, alors à ce moment-là, on a pris l'ensemble, tout l'ensemble des impacts.

PAR LA COMMISSAIRE:

1995 Maintenant, est que vous l'avez, ce profil-là?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2000 Bien en fait, au niveau du tracé Ouest, on n'est pas allé dans les détails, puisqu'à un moment donné, quand on a fait le pour et le contre de chacun des éléments, il a été mis de côté, étant donné entre autres l'impact hydraulique qui était important, le ministère a pas été jusqu'à ce niveau de détail là.

2005 Des fois, on le fait quand les deux (2) tracés sont tellement semblables que là, à un moment donné, il faut pousser encore plus loin la comparaison. Mais là, dans ce cas-là, l'impact hydraulique est venu mettre, une fois qu'on a su l'ampleur de l'impact hydraulique, puis le risque que ça pouvait comporter pour la ville de Beauceville, bien, on a arrêté notre analyse là.

2010 **PAR LA COMMISSAIRE:**

2015 Quand même, pour donner une réponse à madame, un impact faible, lorsqu'il y a une augmentation d'un décibel (1 dBA), l'oreille humaine ne le perçoit pas, d'accord, alors ça, vous considérez quand même que c'est un impact faible. Et ça fait partie du tableau.

Comparons quelque chose qui va être perçu par l'être humain. Alors c'est un impact moyen et fort?

2020 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Oui, exactement, c'est ça.

PAR LA COMMISSAIRE:

2025 D'accord. Alors si on prend uniquement les impacts moyens et forts, est-ce que vous êtes en mesure de nous dire le comparable pour les deux (2) tracés?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2030

Je vais vérifier, puis je vais vous revenir avec ça, madame Journault.

PAR LA COMMISSAIRE:

2035

Très bien.

PAR LE PRÉSIDENT:

2040

Merci.

JOSÉE BILODEAU

2045

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous appelons maintenant madame Josée Bilodeau.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

2050

Tout à l'heure, monsieur Dériger, vous avez demandé quel serait l'apport additionnel en eau des tracés, et puis la réponse est dans le document du ministère des Transports.

2055

L'apport additionnel à la rivière Chaudière serait de point huit mètre cube par seconde (0,8 m³/s) pour le tracé Est et un mètre cube par seconde (1 m³/s) pour le tracé Ouest. Alors c'est vraiment des très faibles apports additionnels en eau. Si on le compare au débit qu'il y a actuellement à la station Saint-Lambert, pas actuellement, mais le débit observé à la station Saint-Lambert, il est de mille sept cent soixante mètres cubes par seconde (1760 m³/s). Or le ministère d'ailleurs a dit que cet apport additionnel n'aura aucun effet significatif sur le niveau des eaux de la rivière Chaudière.

2060

PAR LE PRÉSIDENT:

2065

Merci madame.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

C'était pas ma question quand même.

2070 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, je comprends, allez-y.

2075 **PAR Mme JOSÉE BILODEAU:**

Alors j'ai été informée, moi, du tracé Est, pour la première fois, en assemblée publique le 12 mai 2004. Alors quand j'ai fait cette requête, il fallait évidemment préparer les audiences, et je me suis attardée au processus d'information et de consultation qui avait été mené par le ministère des Transports.

2080

Ce que j'ai pu lire dans l'étude d'impact, c'est que dès 1997, il y a eu une remise en question du tracé de référence. Quand ils ont fait l'étude entre Saint-Joseph et Beauceville, je sais pas pourquoi, mais ils ont quand même parlé du tracé qu'il y avait entre Beauceville et Saint-Georges, et ils ont vu que le raccordement sur la route Fraser ne fonctionnait plus à cause des fortes pentes, et ce tracé-là a été remis en question.

2085

On voit dans l'étude d'impact que l'année suivante, en 1998, Tecsumt a proposé au ministère des Transports le tracé Est, probablement pas le tracé optimisé qu'on connaît aujourd'hui, mais a proposé le tracé Est en 1998.

2090

Et il y a eu aussi en 1999 la Ville de Beauceville qui a fait une demande officielle au ministère des Transports, et considérant le fait que la desserte sur Fraser n'était plus possible, je devrais pas appeler ça une desserte, mais la sortie sur Fraser n'était plus possible, ils ont demandé au ministère des Transports de regarder la possibilité d'avoir un raccordement plus au centre, quoi, de la ville et non aux extrémités de la ville.

2095

Alors pendant tout ce temps-là, ma question est: est-ce que le ministère des Transports, avant de faire son avis, son dépôt de projet, d'avis de projet, en 2002, est-ce que le ministère des Transports a informé la population de la remise en question du tracé de référence, du tracé Est nouvellement proposé en 98?

2100

Parce que la directive du ministère de l'Environnement donne une directive claire là-dessus, alors plus les gens sont informés tôt, mieux c'est pour l'acceptabilité du projet. Et on suggère même aux initiateurs de projet d'informer la population avant le dépôt de l'avis de projet.

2105

Alors je voudrais demander au ministère des Transports s'ils ont informé la population, et même les intervenants, la Ville, MRC, etc., avant mai 2002 qu'il existait le tracé Est qu'on connaît aujourd'hui?

2110

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, ce que vous voulez savoir, si avant 2002, si le tracé Est était déjà dans les plans du ministère, d'une part?

2115

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

Je sais qu'il était dans les plans, ça, c'est bien écrit, mais est-ce qu'on a informé la population et les intervenants!

2120

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait. Donc monsieur Labrie, est-ce qu'il y a des consultations publiques qui ont été faites, soit avec les citoyens ou avec les municipalités, avant l'avis de projet qui a été déposé en 2002?

2125

PAR M. MICHEL LABRIE:

Alors madame Lindsay qui suit le dossier depuis fort longtemps va nous emmener des précisions là-dessus.

2130

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Non effectivement, on n'a pas fait de consultation publique pour ça. Je vais vous expliquer comment ça l'a fonctionné.

2135

Oui, Tecsalt a fait une étude en 98, oui ils nous ont proposé quelque chose qui ressemblait à une ligne droite entre les deux (2) raccordements, le chemin du Golf et le raccordement possible à Notre-Dame-des-Pins, ce qu'on a vu tout à l'heure, mais on n'a pas fait de consultation à ce moment-là, parce que c'était une hypothèse, et on n'était vraiment pas rendu assez loin pour alerter la population de choses qu'on n'était pas encore certain.

2140

Évidemment, quand on a donné le mandat à Tecsalt de faire l'étude, c'était, si je me rappelle bien, en novembre ou en octobre 2002, et à ce moment-là, on a fait une première rencontre avec les conseillers municipaux, les conseils municipaux à Notre-Dame-des-Pins. Il y avait les gens de Beauceville, les gens de Saint-Georges, les gens de Notre-Dame-des-Pins et les gens de Saint-Simon.

2145

À cette époque, on a parlé du projet qui avait été soumis à l'avis de projet et on a dit qu'on examinait aussi une autre variante, comme d'ailleurs la directive nous demande de faire, d'étudier des variantes quand on fait des études d'impact, mais on n'était pas prêt à aller à la population à ce moment-là.

2150

2155 Et c'est plus tard qu'après les études et plusieurs consultations avec les représentants municipaux, même avec les gens de l'UPA et du Syndicat des producteurs de bois, on a fait plusieurs consultations, et c'est en mai 2004, la première consultation publique qu'on a faite.

2160 On a avisé par lettre tous les propriétaires qui pouvaient éventuellement être touchés pour les inviter personnellement à la rencontre publique, on a fait des avis dans les journaux et là, on a expliqué à cette époque-là les deux (2) tracés, et on a dit à la population qu'on ne savait pas encore lequel qu'on préférerait, parce qu'on n'avait pas eu encore les études hydrauliques entre autres.

2165 Évidemment, on avait peut-être un petit penchant pour l'Est, parce qu'il est un petit peu moins cher, il était moins long, il traversait moins de terres, mais au point de vue technique, à venir jusqu'à ce moment-là, les deux (2) tracés étaient faisables, et on n'avait pas nécessairement un parti pris. La balance avait pas penché, si vous voulez, du bord du tracé Est de façon évidente.

2170 C'est seulement en novembre 2004, après avoir fini nos études hydrauliques et là, avoir vraiment vu que l'impact hydraulique était tel qu'on voulait pas prendre le risque, un risque supplémentaire que là, on a représenté à la population le projet en disant à la population et au monde municipal, aux représentants municipaux que là, le ministère s'en allait avec le tracé Est.

2175 Est-ce que vous pensez que ça peut compléter ou répondre à la question?

PAR LE PRÉSIDENT:

2180 Bien, madame Bilodeau, je sais pas, votre question, en fait, c'était de savoir si des consultations publiques, en fait une information publique...

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

Information à la population, oui.

2185 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Là, ce qu'on comprend, c'est non, ça a commencé seulement après 2002, puis plutôt, même en 2004, étant donné que le tracé était pas encore, c'était juste une hypothèse.

2190 Je sais pas si c'est le sens de votre question?

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

2195 Bien en fait, j'aurais peut-être une autre petite question dans le même sens.

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans le même sens, ça dépend, dites-moi-le, je vais vous dire si vous pouvez continuer!

2200 **PAR Mme JOSÉE BILODEAU:**

2205 Quand ils ont justement déposé leur avis de projet en mai 2002, dans la directive, dans le formulaire qu'ils devaient remplir, c'était de décrire les principales caractéristiques associées à chacune des variantes, alors le ministère des Transports, à ce moment-là, aurait dû quand même proposer le tracé Est et le tracé Ouest et de les soumettre à l'étude.

PAR LE PRÉSIDENT:

2210 Je vais poser une question au ministère du Développement durable pour comprendre un peu l'avis de projet.

2215 Monsieur Mailhot, quand un promoteur dépose un avis de projet, est-ce qu'il doit, à cette étape-là, avoir un projet qui, je dirais, des options qui sont faisables, concrètes, ou si c'est toujours des hypothèses? Comment ça fonctionne, quelle est la nature, si on veut, de l'avis de projet?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

2220 Monsieur le Président, comme vous le mentionnez, c'est un avis de projet, donc c'est préliminaire. C'est pour amorcer justement la procédure.

2225 Donc à ce niveau-là, c'est pas des tracés précis. C'est une idée approximative d'où on pourrait aller pour relier deux (2) points si on peut dire et ainsi pour voir, d'abord pour savoir si est-ce que c'est assujéti à notre procédure. Ils nous envoient l'avis sur lequel on se prononce pour décider, oui, ça rentre dans les critères pour le règlement ou non.

Et c'est l'avis de projet qui sert d'amorce à la procédure. Donc c'est normal que ce soit pas des tracés très précis.

2230 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc en fait, c'est un document qui sert à émettre la directive, à émettre les éléments de l'étude d'impact qui doivent être regardés et étudiés?

2235 **PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:**

Effectivement, c'est pour amorcer le processus et donc là, le ministère va émettre une directive pour préciser un peu plus le genre d'étude d'impact qu'on veut avoir.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

2240

Mais l'avis de projet a pas seulement ce but-là, a aussi un but d'informer les gens du milieu des impacts potentiels du projet.

PAR LE PRÉSIDENT:

2245

Monsieur Mailhot, peut-être répondre si vous voulez?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

2250

Bien, monsieur le Président, c'est pas tout à fait ça. Parce que l'avis de projet est pas rendu public à prime abord, donc ça sert pas à renseigner les citoyens de ça. Parce que normalement, c'est pas rendu public.

PAR LE PRÉSIDENT:

2255

C'est rendu public seulement au moment où l'étude d'impact est rendue publique?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

2260

Bien, ça pourrait être rendu public à la limite en vertu de la Loi d'accès à l'information, mais selon les modalités de la Loi d'accès à l'information. C'est pas comme une fois que c'est rentré dans la procédure, il y a un moment où les périodes d'information publique où on rend l'étude publique, ça, c'est prévu dans la loi.

2265

Mais l'avis de projet comme tel, en étant déposé, on le rend pas public, à moins que ce soit demandé et que là, on passe au travers de la Loi d'accès à l'information.

PAR LA COMMISSAIRE:

2270

Vous reviendrez demain là-dessus, voulez-vous, vous nous expliquerez demain, il y a un article qui dit que le ministre informe la Municipalité de ces avis de projets là au moment où il les reçoit! Si vous pouvez revenir demain là-dessus.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

2275

On reviendra demain, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

2280

Merci.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

2285 Monsieur le Président, je sais pas si ça peut vous intéresser, c'est qu'on parlait tantôt du climat sonore et des grilles d'évaluation. J'ai le tableau sur mon écran de la grille d'évaluation du ministère des Transports, je sais pas si ça vous intéresse pour le moment?

PAR LE PRÉSIDENT:

2290 Je préfère peut-être pour ce soir, pour continuer avec la liste de personnes, puis on pourra revenir demain après-midi, demain soir facilement sur les questions du bruit. Merci monsieur.

2295

ROLAND POULIN

PAR LE PRÉSIDENT:

2300 Nous appelons monsieur Roland Poulin.

Bonsoir.

PAR M. ROLAND POULIN:

2305

Bonsoir monsieur le Président. À l'instar de bien des villes au Québec, le développement économique passe par le dynamisme de la communauté des gens d'affaires. Le tracé Est, de par la superficie de terrain qu'il rend disponible entre l'autoroute et le boulevard Renault ne permet-il pas aux gens d'affaires de concert avec la Ville de s'adonner au développement commercial et industriel avec une vision, non pas uniquement pour le court terme, mais davantage pour le moyen et le long termes?

2310

PAR LE PRÉSIDENT:

2315 En fait, si je comprends votre question, c'est de savoir si le tracé Est, en fait si la zone industrielle par exemple, si ça pouvait s'approcher jusqu'au tracé Est?

PAR M. ROLAND POULIN:

2320

Bien moi, ce que je veux savoir en réalité, c'est le tracé Est, laissant une bande plus grande entre le boulevard Renault, le centre-ville et l'autoroute, le tracé Est, évidemment c'est plus favorable à un développement moyen terme.

2325 Je comprendrais que court terme, le tracé Ouest est peut-être collé sur la ville, mais pour le moyen et le long termes, je pense qu'ici, on a tous à cœur de regarder pour les générations à venir, et je pense que le tracé Est, à ce moment-là, favorise davantage le développement commercial de la ville de Beauceville.

PAR LE PRÉSIDENT:

2330 Je vais poser la question à la Municipalité. Monsieur Francoeur, dites-moi, quelles sont les intentions de la Municipalité par rapport au développement futur de Beauceville?

2335 Et est-ce que le tracé Est est un atout, si on veut, à votre développement? Et vous pouvez faire aussi allusion au tracé Ouest en même temps dans votre réponse.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

2340 À ce sujet-là, monsieur le Président, la Ville, en partenariat avec le ministère des Transports, a demandé une étude complémentaire sur les répercussions sur le développement de la ville, répercussions économiques, touristiques, de circulation, et la Ville a formé un comité dont étaient membres le ministère des Transports, il y avait les gens de la Ville, il y avait des gens représentant la Chambre de commerce, industriel et l'agroforestier sur ce comité-là. Et on a confié à un consultant un mandat pour aller un peu plus loin que l'étude qui avait été déposée par les gens, par Tecsuit, la firme du ministère des Transports.

2345 L'étude, je l'ai transmise à la Commission, je pense qu'elle est disponible. Je peux peut-être vous résumer, vous lire la dernière partie de l'étude, si vous trouvez ça pertinent?

2350 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Allez-y, monsieur Francoeur.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

2355 Comme je vous ai dit, il y avait quatre (4) critères que l'étude a apportés, soit les indicateurs plutôt, il y avait le maintien d'une base locale d'emplois diversifiés, l'intégrité des infrastructures et de la trame urbaine, la revitalisation du centre-ville et des abords de la route 173 et l'appui au développement touristique et socio-économique.

2360 Je vous lis rapidement le dernier chapitre, et les interventions proposées:

2365 "Elle présente, sous forme de tableau, les principaux avantages et désavantages d'un tracé ou de l'autre en regard du développement économique de la ville. La question résume également les principales mesures qui doivent être envisagées tant par la Ville que par le ministère des Transports.

2370 "Le prolongement de l'autoroute 73 constitue une opportunité majeure pour orienter le développement de la ville au cours des prochaines années. La Ville doit miser sur celle-ci pour revoir l'aménagement de son territoire, contrer les pressions indues éventuelles et revitaliser son centre-ville. Dès aujourd'hui, la Ville doit s'assurer de la collaboration et la participation de tous les autres acteurs présents sur son territoire.

2375 "Le relevé des avantages ou désavantages ne donne qu'un des éclairages requis pour retenir un tracé sur le territoire de la ville. Au-delà des répercussions sur le dynamisme urbain et le développement économique, les décideurs doivent prendre en compte le respect de l'environnement et la pérennité des interventions. Une vision éclairée du développement durable doit intégrer les dimensions économique, sociale et environnementale.

2380 "Le promoteur et les organismes associés à la prise de décision doivent considérer la viabilité à long terme du développement de la région et des collectivités locales dont celle de Beauceville. Prendre en considération une seule dimension n'est pas suffisante. La prise de décision doit être abordée dans une vision intégrée et à long terme.

2385 "L'analyse des sections précédentes résumées au tableau 7.1 permet de dégager un avantage pour le tracé Ouest dans une perspective de développement économique et de dynamisme urbain de Beauceville. Toutefois, avant de faire un choix final, le promoteur devra ajouter les autres éclairages et compléter une analyse pondérée des critères de choix.

2390 "Donc les mesures pour assurer le développement économique, cette dernière section prévoit les principales mesures qui devront être prises par le MTQ et la Ville pour profiter du prolongement de l'autoroute. Peu importe le choix du tracé, tant la Ville de Beauceville que le ministère des Transports doit se donner un plan d'action qui, réalisé en collaboration, permettra d'intervenir judicieusement sur le territoire de la ville et assurer son dynamisme et son développement économique.

2395 "Pour le ministère des Transports, il doit redéfinir ses interventions régionales pour les prochaines années. Le ministère doit élaborer une vision globale de la circulation de transit sur le territoire de Beauceville, prenant en compte la situation actuelle et les différents horizons de réalisation du prolongement de l'autoroute. Cette vision, ce cadre de planification doit intégrer des interventions pour améliorer l'accès au Parc industriel de Beauceville, interventions pour faciliter la circulation de transit, route 108, route 173 et les liens avec l'autoroute 73, interventions pour améliorer la fluidité de la circulation interrégionale, Saint-Joseph-Beauceville-Saint-Georges, interventions pour améliorer le caractère urbain le long de la route 173 au centre-ville de Beauceville.

2405 "Pour la Ville de Beauceville, celle-ci doit se donner des outils de planification à long terme et de prise de décision qui vont au-delà du plan d'urbanisme traditionnel. Bien que les autorités municipales ont fait preuve d'ouverture d'esprit quand est venu le temps de discuter de dynamisme urbain, ils sont à cours d'outils. Il est temps croyons-nous que les autorités de la

2410 Ville concrétisent leur vision de développement pour y inclure un plan d'aménagement et de
circulation du et vers le parc industriel en faisant état des horizons de croissance réalistes, une
politique de développement touristique et une stratégie d'accompagnement des opérateurs
locaux pour supporter le développement économique, la création d'emplois, le redéploiement
2415 du commerce routier, notamment celui en bordure de la route 173 et aux abords de l'échangeur
du chemin du Golf.

"Un plan de revitalisation et d'aménagement du boulevard Renault et des rives de la
rivière Chaudière pourrait créer au centre-ville un lieu de convergence dont le caractère sera
urbain à la mesure des résidents et des piétons."

2420 Et juste pour terminer, au niveau de la synthèse, au niveau du premier indicateur qui
était le maintien d'une base locale d'emplois diversifiés, il y avait un avantage moyen pour le
tracé Ouest:

2425 "Tant le tracé Ouest que le tracé Est auront un impact négatif sur le chiffre d'affaires des
commerçants dont les activités sont largement tributaires de l'achalandage régional et de
passage. L'aménagement d'une voie de desserte du côté urbain du tracé Ouest pourra
permettre de minimiser les pertes d'emplois en favorisant les implantations commerciales qui
auront une forte visibilité à partir de l'autoroute.

2430 "Le raccordement du parc industriel au tracé Ouest est plus court que le raccordement
du tracé Est, et le lien du parc industriel vers la route 108 par la route 173 et le pont de
Beauceville restera un problème, même après la construction du prolongement de l'autoroute."

2435 Dans le deuxième indicateur qui était l'intégrité des infrastructures et de la trame
urbaine, un avantage moyen pour le tracé Ouest :

"Le tracé Ouest facilite l'encadrement du développement de la ville en intégrant dans la
planification du développement de la zone urbaine la voie de desserte et la ligne de transport
2440 électrique. Le tracé Ouest permet un meilleur respect des activités agricoles alors que les
terres sont déjà morcelées à l'ouest et que le passage de l'autoroute ne viendra pas créer les
nouveaux terrains résiduels qui seraient difficiles d'accès par les exploitants.

2445 "Le tracé Est, éloigné de la zone urbaine, engendre moins d'expropriations de propriétés
et affecte moins le climat sonore des résidents."

Le troisième indicateur qui est la revitalisation du centre-ville et des abords de la route
173:

2450 "Ni le tracé Ouest ni le tracé Est n'ont de répercussions directes majeures sur la
planification et le réaménagement du centre-ville de Beauceville. Cependant, l'implantation de

la voie de desserte le long du tracé Ouest pourrait éventuellement faciliter le réaménagement du boulevard Renault, alors qu'une partie de la circulation nord-sud y serait détournée.

2455 "Le tracé Est n'offre aucun support au réaménagement urbain du centre-ville, alors que la voie de desserte du tracé Est sera entièrement en zone agricole éloignée du centre traditionnel d'activité commerciale."

2460 Il y a un avantage faible pour le tracé Ouest. Juste peut-être pour les membres de la Commission de comprendre que la ville de Beauceville a un territoire de cent soixante-huit kilomètres carrés (168 km²) et là-dessus, il y en a cent cinquante-sept (157 km²) zonés agricoles.

2465 Et dans le dernier indicateur, l'appui au développement touristique et socio-économique:

"Le tracé Ouest est situé directement sur le coteau qui permet l'aménagement de belvédères, quelques repères visuels importants pourront y être soulignés. La rive ouest et la vallée y seront visuellement accessibles.

2470 "Le tracé Est s'inscrit davantage dans un environnement boisé et encaissé, il ne donne aucune visibilité vers les éléments forts de la ville et de la vallée de la Chaudière. Il ne permet pas de rappeler aux visiteurs de passage qu'il y a là, à proximité, des attraits récréotouristiques."

2475 C'était les principales conclusions de l'étude, et la Ville a pris position en se servant, je dirais, de l'étude pour discuter avec le ministère, pour contrecarrer les effets, je dirais, un peu moins évidents du tracé Est par rapport au tracé Ouest.

2480 On a passé une résolution, je pense qu'on vous l'a transmise, et on est toujours en discussion avec le ministère pour justement enlever les effets négatifs sur le développement de la ville à court, moyen et long termes de la présence de l'autoroute.

2485 Peut-être juste aussi pour terminer, si on regarde l'ensemble du tracé Est, tout est en zone agricole.

PAR LE PRÉSIDENT:

2490 Monsieur Francoeur, dites-moi, pour la Municipalité, vous en êtes où exactement avec votre position? Parce que dans l'étude d'impact, on voit de temps en temps que, bon, c'est le tracé Ouest, ça peut être le tracé Est sous condition avec différents éléments que vous aimeriez voir mis en place, les discussions sont en cours, mais où vous en êtes exactement?

C'est quoi votre position sur le projet, est-ce que vous avez un tracé choisi déjà?

2495 **PAR M. JACQUES FRANCOEUR:**

C'est-à-dire que nous, dans le fond, si le tracé Est, avec les discussions au ministère, on vient enlever, je dirais, les irritants pour le développement de la ville, nous, le tracé peut être acceptable. Mais c'est ce qu'on est en train de finaliser au niveau, parce que l'étude nous a permis d'identifier les irritants, puis comment, dans le fond, les combattre.

Et là, on discute avec le ministère pour justement enlever ces irritants-là. Il y en a une bonne partie qui ont été enlevés; par contre, il en reste quelques-uns à finaliser.

2505 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Alors je pense que c'est justement le moment de mettre tout ça transparent, parce que c'est un projet qui est collectif. Il y a des impacts pour les uns, pour les autres qui sont différents. Je pense que l'audience publique est le moment d'ouvrir les livres sur les négociations qui se font et de nous dire très très clairement quelles sont vos attentes et où on en est rendu dans les engagements. Et ça, c'est pour tout le monde, puisque justement, les gens sont venus pour avoir cette appréciation-là.

Peut-être que demain, vous pourrez revenir pour nous faire un bilan très clair des demandes de la Ville et ce que vous avez accepté pour savoir qu'est-ce qui n'est pas clair encore, ce qui n'est pas pris comme engagement, et justement que l'audience serve aussi pour éclairer ces questions-là.

Dans la suite de votre question, peut-être que demain aussi, vous pourriez nous renseigner, puisque pour vous, le ministère des Transports, vous nous dites que l'avantage du tracé Est, c'est que ça réduit la pression sur la zone agricole permanente, donc qu'en étant plus à l'est, plus éloigné de la ville, il y aurait moins d'intérêt à agrandir la zone urbaine pour qu'il y ait de la pression sur la zone agricole. Donc la description qui a été faite, l'hypothèse d'agrandir indéfiniment jusqu'au tracé Est, vous le voyez moins évident, en tout cas d'après votre étude. Vous nous reviendrez demain sur cette question-là s'il vous plaît.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Francoeur, allez-y.

2530 **PAR M. JACQUES FRANCOEUR:**

Juste un petit commentaire! Demain, ce sera probablement le maire de la ville qui pourra vous tracer le portrait où est-ce qu'on est rendu.

2535

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci.

2540

MARIO GRONDIN

PAR LE PRÉSIDENT:

2545

Maintenant, nous appelons monsieur Mario Grondin.

Bonsoir.

2550

PAR M. MARIO GRONDIN:

Bonsoir monsieur le Président. Mario Grondin, représentant de l'Érable. Ça fait suite un peu à la question qui vient d'être posée. Le ministère des Transports a déjà signalé que le tracé Ouest pouvait constituer un obstacle au développement de la ville s'il était retenu.

2555

Si oui, sur quelle base peuvent-ils soutenir cette prétention, sachant que le territoire disponible entre ce tracé et les limites actuelles de la ville correspond à trois (3) fois l'espace urbanisé actuellement et que la ville est passée de cinq mille (5000) habitants en 1904 – en 2004, nous avons fêté notre centième – et nous étions moins de sept mille (7000) habitants! Cent (100) ans plus tard, deux mille (2000) habitants de plus. Et que même la population est en décroissance.

2560

Monsieur le Président, sur quelles choses ils se sont fondés, le ministère des Transports, pour affirmer ces choses-là, que le tracé Ouest serait un obstacle au développement de la ville? Merci.

2565

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait. Monsieur Labrie, dites-nous, l'autoroute, est-ce qu'en soi, elle constitue une frontière au développement ou si ça a aucune influence?

2570

PAR M. MICHEL LABRIE:

Madame Lindsay s'il vous plaît.

2575

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2580 Ce qu'on peut dire, c'est que oui, l'autoroute peut éventuellement constituer une frontière, mais si on prend l'exemple de l'autoroute 20, Drummondville, l'autoroute 20 était, à l'époque, construite assez éloignée du centre-ville de Drummondville, je pense que c'était de sept (7 km) ou dix kilomètres (10 km). Aujourd'hui, c'est de part et d'autre de l'autoroute 20 que se prolonge le secteur urbain de Drummondville.

2585 Alors ça peut constituer éventuellement une frontière, mais par contre, selon le dynamisme économique, des fois on saute la frontière aussi, puis ça va de part et d'autre de l'autoroute.

2590 Je me souviens pas par exemple dans l'étude qu'on ait dit ça de cette façon-là, parce que de toute façon, dans nos tableaux comparatifs, on a toujours dit qu'il y avait un avantage au point de vue du développement économique pour le tracé Ouest, compte tenu de la voie de desserte. Dans nos tableaux et dans l'étude, on le dit à plusieurs reprises.

2595 Alors moi, je pense que c'est une façon de voir qui peut être différente, mais par contre, on a toujours reconnu, puis on l'a vu dans le tableau comparatif tout à l'heure, au niveau agricole et au niveau du développement économique, on a toujours dit que le tracé Ouest était plus favorable.

Alors je pense que ça peut répondre à votre question.

2600 **PAR LE PRÉSIDENT:**

2605 Mais ça implique par contre que s'il y a un dézonage, s'il y a un développement le long de la voie de service partant du périmètre urbain jusqu'à l'autoroute, bien, il faut qu'il y ait eu un dézonage?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2610 Oui. Bien en fait, le développement et l'organisation du territoire relèvent pas du ministère des Transports, relèvent des municipalités, des MRC, puis du dynamisme économique de la région. S'il y a pas de dynamisme économique, il y a pas de développement industriel, il y a pas de développement commercial, évidemment il va y avoir moins de pression. Tout est dans ce dynamisme-là.

2615 Et aussi, il faut dire qu'il faut quand même passer devant la Commission de protection du territoire agricole quand on veut accroître les périmètres urbains.

PAR LA COMMISSAIRE:

2620 Peut-être pour éclairer, je pense que vous parlez de la même chose, mais c'est juste la perception du langage.

2625 Si j'ai bien compris, à la lecture de votre étude d'impact, vous amenez le tracé Ouest comme étant, finalement ça endigue une certaine façon, ça structure le développement au lieu de l'étaler un peu partout?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Effectivement.

2630 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Ça structure et non ça empêche le développement économique. C'est plutôt dans ce sens-là qu'on a perçu votre langage.

2635 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Effectivement, c'est essentiellement ça.

PAR LA COMMISSAIRE:

2640 D'accord.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2645 D'ailleurs dans l'étude de Romain Fluet aussi disait la même chose, c'est pas seulement l'étude de Tecsalt. Les deux (2) études se rejoignaient là-dessus, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2650 Merci.

PAR M. MARIO GRONDIN:

2655 C'est à cause qu'il y avait dans une lecture qui disait que le tracé Est ne limitait pas le développement de la ville. C'est pour ça que je fais allusion, dans les papiers que Tecsalt avait mentionnés. C'est ça, en précisant, en sous-entendant que le tracé Ouest est un obstacle au développement. C'est comme ça que je l'ai interprété. Merci monsieur le Président.

2660

PASCAL VEILLEUX

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Pascal Veilleux s'il vous plaît.

2665

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

Bonsoir mon cher monsieur, ça va bien?

2670

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2675

Moi, je suis nerveux, mais en tout cas, on va essayer...

PAR LE PRÉSIDENT:

2680

On est tout seul!

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

Oui, on va dire qu'on est tout seul.

2685

Moi, j'ai des photos aériennes, j'en ai trois (3) photos, du chose de Fraser. Vous dites dans le tracé Ouest...

PAR LE PRÉSIDENT:

2690

Monsieur Veilleux, vous me regardez, on est tout seul!

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2695

C'est vrai. Vous dites dans le tracé Ouest, il y a cinq (5) maisons à déplacer. J'aimerais bien voir lesquelles.

PAR LE PRÉSIDENT:

2700

On va demander des précisions. Monsieur Labrie, est-ce que vous pouvez nous indiquer les maisons qui seraient déplacées?

PAR M. MICHEL LABRIE:

2705 On va trouver la carte, madame Lindsay va répondre.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2710 Je peux tu montrer mes photos, parce que des photos, ça vaut mille (1000) mots?

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, vous pouvez même les déposer à la Commission.

2715 **PAR M. PASCAL VEILLEUX:**

Oui, on peut pas les voir ce soir?

PAR LE PRÉSIDENT:

2720 Non, on peut pas faire ça, je pense.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2725 Parce que le monde verrait tout.

PAR LE PRÉSIDENT:

2730 On va les déposer, puis les gens vont pouvoir les voir par la suite.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

C'est beau, excusez-moi.

2735 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça va.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2740 On voit, ici c'est une carte, ça, c'est la route Fraser, et ça, c'est le tracé Ouest. Les résidences principales qui seraient expropriées sont ici.

2745 Et ça, il faut dire que, comme on disait tout à l'heure, le tracé Ouest, on n'a pas été plus profondément dans l'étude du tracé Ouest, donc si on avait été au niveau du détail aussi près

que le tracé Est, ça se peut qu'il y aurait eu encore plus de résidences, parce que là, on aurait eu le profil, on aurait été capable de mieux déterminer au niveau de l'emprise.

2750 Alors ça, c'était au niveau de l'analyse comparative, on a comparé les deux (2) tracés à une époque, avec des niveaux de détail qui étaient semblables. Mais comme je vous dis, là, aujourd'hui, si on allait plus loin, peut-être qu'il y en aurait encore plus. Mais il y en aurait certainement pas moins.

PAR LE PRÉSIDENT:

2755 Monsieur Veilleux, est-ce qu'il y a une maison en particulier qui vous intéresse, un numéro civique en particulier?

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2760 Moi, j'en ai trois (3). Je sais pas c'est quoi les numéros civiques de ces maisons-là...

PAR LE PRÉSIDENT:

2765 Les trois (3) sont sur Fraser?

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2770 Oui, les deux (2) là, en tout cas il y a monsieur Fluet qui est venu ici au micro tout à l'heure, OK, je sais pas s'il fallait que je dise son nom, excusez-moi.

PAR LE PRÉSIDENT:

2775 C'est public.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2780 En tout cas, ça, son numéro civique, bon, 202 sur la 107, je crois, puis tu as la route Fraser, OK.

Ça, c'est tout de suite au raccordement Fraser que vous avez cinq (5) maisons, pourquoi vous le faites pas plus haut? Il y a en a pas de maisons plus haut.

PAR LE PRÉSIDENT:

2785 Monsieur, vous me parlez, on est ensemble.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2790 Excusez.

PAR LE PRÉSIDENT:

2795 Votre question exactement, qu'est-ce que vous voulez savoir? En fait, il y a cinq (5) maisons dans le tracé Ouest qui seraient acquises ou déplacées?

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2800 En plein ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et là, vous demandez s'il y a pas moyen de faire une optimisation du tracé Ouest?

2805 **PAR M. PASCAL VEILLEUX:**

En plein ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

2810 Pas le tracé Est, on s'entend.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2815 Le tracé Ouest.

PAR LE PRÉSIDENT:

2820 Pour éviter ces cinq (5) maisons-là.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

En plein ça.

2825 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Labrie.

PAR M. MICHEL LABRIE:

2830

Madame Lindsay.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2835

Oui, on a regardé plusieurs optimisations, vous voyez. Les tracés en jaune, le tracé Est ici, le tracé Ouest, et tout ce qui est en rose et orange, c'est toutes les optimisations qu'on a tenté de faire et qu'on a étudiées, des fois pas tellement de façon très avancée, parce qu'on les a écartées une à une en fonction de chacun de leurs caractéristiques.

2840

D'ailleurs tout à l'heure, on parlait du raccordement, on a étudié des raccordements pour essayer de donner un accès au centre-ville de Beauceville et ça a pas fonctionné, parce que c'était trop dangereux.

2845

Voyez-vous, il y a une espèce de spaghetti, on les a essayés, tous les spaghettis, puis chacun de ces spaghettis-là comportait d'autres contraintes, et le tracé jaune finalement, le tracé Ouest qui avait été comme qui a servi à la comparaison dans l'analyse comparative, c'est l'optimisation de tous ces petits tracés là. Un demandait plus d'expropriations, l'autre, ça arrivait pas, on arrivait dans le flanc.

2850

Il faut dire qu'ici, on est dans des pentes de douze (12 %) et quinze pour cent (15 %), c'est pas évident d'arriver là-dedans pour donner un raccordement, puis donner un profil à l'autoroute qui est acceptable.

2855

Alors si la question de monsieur Veilleux, monsieur le Président, était oui, est-ce qu'on a regardé d'autre chose, oui, vous le voyez, toutes les optimisations qu'on a regardées.

Est-ce que ça répond à la question?

PAR LE PRÉSIDENT:

2860

Oui. Mais on comprend aussi que le critère déterminant, ça a pas été nécessairement les acquisitions. Un critère de choix, c'est plutôt les bassins, ce que tantôt on nous a dit?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2865

Exactement. Puis c'est sûr que, en fait l'analyse comparative nous a menés, quand on a fait l'analyse, au niveau des expropriations il y avait un petit peu plus d'expropriations à l'ouest, au niveau de certains critères, on a dit que l'est était plus intéressant, mais c'était jamais de façon majeure.

2870

2875 On l'a dit tout à l'heure, je l'ai dit, quand on a commencé à étudier les deux (2) tracés, quand on est arrivé en mai 2004 pour présenter à la population, on a dit à la population que oui, on préférerait un peu le tracé Est parce qu'il était moins long, un petit peu moins cher, mais que c'était pas impossible de faire le tracé Ouest. On comprenait les raisons au niveau du développement économique avec la voie de desserte.

C'est vraiment l'élément hydrologique qui a fait pencher la balance pour le tracé Est.

PAR LE PRÉSIDENT:

2880

OK, merci. Monsieur Veilleux, vous pouvez vous réinscrire.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

2885

Oui, c'est parce que c'est le spaghetti que j'ai pas aimé! En tout cas, m'a aller m'inscrire.

2890

ROBERT THIBODEAU

PAR LE PRÉSIDENT:

2895

Maintenant, nous appelons monsieur Robert Thibodeau s'il vous plaît.

PAR M. ROBERT THIBODEAU:

Alors bonsoir monsieur le Président.

2900

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir.

PAR M. ROBERT THIBODEAU:

2905

2910

C'est pour enlever toute ambiguïté. J'aimerais demander au ministère des Transports si le tracé Saint-Georges-Beauceville, Beauceville-Saint-Georges, si c'est définitif que c'est un deux (2) voies avec espace de dépassement ou si c'est des affaires qui peuvent changer, parce qu'il y a encore trois (3) ans d'études qui vont se faire, s'il peut y avoir des changements ou c'est vraiment définitif, final, sans autre changement, que ça va être de même jusqu'à Saint-Georges, disons à l'entrée 74?

PAR LE PRÉSIDENT:

2915 Monsieur Labrie, est-ce que la géométrie, c'est bien deux (2) chaussées de deux (2) voies chacune avec un terre-plein de vingt-six mètres (26 m), je pense, d'espace entre les chaussées, est-ce que c'est ça?

PAR M. MICHEL LABRIE:

2920 C'est exactement ce qu'on propose.

PAR LE PRÉSIDENT:

2925 Est-ce que ça va être réalisé dans une première phase, ou si c'est fait par phases? Comment vous allez réaliser ces travaux-là?

On parle dans l'étude d'impact de commencer par la chaussée ouest, est-ce que c'est toujours comme ça que vous allez fonctionner?

2930

PAR M. LUC BILODEAU:

2935 En fait, le projet actuellement, c'est de faire deux (2) chaussées immédiatement. On a enlevé l'hypothèse de faire un deux (2) voies avec des voies lentes, parce qu'on aurait été obligé de construire à peu près dix kilomètres (10 km) de voies lentes sur treize kilomètres (13 km), donc ça aurait été quasiment aussi coûteux de faire deux (2) chaussées, deux (2) voies avec des voies lentes que de faire deux (2) chaussées.

2940 Donc maintenant, l'hypothèse, c'est de faire deux (2) chaussées immédiatement, une autoroute complète.

PAR LE PRÉSIDENT:

2945 Est-ce que c'est fait en simultané, les travaux ou si ça va être des phases distinctes?

PAR M. LUC BILODEAU:

2950 Il va y avoir des phases de faites, il y a des phases de faites pour les ponts, il faut construire les ponts. Il va y avoir des phases de faites pour la construction de l'autoroute également. C'est pour ça qu'on parlait tantôt d'une construction...

PAR LE PRÉSIDENT:

2955 Non, je veux dire, est-ce que ça va se faire en même temps, les chantiers vont se faire aux deux (2) bouts en même temps ou s'il va y avoir des sections progressives?

PAR M. MICHEL LABRIE:

2960 En fait, normalement il est pas prévu de commencer aux extrémités, à savoir Beauceville puis Saint-Georges en même temps, puis revenir se rejoindre, pour des questions de rentabilité aussi, de déplacement de matériaux, etc.

Mais par contre, si vous parlez des deux (2) voies, deux (2) chaussées, ça va être des contrats normalement qui vont se donner simultanément.

2965 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci.

PAR M. ROBERT THIBODEAU:

2970 Quand vous parlez de deux (2) chaussées, pour qu'on se situe bien, une vraie autoroute, avec un terre-plein entre les deux (2)?

PAR M. MICHEL LABRIE:

2975 Absolument.

PAR M. ROBERT THIBODEAU:

2980 OK, ça, c'est définitif, c'est un quatre (4) voies autrement dit, mais séparées?

PAR M. MICHEL LABRIE:

2985 C'est ce qu'on propose ce soir.

PAR M. ROBERT THIBODEAU:

2990 OK. C'est parce qu'à un moment donné, il y avait eu de rapporté toutes sortes de choses, mais pour que ce soit clair dans l'esprit de tout le monde, puis sur les journaux, dire que c'est un quatre (4) voies avec une séparation au centre, tout le monde va comprendre le même terme pour l'autoroute.

PAR LE PRÉSIDENT:

2995 Monsieur Thibodeau, en tout cas, nous, ce qu'on avait pu comprendre dans l'étude d'impact, c'est qu'il y avait des phases, donc on commençait par une chaussée, puis tranquillement on augmentait les largeurs.

Là, ce qu'on a entendu ce soir, c'est que c'est fait...

3000

PAR M. ROBERT THIBODEAU:

C'est vraiment quatre (4) voies avec une séparation au centre.

3005

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ça, de Saint-Georges jusqu'à Beauceville.

PAR M. ROBERT THIBODEAU:

3010

OK.

PAR LE PRÉSIDENT:

3015

Après ça, ça devient une voie-une voie, je pense.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3020

De Beauceville à Saint-Georges, ça va être un deux (2) chaussées, donc un quatre (4) voies.

PAR LE PRÉSIDENT:

3025

Puis de Beauceville jusqu'à Saint-Georges, sur juste une chaussée à deux (2) voies?

PAR M. LUC BILODEAU:

De Beauceville à Saint-Georges, quatre (4) voies jusqu'au bout.

3030

PAR LA COMMISSAIRE:

Vous avez raison de vous poser cette question-là.

PAR M. ROBERT THIBODEAU:

3035

Oui c'est ça, parce que plusieurs dans la Beauce se posent la question, à Beauceville-Saint-Georges, c'est quoi, c'est tu vraiment une vraie autoroute! Quand on parle de vraie autoroute, c'est un deux (2) voies d'un bord, deux (2) voies de l'autre, un terre-plein entre les deux (2). Ça fait que c'est exactement ça?

3040

PAR M. MICHEL LABRIE:

Je le répète, c'est exactement ça.

3045 **PAR M. ROBERT THIBODEAU:**

Ça fait que les journaux, il faut que ce soit rapporté comme il faut pour que le monde arrête de s'obstiner. Parfait, merci beaucoup.

3050 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Et les coûts présentés tiennent compte de cette solution-là.

3055

MICHEL MAHEUX

PAR LE PRÉSIDENT:

3060 J'appellerai maintenant monsieur Michel Maheux.

PAR M. MICHEL MAHEUX:

3065 Bonsoir monsieur le Président. Michel Maheux du Syndicat de l'Érable.

Moi, ce serait sur les superficies visées pour le projet de la construction de l'autoroute et de ses composantes, si elles sont définitives ou s'il faut prévoir des superficies supplémentaires, comme ce fut le cas pour le tronçon entre Saint-Joseph et Beauceville, alors que le ministère des Transports a revu son projet, ce qui a nécessité plus de dix-sept hectares (17 ha) supplémentaires dont une bonne partie en culture.

3070

Puis comment le ministère des Transports pouvait-il justifier de tels changements pour l'échangeur ici à Beauceville et l'élargissement de l'emprise de la route du Golf, parce que dans la route du Golf, au début, ils ont parlé qu'ils prendraient entre trente (30 pi) et quarante pieds (40 pi), finalement ça a fini entre trente (30 m) et cinquante mètres (50 m).

3075

PAR LE PRÉSIDENT:

3080 Donc vous voulez savoir, en fait, c'est quoi la superficie actuellement prévue et s'il risque d'y avoir des dépassements dans le futur?

PAR M. MICHEL MAHEUX:

C'est ça.

3085

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Labrie.

3090

PAR M. MICHEL LABRIE:

Madame Madeleine Lindsay va vous apporter une réponse.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3095

Oui effectivement, il peut y avoir des changements, parce qu'on est à un niveau de plans d'avant-projet, donc on ne connaît pas, on n'a pas fait de sondage, il y a plusieurs encore inconnues.

3100

Alors oui, ça peut changer. Dans le cas de Saint-Joseph-Beauceville, la route du Golf et l'échangeur, il y a un élément additionnel qui s'est présenté. C'est que lorsqu'on a fait l'étude d'impact entre Saint-Joseph et Beauceville, on savait pas encore la continuité dans l'autre projet et comment on était pour raccorder le lien au parc industriel.

3105

Donc on a obtenu notre décret pour un projet qui, bon, à ce moment-là, on appelait ça un échangeur en losange où on avait accepté ce type d'échangeur là, parce qu'on se disait, ça va prendre moins de terres, sauf que quand on a cheminé dans l'autre projet, là, on s'est rendu compte que cet échangeur-là n'était plus viable, compte tenu des mouvements de circulation qu'il va y avoir dans le futur avec le lien au parc industriel, la voie de desserte et tout ça. Et on a été obligé de changer notre concept d'échangeur.

3110

Et à ce moment-là, on a fait une demande de modification de décret au ministère de l'Environnement, on a exposé l'explication de ce changement-là. On a fait l'évaluation des impacts.

3115

Évidemment, on n'est pas retourné au public, là, mais on a quand même suivi les procédures concernant ce type de changement là. S'il arrivait que dans le prochain tronçon, il arrive quelque chose de semblable qu'on n'avait pas prévu, on va retourner se faire autoriser au niveau des modifications.

3120

Est-ce que ça répond à votre question?

PAR LE PRÉSIDENT:

3125 Madame Journault.

PAR LA COMMISSAIRE:

3130 Je crois que oui. C'est pas un procès sur le passé, mais on va regarder le futur.

3135 Pour favoriser les contacts avec la population, pour que ça se fasse bien, est-ce que vous avez l'intention de mettre en place une sorte de comité de concertation avec le milieu, par exemple avec les municipalités où les gens pourraient justement être informés des modifications que vous devez mettre en place, puis justement de trouver des solutions avec les gens concernés? Parce que ça se fait dans plusieurs projets, notamment Hydro-Québec, bon, des projets importants qui modifient la vie des gens.

Est-ce que vous avez ce type d'approche de concertation avec le public?

3140 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

3145 C'était pas inscrit dans l'agenda de façon formelle, mais c'est sûrement pas exclu. Effectivement, de façon informelle, ça s'est fait sur de nombreux projets, et de plus en plus sur des projets majeurs. De toute façon, on est en lien constant tout au moins avec les municipalités, il est facile d'élargir le consensus à ce moment-là, j'imagine, avec l'ensemble des clientèles.

PAR LE PRÉSIDENT:

3150 Monsieur Labrie, si les superficies peuvent être différentes ou en tout cas pourraient être plus grandes que ce qui est prévu actuellement, dans l'évolution du dossier, est-ce qu'il risque aussi d'y avoir plus d'acquisitions de propriétés?

PAR M. MICHEL LABRIE:

3155 C'est évident à ce moment-là, si on a besoin de plus de superficie, comme elles ne nous appartiennent pas, ça va emmener des expropriations supplémentaires. Est-ce que ça toucherait des bâtiments ou des choses comme ça, à ce stade-ci, je suis pas en mesure de répondre.

3160

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3165 Bien moi, je pense que oui, c'est possible, si on prend l'exemple des raccordements, le raccordement sud ou le raccordement de la 74^e Rue avec l'intersection de la 173, oui c'est possible, si on doit modifier le réaménagement de la 173 à ces intersections-là.

Mais je vous dirais que les avant-projets qu'on a présentement sont à un niveau de détail beaucoup plus avancé que ceux qu'on avait à l'époque pour Saint-Joseph-Beauceville. On se raffine, on apprend, et on essaie d'éviter certaines erreurs du passé.

3170 Mais on peut pas garantir à cent pour cent (100 %) qu'il n'y aura pas d'autres expropriations, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3175 Parfait, merci. Monsieur Maheux.

PAR M. MICHEL MAHEUX:

3180 Ça va, merci.

MARC ST-HILAIRE

3185 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Marc St-Hilaire s'il vous plaît.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

3190 Bonjour. Moi, ce serait à propos des eaux. Ce que j'ai compris tantôt, c'est qu'il y avait déjà un problème d'eau pour la ville de Beauceville, puis que le tracé Ouest aiderait en partie le problème des eaux, est-ce que c'est bien ça?

3195 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On va demander de confirmer. Je pense que non, c'est plutôt l'inverse, c'est le tracé Est. Ah, qui n'augmenterait pas...

3200 **PAR M. MARC ST-HILAIRE:**

Je suis nerveux un peu.

PAR LE PRÉSIDENT:

3205 Oui, allez-y!

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

3210 Ma question, c'est qu'il y a déjà un problème d'écoulement d'eau pour la ville de Beauceville, un problème hydraulique, puis avec l'arrivée du tracé Ouest, avec les lacs de rétention, on réglerait le problème en partie.

PAR LE PRÉSIDENT:

3215 Je vais poser la question à monsieur Labrie.

Monsieur Labrie, est-ce que le tracé Ouest pourrait régler les problèmes de la municipalité au niveau de sa gestion des eaux?

3220

PAR M. MICHEL LABRIE:

Alors madame Lindsay va vous répondre.

3225 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Non, c'est pas du tout de cette façon-là qu'il faut voir. C'est que les bassins de rétention, qu'on les fasse au tracé Est ou au tracé Ouest, c'est pour retenir les eaux de l'autoroute.

3230

Étant donné que les systèmes de drainage à Beauceville sont déjà déficients, si on rajoute ici une goutte d'eau qui se rajoute, c'est comme un verre qui est plein, ça renverse.

Nous, on va retenir nos eaux, mais s'il y a des débordements ailleurs, c'est pas le ministère qui va régler toute la problématique qu'il y a à Beauceville.

3235

PAR LE PRÉSIDENT:

3240 Donc dans le fond, ce que vous dites, c'est que votre projet, en fait ce que vous visez, c'est de ne pas modifier la situation pour que ça devienne pire, mais il y a pas d'amélioration qui va être amenée non plus?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3245 Non. C'est ça exactement.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

3250 Mais ce que je comprends bien, c'est qu'il y a déjà un problème d'eau à la ville de Beauceville, c'est ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

Pardon? J'ai mal compris votre question.

3255 **PAR M. MARC ST-HILAIRE:**

De ce que je comprends bien, est-ce que je comprends bien, c'est qu'il y a déjà un problème d'eau pour la ville de Beauceville?

3260 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On va demander à monsieur Francoeur.

3265 Monsieur Francoeur, est-ce que vous avez un problème au niveau de la gestion des eaux de la municipalité?

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

3270 Écoutez, je suis pas ingénieur, là, mais je pense que, surtout dans le bas de Beauceville, les ruisseaux sont habituellement sous tuyaux et c'est dans du vieux bâti, donc effectivement à certains endroits, il peut y avoir des problèmes, mais avec des fortes pluies, des fortes pluies.

3275 Dans le passé, je pense, en 93, en 93 il y avait eu deux (2) rues qui ont été emportées, mais c'était beaucoup plus par rapport à des débris qui sont arrivés qui avaient bouché les entrées de tuyaux.

3280 Depuis 93, si on regarde en 2002 avec les pluies diluviennes qu'il y a eues, en 2003 aussi, en juillet 2002 et en août 2003, on a développé avec les services des travaux publics une méthode de surveillance de toutes les fins de réseau pluvial, et les systèmes, surtout en 2002, ça a été une des pluies les plus fortes de l'histoire de la Beauce, en tout cas dans le secteur de Beauceville-Saint-Alfred-Saint-Victor-Lac-Fortin, etc., et notre système de la ville a été capable d'absorber ces pluies-là.

3285 Moi, je pense que la présence de l'autoroute, c'est sûr que ça l'apporterait un débit supplémentaire, comme on nous a expliqué tout à l'heure, à cause de la vitesse que l'eau arriverait, mais je peux pas vous dire si notre système serait capable de l'absorber ou pas. Mais avec des bassins de rétention, j'imagine qu'il serait capable de l'absorber.

3290 La seule chose que je m'interroge, est-ce que les ingénieurs ont changé un peu leurs calculs, compte tenu des changements climatiques! Est-ce que ce qui était, je sais pas, moi, zéro-cent (0-100) ans X millimètres, c'est tu zéro-cent (0-100) ans, mais plus de millimètres, capable d'absorber plus de millimètres, c'est une question que j'ai pas de réponse.

PAR LA COMMISSAIRE:

3295

C'est très important, la réponse que vous venez de donner là, puisque le ministère des Transports nous dit que l'élément déterminant pour le choix d'un tracé ou l'autre, c'est justement l'élément hydrique.

3300

Alors la pluie que vous avez subie en 2002, pouvez-vous vérifier dans vos données historiques, quand ça s'est passé? Nous aimerions savoir, du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, ça a représenté une crue de comment?

3305

Est-ce que c'était une pluie équivalant un (1) dans cent (100) ans ou une pluie équivalant de un dans cinq cents (500) ans ou dans mille (1000) ans, puisque l'hypothèse que la situation que vous avez vécue, vous avez été en mesure d'y répondre! Alors que la réponse que le ministère nous a donnée pour évaluer les deux (2) options tout à l'heure nous disent, écoutez, en bas de un-cent (1-100) ans, on est équivalent. Mais au-delà d'une pluie de un (1) dans cent (100) ans, on fait absorber un risque additionnel à la ville de Beauceville.

3310

Donc justement, parce que son équipement n'est pas dimensionné pour le recevoir, avez-vous cette information-là pour nous dire, la pluie de 2002, ça représentait une situation comparable à quoi, un (1) dans cent (100) ans, un (1) dans cinq cents (500) ans? Ça nous donnerait...

3315

PAR M. MICHEL LABRIE:

3320

On n'a pas cette réponse-là, mais je peux vous dire par contre, nos nouveaux designs tiennent compte effectivement de la notion climatique.

3325

On a eu des dégâts l'an dernier sur la Côte-Nord, on a vu avec la queue de Katrina et tout ce qui a été reconstruit a été reconstruit plus gros ou semblable, parce qu'il était déjà surdimensionné.

Mais oui, maintenant, les directives sont passées, nos normes ont été remodifiées et on design différemment qu'il y a dix (10) ans ou même cinq (5) ans.

3330

Alors dans ce sens-là, oui, c'est pris en compte.

Et une dernière remarque! Le tracé Est, effectivement n'affectera pas d'aucune façon le réseau municipal, et c'est de là, l'intérêt.

PAR LA COMMISSAIRE:

3335

C'est ça. Mais là, on veut savoir la limite d'intérêt du tracé Ouest, d'accord! C'est ça la question fondamentale, puisque c'est votre élément de comparable qui amène la plus grande pondération au choix des tracés. Puisque vous avez vécu une situation à Beauceville qui est exceptionnelle en 2002, on aimerait savoir ça représentait quoi exceptionnel, puisque la Ville a

3340

été capable de gérer cette situation-là?

C'est juste ça qu'on veut savoir demain après-midi.

PAR LE PRÉSIDENT:

3345

Monsieur Francoeur, vous avez un élément à ajouter?

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

3350

Oui, juste peut-être pour apporter une précision. De ce que je connais, moi, en 2002, le 1^{er} juillet 2002, en tout cas, il me semble que c'est 2002, il est tombé soixante-treize millimètres (73 mm) de pluie en moins de douze (12) heures, je crois, douze (12) ou huit (8) heures. Le débit de la rivière, parce que la rivière Chaudière a considérablement monté, et vous savez qu'on a une expérience à Beauceville de la rivière Chaudière un petit peu, et le débit est monté

3355

à tout près de douze cents mètres-seconde (1200 m/s) au barrage Sartigan, ce qui s'était jamais vu de mémoire d'homme.

Et je dois aussi, quand on dit qu'on n'a pas eu de dégâts, le réseau pluvial de la ville a été capable d'absorber cette pluie-là.

3360

Par contre, la ville a quand même eu des dégâts, et dans la partie rurale, autant dans du secteur est que du secteur ouest, dans la partie rurale, il y a des ponceaux qui ont été arrachés dans les fossés, etc., puis ça a causé des dégâts sur nos routes. Il y a quelques citoyens qui ont eu des dégâts aussi sur leurs propriétés, mais au niveau du réseau pluvial de la ville, en 2002, à Beauceville, on n'a pas eu de problèmes, sauf un ruisseau qui a débordé, mais ça a pas posé de gros problèmes.

3365

PAR LE PRÉSIDENT:

3370

Monsieur Mailhot, de votre côté, est-ce que vous avez des données historiques à ce sujet-là?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

3375

Évidemment ce soir non.

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, mais j'imagine que vous pouvez faire la recherche?

3380

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

Je vais faire la recherche.

3385

PAR LE PRÉSIDENT:

OK, merci.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

3390

Je vous remercie.

3395

PIERRE GIGUÈRE

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous appelons maintenant monsieur Pierre Giguère.

3400

PAR M. PIERRE GIGUÈRE:

Bonsoir monsieur le Président, madame Journault. Moi, ma question aussi porte sur la question d'hydrologie.

3405

On semble dire, bon, au ministère des Transports que, bon, il y aura pas de risque avec le tracé Ouest pour ville de Beauceville parce qu'on va prendre le tracé Est, mais je voudrais voir s'ils peuvent nous rassurer aux niveaux agricole et forestier par le tracé Est avec les bassins de rétention qu'ils vont prendre, voir, puisque les eaux vont se déverser dans la rivière Fraser qui, elle, se jette dans la rivière Plante qui, elle, se jette dans la rivière Chaudière dans la vallée où est-ce qu'il y a des terres agricoles. Et on sait que la rivière Plante est souvent une source d'inondation au printemps, et même parfois en été.

3410

Et les producteurs agricoles, producteurs forestiers ont à subir les problèmes d'érosion, les problèmes de débris et tout ça et d'inondation des terres en culture, et comme le signalait monsieur Francoeur, puis d'autres tout à l'heure, on a des crues exceptionnelles épisodiques depuis peut-être huit-dix (8-10) ans, il y a pas juste au Saguenay. En 2002, il y en a eu à Beauceville, il y en a eu à Saint-Victor, Saint-Éphrem, Saint-Martin, la rivière Morency à Vallée-

3415

3420 Jonction. Les producteurs ont subi des pertes de terrains par l'érosion, ils ont eu des gros problèmes de nettoyage de terrains, de remise en culture et de tout ça.

3425 Est-ce qu'on peut, au ministère des Transports, confirmer qu'on a des mesures pour éviter que ces crues exceptionnelles là qui pourraient se déverser entraîneraient des problèmes au-delà de la zone immédiate du tracé Est, quand on parle entre autres de la vallée de la Chaudière, un secteur très agricole, quand ça arrive au mois de juillet, au mois d'août, durant les périodes de culture et de récolte, alors les producteurs se ramassent tout seuls à être obligés de réparer les dégâts.

PAR LE PRÉSIDENT:

3430 Parfait. Monsieur Labrie, est-ce que vous avez fait l'évaluation des impacts du choix du tracé Est dans le milieu rural, en termes de gestion des eaux?

PAR M. MICHEL LABRIE:

3435 En fait, on vous avait proposé, monsieur le Président, une présentation d'une quinzaine de minutes qui pourrait répondre probablement à à peu près toutes les questions basées sur l'aspect hydraulique. Alors on avait parlé de la remettre à demain, c'est comme vous voulez.

3440 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Giguère, est-ce que vous êtes là demain après-midi?

PAR M. PIERRE GIGUÈRE:

3445 On va essayer.

PAR LE PRÉSIDENT:

3450 Demain soir, vous allez être là?

PAR M. PIERRE GIGUÈRE:

3455 Peut-être. Une autre réunion en vue, là!

PAR LE PRÉSIDENT:

Écoutez, on va continuer, il y a encore beaucoup de gens sur le registre.

3460 De toute façon, inquiétez-vous pas, si vous pouvez pas être présent, il faut pas oublier que tout est transcrit, donc les documents, les transcriptions vont être disponibles aux centres

de consultation et dans le site Internet du BAPE. Donc même si vous êtes pas présent, vous pouvez toujours relire ce qui s'est passé et avoir l'information au fur et à mesure.

3465 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Il semblerait qu'on pourrait quand même vous faire une réponse partielle qui répondrait peut-être.

3470 Monsieur Tremblay va vous répondre.

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

3475 Alors, on voit sur la diapositive, il y a un point vert qui est juste sur le ruisseau Fraser, c'est ça, alors ça, c'est un bassin de rétention qui va servir à retenir les eaux du tracé de l'autoroute qui s'étend vers l'ouest ou vers le sud.

3480 Et on va retenir un débit, les apports de l'autoroute sont d'environ deux point soixante-cinq mètres cubes-seconde ($2,65 \text{ m}^3/\text{s}$) pour une pluie d'une intensité d'une période de récurrence d'une fois dans cent (100) ans qui tombe sur une durée de quatre (4) heures. Alors la pluie apporte un débit de l'ordre de deux point soixante-cinq mètres cubes-seconde ($2,65 \text{ m}^3/\text{s}$) en pointe, et on va retenir, avec le bassin de rétention, un débit équivalant à deux point quatre-vingt-dix-sept mètres cubes-seconde ($2,97 \text{ m}^3/\text{s}$).

3485 Alors l'idée, c'est de justement, avec ce bassin-là, c'est de retenir toute l'eau qui va tomber sur l'autoroute le long du ruisseau Fraser, OK, pour éviter justement qu'on va augmenter les débits dans le ruisseau Fraser et la rivière des Plantes et la rivière Chaudière.

PAR LA COMMISSAIRE:

3490 Sauf pour les éléments exceptionnels supérieurs à une fois dans cent (100) ans?

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

3495 Exactement. Maintenant, ça veut pas dire, une fois dans cinq cents (500) ans, ça va quand même retenir de l'eau, là. Je veux dire, ça va retenir de l'eau.

PAR LA COMMISSAIRE:

3500 Oui, ça fait la différence. Il y a un surplus.

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

3505 Il y a un surplus qui va passer, mais on conçoit l'ouvrage pour pouvoir retenir l'eau, le différentiel d'eau qui tombe sur une pluie d'une fois dans cent (100) ans.

PAR LE PRÉSIDENT:

3510 Monsieur Mailhot, dites-moi, pour la question des bassins, est-ce que la norme zéro-cent (0-100) ans, est-ce que c'est quelque chose qui est habituel ou si vous demandez des fois des normes plus exigeantes?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

3515 Évidemment, je suis pas ingénieur en ce domaine, mais il me semble, d'après les conversations que j'ai eues avec certaines gens, que oui, le zéro-cent (0-100) ans était un des critères à utiliser.

3520 Évidemment, comme on le mentionne souvent, c'est qu'à l'étape ici du projet, bien des gens, les ingénieurs sont pas à calculer, à évaluer les calculs, parce que de toute façon, on les a pas dans l'étude d'impact habituellement, donc c'est de voir qu'il existe des méthodes pour pouvoir répondre à des situations comme celle-là. Donc il semble à prime abord actuellement qu'un cas comme l'autre, et le ministère des Transports, je pense, en fait la démonstration, il existe des méthodes pour pouvoir minimiser les impacts.

3525

PAR LA COMMISSAIRE:

3530 Ma question s'adresse au ministère des Transports, monsieur Labrie. Tout à l'heure, vous avez dit que les conditions climatiques ont maintenant été prises en considération dans le dimensionnement de vos équipements, donc j'imagine que ce sont les ponceaux qui ont été dimensionnés de façon à tenir compte qu'il y a des pluies plus fréquentes maintenant, le une fois dans cent (100) ans arrive plus vite qu'une fois dans cent (100) ans, parce que les événements sont plus drastiques. Est-ce que vous avez augmenté justement la dimension des bassins?

3535

3540 Parce qu'on comprend qu'on n'a pas le chiffre, mais on peut se fixer un objectif, d'accord, c'est comme ça que vous fonctionnez, une fois dans cent (100) ans ou une fois dans deux cents (200) ans. Est-ce que vous avez augmenté votre objectif pour tenir compte justement des phénomènes climatiques qui sont plus exceptionnels plus souvent qu'avant? Parce que vous avez dimensionné vos ponceaux pour tenir compte des crues supérieures, est-ce que c'est le cas aussi pour les bassins?

PAR M. MICHEL LABRIE:

3545 Monsieur Tremblay devrait emmener un complément d'information.

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

3550 Oui effectivement, les études, les données qui servent pour faire ce genre d'analyse là sont compilées par Environnement Canada. Environnement Canada a cessé la compilation en 1990 pour des raisons budgétaires.

3555 Alors ce qu'on fait, ce qui arrive, c'est que depuis 1990, évidemment on a vécu beaucoup de pluies très fortes, en particulier au Québec et dans l'Est du Canada, de sorte que le ministère des Transports nous a demandé de tenir compte, de prendre les chiffres tirés des études d'Environnement Canada et de majorer de dix pour cent (10 %). Pour justement tenir compte du fait qu'il y a eu des pluies plus fortes qui sont tombées depuis les quinze (15) dernières années, entre autres le déluge du Saguenay, l'année passée sur la Côte-Nord, la queue de l'ouragan Katrina, etc.

3560 Alors ce qu'on fait, c'est qu'on prend les chiffres provenant d'Environnement Canada et on majore, on augmente de dix pour cent (10 %). Alors c'est la façon qu'on a fait nos calculs actuellement.

3565 **PAR LA COMMISSAIRE:**

D'accord. Si je comprends bien, donc c'est toujours un dans cent (100) ans, mais le volume est supérieur, a été majoré de dix pour cent (10 %), merci.

3570 **PAR M. PIERRE GIGUÈRE:**

3575 Dans le fond, on voudrait bien qu'ils prendraient les mêmes mesures pour le milieu agricole et forestier qu'on semble vouloir prendre pour le milieu urbain puis les infrastructures, exemple de la ville de Beauceville. Si on surdimensionne pour un, si les mesures sont bonnes pour un, elles devraient être bonnes pour l'autre aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

3580 Merci monsieur.

3585

DANY VEILLEUX

PAR LE PRÉSIDENT:

3590 Nous appelons maintenant monsieur Dany Veilleux s'il vous plaît. Bonsoir.

PAR M. DANY VEILLEUX:

3595 Bonsoir. Dany Veilleux, résident de Beauceville. Ma question, moi, est simple. Je voudrais savoir lequel des deux (2) tracés est le moins dispendieux, de combien, et qu'est-ce que ça comprend.

PAR LE PRÉSIDENT:

3600 Monsieur Labrie, je pense que la question est claire.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3605 Monsieur Bilodeau va vous répondre.

PAR M. LUC BILODEAU:

3610 On n'a pas les estimés finals pour le tracé Ouest, parce qu'on n'a pas avancé le projet aussi loin que le tracé Est.

Par contre, quand on a étudié les deux (2) tracés, à l'étape où on était rendu, on estimait le projet environ à quatre-vingt-cinq millions (85 M\$), et il y avait une différence de dix millions (10 M\$) entre les deux (2) tracés.

3615 Donc maintenant le projet, en connaissant plus les conditions de terrain et tout ça pour le tracé Est, on a un projet d'à peu près cent cinquante millions (150 M\$), donc on peut présumer que l'écart entre les deux (2) projets serait d'environ quinze millions (15 M\$) en y allant au prorata.

3620 Donc le tracé Ouest, étant donné qu'il a huit cents mètres (800 m) plus long, serait plus coûteux que le tracé Est effectivement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3625 Est-ce que le tracé Est ou Ouest, est-ce qu'il y en a un des deux (2) qui prend plus de structures, plus d'ouvrages d'art que l'autre?

PAR M. LUC BILODEAU:

3630 Il y a le tracé Est, je pense qu'il prend deux (2) structures de plus que le tracé Ouest.

PAR LE PRÉSIDENT:

3635 Est-ce que ça n'a pas une influence sur les coûts à ce moment-là, quand vous avez deux (2) structures?

PAR M. LUC BILODEAU:

3640 Ça l'a une influence sur les coûts, mais quand on additionne tous les coûts de construction, à cette étape-là du projet, on arrivait avec un écart de dix millions (10 M\$) quand même, même s'il y avait des structures de plus dans le tracé Est, effectivement.

PAR M. DANY VEILLEUX:

3645 Ça comprend tous les problèmes hydrauliques que la ville va peut-être subir ou si c'est juste la construction de l'autoroute?

PAR LE PRÉSIDENT:

3650 Ce qu'on a compris aujourd'hui, c'est que les questions qui ont rapport avec la municipalité, c'est pas inclus, ça n'a pas été évalué. Ce qu'on comprend dans le prix, vous me corrigerez si je fais erreur, c'est que ça comprend les honoraires professionnels, les acquisitions, la construction, donc tout ce qui concerne l'autoroute en soi.

3655 Mais si jamais il y avait des travaux supplémentaires à être faits par la Municipalité, c'est pas inclus.

PAR M. LUC BILODEAU:

3660 Tout à fait. Si on allait plus loin dans la poursuite de l'analyse du tracé Ouest par exemple et qu'on venait qu'à conclure qu'il y a des infrastructures à refaire dans Beauceville, tantôt j'ai peut-être commis un impair en disant que ce serait à la charge de Beauceville, mais quand on va en tenir compte, il faudrait les additionner dans nos coûts.

3665 Si on avait des réseaux d'égouts à refaire dans Beauceville ou si on avait des ponceaux à reconstruire sur la route 173, tout ça, c'est pas inclus dans les estimés actuellement.

Donc si on allait plus loin, moi, je dis, de façon raisonnable, l'écart serait au moins de quinze millions (15 M\$), mais en allant plus loin puis plus pointu, l'écart entre les deux (2) tracés

3670 serait peut-être plus grand que ça encore. Mais on n'en a pas fait un déterminant dans le choix des tracés.

PAR M. DANY VEILLEUX:

3675 L'acquisition est comprise là-dedans?

PAR M. LUC BILODEAU:

3680 Tout à fait, ainsi que le déplacement des services publics, comme disait monsieur le président, et les honoraires professionnels.

PAR M. DANY VEILLEUX:

3685 Merci.

GUY QUIRION

3690 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous appelons monsieur Guy Quirion.

PAR M. GUY QUIRION:

3695 Guy Quirion, producteur agricole, monsieur le Président. J'aurais juste une petite remarque à faire avant ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

3700 Allez-y.

PAR M. GUY QUIRION:

3705 C'est que le ministère des Transports nous a complètement faussé les données à l'assemblée de la Villa des Pins au mois de mai, je pense, 2000, parce qu'il parlait de quatre millions du kilomètre (4 M\$/km) de coût de l'autoroute totale. Ça, c'est d'eux autres mêmes au micro qui l'ont dit et là, ils nous arrivent pour point huit million (0,8 M\$) à quinze millions (15 M\$) de différence. Il y en a un des deux (2) qui sait pas compter, là, c'est sûr! Avec deux (2)
3710 structures de plus passer par-dessus le rang Saint-Charles en plus qui coûte un million (1 M\$) chaque. J'ai de la misère un petit peu avec ça mais en tout cas!

PAR LE PRÉSIDENT:

3715 On comprend que c'est un avant-projet, ça a évolué, c'est ça qu'on a appris ce soir.

PAR M. GUY QUIRION:

3720 Point quatre (0,4) multiplié par point huit (0,8), chez nous, moi, ça fait rien que trois point deux millions (3,2 M\$).

3725 Moi, c'est pour vous dire que dans le nouveau tracé Est que le ministère des Transports nous propose depuis 2004, je suis un amant de la nature étant agriculteur, mais amant de la nature en même temps. Dans ce tracé-là, exactement sur leurs feuilles à eux, il y a deux (2) gros ravages de chevreuils qui passent en plein centre dedans, directement dedans.

On n'en a pas parlé encore ce soir, puis personne a osé en parler, mais moi, même si je suis agriculteur, j'aime la nature énormément, puis j'aimerais en parler.

3730 Ces ravages-là se situent, si on voudrait mettre la carte, la même carte que tantôt du rang Saint-Charles!

PAR LE PRÉSIDENT:

3735 Monsieur Labrie, si vous aviez la carte avec le chaînage.

PAR M. GUY QUIRION:

3740 Bon, ce même ravage là se situe où que c'est marqué raccordement sud, en haut de ça, en haut du "R". Oui, c'est beau comme ça, là.

3745 La voie de desserte, échangeur de la route du Golf, puis il y a une voie de desserte, le tracé Est, en haut, où ce qu'elle finit au rang Saint-Charles, dans la pointe, exactement ça. Ça, ce sont mes champs à moi.

3750 Alentour de ces champs-là, c'est le plus gros ravage de chevreuils qu'il y a dans le rang Saint-Charles. Puis il y en a un autre après ça, route Fraser, et il y en a un autre, tassez encore vers la route du Golf pour l'autre. Il est là, alentour de ce champ-là, puis le lac qu'il y a là, tout ça. Il s'étend sur un demi-kilomètre (½ km) de long.

PAR LE PRÉSIDENT:

OK, il est entre la route Fraser puis le lien...

3755 **PAR M. GUY QUIRION:**

Oui, un demi-kilomètre (½ km) environ de là. Puis ils en ont pas parlé encore comme point.

3760 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Labrie, dites-nous où sont les ravages actuellement de chevreuils?

PAR M. MICHEL LABRIE:

3765

C'est monsieur Leblanc qui va répondre.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3770

Monsieur Leblanc, c'est lui qui a fait l'étude concernant justement tous les impacts au niveau de la faune, alors c'est lui qui va répondre.

PAR M. YVES LEBLANC:

3775

Bonjour monsieur le Président. Au niveau des études qu'on a réalisées, on a fait un inventaire des pistes le long des deux (2) variantes, et puis effectivement, on a trouvé des zones de concentration aux endroits où monsieur a mentionné.

3780

On en a aussi trouvé dans le tracé Ouest, en fait. Là, on a trouvé à plusieurs endroits des pochettes.

3785

Le terme ravage, souvent on le réfère en fait à des espaces qui sont utilisés pendant des années, ça fait que dans certains cas, en fait, ils sont présents là, mais d'autres années ils sont pas nécessairement présents à ces endroits-là. Ça fait qu'il y en a, c'est un peu dispersé un peu partout. Dans certains cas, on parle d'une quarantaine d'individus, d'une quinzaine d'individus qui ont persisté là durant les hivers.

3790

Mais en tant que tel, le ministère, en fait, des Ressources naturelles et de la Faune a pas identifié ces espaces-là comme des ravages au sens légal. Évidemment avec l'augmentation des populations, il y a de plus en plus d'animaux qui persistent.

3795

Comme dans le tracé Ouest, on en a juste au nord en fait, un petit peu au sud du parc industriel, on voit un grand secteur, là.

Dans ce secteur-ci, il y en a aussi. Puis comme monsieur disait, on en a un qui se trouve pas loin de l'échangeur ici, autour du ruisseau Loubier, puis si on va un peu plus au sud, aussi, il y en a un autre, c'est ça. Celui-là est quand même très grand; il y a certaines années, il

couvrait, selon les données du ministère des Ressources naturelles, il occupait un petit peu moins de superficie, puis d'autres années, il occupait plus de superficie.

3800

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous dites que c'est des pochettes et non pas des ravages, c'est ça que j'ai compris?

3805

PAR M. YVES LEBLANC:

Oui exactement. Bien en fait, c'est évidemment des pochettes, si les animaux en fait reviennent année après année, bien, ça devient éventuellement des ravages. Parce que finalement, le ravage a un historique, ça peut faire, comme le ravage de Calway par exemple, on a noté sa présence en 82, et puis il a persisté depuis ces années-là. Les chevreuils continuaient à revenir à ces endroits-là.

3810

PAR LE PRÉSIDENT:

Et ceux qu'on a là actuellement, ça fait combien d'années?

3815

PAR M. YVES LEBLANC:

Ça, je pourrais pas dire en fait. Les derniers inventaires en 98, on a noté leur présence là, si ma mémoire est bonne, dans les données du ministère des Ressources naturelles. Et puis on a fait des relevés en 2004, ça fait qu'il y a eu un espace où il n'y a pas eu d'inventaire, en fait, dans cette période-là.

3820

PAR M. GUY QUIRION:

Il est certain, je suis d'accord avec ce que monsieur dit, pour les pochettes, il y en a partout dans le tracé Ouest aussi des petits groupes. Mais c'est sur la limite de distribution. Étant donné que c'est près de la ville, on est sur la limite, alors je crois pas que ça cause des problèmes de traverse à ce moment-là, l'autoroute, avec le tracé Ouest.

3825

3830

Tandis que l'autre va causer certainement des problèmes de traverse énormes.

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans le choix des tracés, tracé Est et tracé Ouest, est-ce qu'il y en a un qui risque le plus de fragmenter les habitats que l'autre?

3835

PAR M. YVES LEBLANC:

Bien, spécifiquement pour le chevreuil?

3840

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, parce que c'est la question de monsieur, oui.

3845 **PAR M. YVES LEBLANC:**

C'est difficile à dire dans la mesure où l'estimation des densités, en fait du nombre réel est pas déterminée en fait. On sait que c'est des espaces qui sont utilisés, mais ces ravages-là, on n'a pas fait d'inventaire précis du nombre d'individus; puis dans certains cas, en fait des ravages ou des pochettes peuvent occuper plus d'espace mais avoir le même nombre
3850 d'individus. Ça dépend beaucoup de l'habitat.

PAR LA COMMISSAIRE:

3855 Mais la question porte pas seulement sur le ravage, mais sur le comportement des animaux pendant toute l'année. La question de monsieur, c'est: n'y a-t-il pas plus de risque d'un tracé plutôt qu'un autre à ce que ça limite justement leur espace vital, parce qu'ils restent pas seulement dans un espace pendant l'hiver et après ça, au printemps, pendant toute l'année, ils voyagent un peu?

3860

PAR M. YVES LEBLANC:

Oui, effectivement, mais dans les deux (2) cas, en fait, on traverse des aires en fait de concentration hivernale. Ça fait que dans les deux (2) cas, on fait face aux mêmes problèmes.

3865

En fait, c'est qu'il y a une section des tracés qui coupe en fait l'espace qu'ils utilisent durant l'hiver, ça fait que ces animaux-là, en fait, évidemment dans les conditions de déplacement difficile qu'on connaît l'hiver, bien en fait, il y a généralement pas de déplacement qui se fait. Parce que d'une part, il faut qu'ils embarquent dans l'emprise, souvent il y a beaucoup de neige, ça fait qu'exceptionnellement oui, à certains endroits, il peut y avoir des animaux qui passent, mais durant l'hiver, c'est généralement pas un problème.

3870

Durant l'été, bien évidemment, on en voit partout, ils traversent ces espaces-là.

3875 **PAR LA COMMISSAIRE:**

D'accord. Mais prenons toute l'année, prenons une période d'un an, est-ce qu'il y a un tracé plutôt que l'autre qui est plus avantageux en termes de moins d'accidents pour un contact mettons avec justement les chevreuils, le passage des chevreuils?

3880

Est-ce que justement les chevreuils vont avoir tendance à aller plus loin près de la ville?

PAR M. YVES LEBLANC:

3885 C'est difficile à dire. Moi, je crois pas, dans la mesure où en fait, il y a une partie de ces chevreuils-là qui sont des résidents, en fait, qui passent toute leur année dans le même espace. Il y en a une autre partie qui migre jusqu'à dix kilomètres (10 km) en fait, puis ça, c'est surtout vers l'est, le nord-est et le sud-est. Ils ne traversent pas la rivière Chaudière, en fait, ceux qu'on connaît du moins.

3890 Ça fait que dans les deux (2) cas, il va y avoir des mouvements, mais on peut pas dire qu'un tracé, en fait, va induire plus de collisions, parce qu'il y a du chevreuil partout, les densités sont à peu près uniformes, en fait, à l'été.

3895 **PAR LA COMMISSAIRE:**

D'accord. Alors on va aller du côté du ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Madame Desjardins, avez-vous étudié, examiné les deux (2) options, puis est-ce qu'il y a des éléments qui doivent être pris en considération du côté de la faune pour sa protection?

3900 **PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:**

3905 Bien, peut-être pour préciser les choses en termes d'habitat hivernal, quand on parle de pochettes versus des ravages, pour éclairer monsieur! C'est qu'on s'est fixé une limite d'habitats qu'on considère comme essentiels pour le cerf à une superficie de deux point cinq kilomètres carrés (2,5 km²). Alors quand on a une superficie de deux point cinq kilomètres carrés (2,5 km²) et plus utilisée hiver après hiver, on considère que c'est un habitat essentiel pour le cerf. On n'a pas ça dans le tracé qu'on étudie aujourd'hui.

3910 On avait un ravage de ce type-là dans le tronçon précédent entre Saint-Joseph et Beauceville qu'est le ravage de la rivière Calway, mais dans cette partie de tronçon qu'on étudie maintenant, il y a pas de tels ravages de grande superficie.

3915 Par contre, il y a des petites pochettes qui regroupent un certain nombre de cerfs, peut-être une vingtaine, une quarantaine de cerfs, qui semblent des pochettes qui sont utilisées, parce qu'on a des inventaires; il y a certaines de ces pochettes-là qui ont été utilisées, qui étaient présentes en 98, qui étaient présentes également en 2005 et en 2006, et ça, il y en a un petit peu tout le long du tracé des deux (2) côtés, autant du côté du tracé Est que du côté du tracé Ouest.

3920 Alors si on regarde en termes de perte d'habitat hivernal, il y a pas vraiment de différence entre les tracés, si ce n'est que si on prend en considération l'éventuel développement urbain qui pourrait se développer entre la partie tracé Est-tracé Ouest, on pourrait peut-être perdre des habitats, si éventuellement il y a du développement urbain.

3925 Mais si on regarde strictement l'habitat le long des tracés, il y a pas vraiment de différence.

En termes de collisions routières, c'est une autre chose. Les collisions routières, il y a différents pics au cours de l'année. Quand on est dans des secteurs de concentration en hiver, 3930 c'est habituellement les endroits où il y a des collisions routières qu'on peut observer.

Le reste de l'année, un peu partout sur notre réseau routier, il y a deux (2) périodes critiques, c'est au mois de novembre, lorsque les cerfs se déplacent vers les ravages et aussi à la fin du printemps et au début de l'été alors que le débit de circulation est plus important. Alors 3935 c'est les moments où c'est plus critique.

Dans les deux (2) tracés, je pense qu'on peut difficilement affirmer qu'il y aurait une différence en termes de collisions routières. Il est susceptible d'en avoir en hiver aux endroits des pochettes et il est susceptible d'en avoir au mois de novembre et à la fin du printemps, début 3940 juin, pour ce qui est du reste de l'année. On est dans des secteurs où les cerfs sont quand même assez abondants dans le territoire de la région, c'est vraiment un habitat propice pour le cerf.

PAR LA COMMISSAIRE:

3945 Merci. Est-ce que ça répond à votre question?

PAR M. GUY QUIRION:

3950 Ça répond partiellement à ma question. Je voudrais renseigner madame un peu, quand elle parle de vingt (20) à trente (30) chevreuils alentour des champs que je montrais tantôt! J'en ai compté au printemps 2005 quarante-cinq (45) au bout de mon "carport". Ils étaient certainement pas là tous en même temps. Ça, c'est le 15 d'avril 2005.

3955 Alors je vois qu'il en manque peut-être plus que la moitié dans ses renseignements, mais en tout cas, on va s'arranger avec ça!

PAR LA COMMISSAIRE:

3960 D'accord. Lorsque vous apercevez des choses comme ça...

PAR M. GUY QUIRION:

3965 Moi, je les ai comptés, ils étaient tous là, puis j'ai des témoins.

PAR LA COMMISSAIRE:

... il serait peut-être important de donner cette information-là...

3970 **PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:**

Je peux peut-être apporter une précision! Effectivement, au printemps, à la fin de l'hiver, en période où les cerfs sortent des ravages, on voit souvent dans les champs agricoles des concentrations de cerfs.

3975

Alors une plus grosse pochette de, je sais pas, moi, à un point cinq (1,5 km²) à deux kilomètres carrés (2 km²), on peut facilement pouvoir observer une quarantaine, quarante-cinq (45) cerfs à l'intérieur d'un même secteur, surtout quand la neige fond au printemps puis que les sols deviennent dénudés, souvent c'est là que pousse la première végétation, puis les cerfs, bien, ils ont vraiment hâte de pouvoir manger de la végétation au printemps. Alors on peut en observer des concentrations plus importantes dans ces champs dénudés là.

3980

PAR M. GUY QUIRION:

3985

C'est parce qu'ils sont déjà là alentour l'hiver, ils vont pas manger à deux (2) milles.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

Ils sont alentour dans les petites pochettes.

3990

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Quirion, juste une question, ça fait combien d'années que vous observez les cerfs dans votre secteur?

3995

PAR M. GUY QUIRION:

Je les ai toujours observés. Je suis né là, monsieur. Avant ça, je chassais sur la ZEC Jaro parce qu'il y en avait pas dans notre coin, puis présentement, depuis 90, je chasse alentour de chez nous dans mes champs évidemment. Tous les blancs qu'il y a là dans le rang Saint-Charles, ce sont mes champs.

4000

PAR LE PRÉSIDENT:

4005

Merci beaucoup.

PAR M. GUY QUIRION:

Merci.

4010

SIMON BILODEAU

4015 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous appelons maintenant monsieur Simon Bilodeau.

PAR M. SIMON BILODEAU:

4020

Bonsoir monsieur le Président. En ce qui concerne la contamination de l'eau potable, donc les puits, pouvez-vous nous parler des risques de contamination particulièrement pour les résidents de la 53^e Rue et de la rue Vérieul?

4025

Aussi, je voulais savoir combien, selon les tracés, combien sont affectés, tracé Ouest et tracé Est, pour les puits?

PAR LE PRÉSIDENT:

4030

Monsieur Labrie.

PAR M. MICHEL LABRIE:

Madame Lindsay va répondre à cette question.

4035

PAR LE PRÉSIDENT:

Si on peut avoir une carte aussi pour illustrer!

4040

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4045

Oui. Si on prend, au niveau de la comparaison des tracés, oui effectivement – bien, il faut quand même mentionner qu'au niveau des puits d'alimentation en eau potable, c'est des risques de contamination. C'est pas nécessairement un impact. C'est qu'on identifie des secteurs où il pourrait y avoir un risque de contamination, et on identifie ces secteurs-là pour éventuellement les suivre, faire des relevés dans les puits, puis suivre l'évolution.

Quand on a fait la comparaison des deux (2) tracés, oui, le quartier Vérieul comporterait des risques, parce que l'autoroute est située plus haut que le quartier Vérieul. On va prendre

4050 une carte, parce qu'au niveau des commissaires, peut-être que ça vous dit rien, le quartier Vérieul!

Le quartier Vérieul se trouve à être ici. Vous voyez l'autoroute, si on prend le tracé Ouest, l'autoroute passerait ici.

4055

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame, quand vous dites ici, essayez d'expliquer un peu plus où, puis parlez au micro aussi en même temps!

4060

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Le quartier Vérieul, c'est le quartier qu'il y a ici, je veux dire dans le secteur, ici, il y a une côte, quand on prend la 173, on monte, on appelle ça la côte du rapide du Diable, puis juste en haut de la côte, il y a un quartier qui s'est développé.

4065

Quand on a fait la comparaison au niveau des risques de contamination, évidemment vous voyez l'autoroute passerait à une centaine de mètres de ce quartier-là. Et compte tenu que l'autoroute serait à flanc de montagne, il y aurait plus de risques, parce que l'eau, comme on a mentionné tout à l'heure, l'eau descend toujours vers la rivière Chaudière. Alors s'il y avait des risques de contamination, ce quartier-là est visé. Puis c'est tout un quartier, tout le secteur est desservi par des puits.

4070

Alors c'est pour ça qu'effectivement, la question de monsieur Bilodeau, oui. Si on prend le tracé Est, bien, il y a aucun quartier. C'est sûr qu'il y a des risques, on a identifié ici dans le secteur de la route Fraser, ici aussi dans le rang Saint-Gaspard il y a des risques, mais le nombre de résidences est moindre à ce moment-là.

4075

Et comme je disais quand même tout à l'heure, on est à une étape où on identifie les zones à risque pour pouvoir les suivre et pour pouvoir éventuellement, s'il y a contamination qui est due au ministère, faire ce qu'il faut pour redonner l'eau aux résidents.

4080

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans le cas de Notre-Dame-des-Pins, est-ce qu'il y a des impacts l'un par rapport à l'autre ou si c'est la même chose?

4085

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Bien en fait, à Notre-Dame-des-Pins, il y a pas de tracé – est-ce que tu peux mettre l'autre carte, s'il te plaît!

4090

PAR LE PRÉSIDENT:

4095 C'est la partie commune?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4100 Oui, c'est la partie commune. Et effectivement, on a un risque de contamination au niveau d'un puits municipal, on l'a dit tout à l'heure dans la présentation.

4105 Soit dit en passant, on a une présentation spéciale, une capsule, concernant ça, peut-être que demain on pourra la présenter au besoin. À Notre-Dame-des-Pins, il y a un puits à peu près dans ce secteur-là, et c'est un puits municipal, c'est le puits numéro 4.

4110 Il y a une réglementation qui existe concernant les puits qui desservent, les puits municipaux, et selon l'article du règlement, les propriétaires du puits doivent protéger leur puits. Étant donné que le puits appartient à la Ville de Notre-Dame-des-Pins, nous, on a fait des démarches auprès de la Ville pour avoir des données sur la quantité d'eau, le nombre de litres par heure – dans la présentation demain, je pourrai vous le dire exactement, puisque je me rappelle pas exactement des chiffres – mais on a présentement une résolution municipale qui nous dit comment est utilisé ce puits-là.

4115 Et nous, lorsqu'on va faire les plans et devis, on va retourner avec la Municipalité, on va savoir exactement où va passer l'autoroute et on va prendre les mesures pour ne pas contaminer le puits.

4120 S'il faut mettre des membranes, on va mettre des membranes, mais ça, c'est au niveau des plans, lorsqu'on fait les plans et devis. Parce que ça va prendre peut-être aussi des études additionnelles, parce qu'il faut pas non plus, il y a pas rien que la contamination, mais il faut pas couper l'alimentation du puits, la zone de recharge, je pense que c'est comme ça que ça s'appelle, je suis pas spécialiste là-dedans, mais on est en pourparlers avec la Ville dans le sens où on va suivre ça. On a déjà des contacts avec eux.

4125 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bilodeau, êtes-vous là demain?

PAR M. SIMON BILODEAU:

4130 Non, je suis pas là.

PAR LE PRÉSIDENT:

4135 Parce qu'on aimerait entendre sur la santé à ce niveau-là aussi. Écoutez, comme je
disait tout à l'heure, c'est sûr qu'idéalement, on aimerait avoir tous les sujets ce soir, mais on
voit qu'il y a beaucoup d'autres questions, mais c'est certain que la Commission va continuer à
travailler sur les questions des puits, à questionner le ministère et les personnes-ressources à
ce sujet-là, et vous allez pouvoir suivre par la suite dans les verbatim tout ce qui s'est dit durant
4140 l'audience.

Donc je sais pas si pour l'instant, ça vous va?

PAR M. SIMON BILODEAU:

4145 Oui, c'est parfait, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

4150 Merci beaucoup.

PAR LA COMMISSAIRE:

4155 Demain, lorsque vous ferez votre présentation, si c'est possible, pourriez-vous nous
éclairer sur ce que vous avez fait ailleurs au Québec, ce qui nous permettrait de voir justement
le suivi, comment est-il suffisant.

4160 C'est-à-dire quels sont les paramètres que vous utilisez pour voir, est-ce qu'il y a un
traceur, est-ce qu'il y a un précurseur qui nous indique justement, il pourrait y avoir une
contamination, parce que les éléments ne migrent pas à la même vitesse dans l'eau
souterraine, est-ce que vous utilisez justement un paramètre qui nous indique qu'il y a une
contamination qui s'en vient!

4165 Et quelle est la durée d'un suivi au-delà duquel on peut dire, on est absolument certain
qu'il n'y aura pas une contamination dans dix (10) ans plus tard. Demain quand vous
reviendrez, si vous pouvez dire ça de façon claire.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4170 Oui dans la présentation, il y a plusieurs éléments de réponse, au niveau du suivi aussi,
le nombre de temps.

4175 Mais aussi, il faut vraiment mentionner, madame Journault, que même si on détermine à
un moment donné que le suivi n'est plus nécessaire, si éventuellement un résident a un
problème avec son puits, il y a toujours un système de plaintes. Il s'adresse au ministère, et on

va voir si c'est nous qui causons le problème. Et ça, peu importe que ce soit dans le cadre d'une construction, un prolongement d'autoroute ou dans le cadre de nos activités dans les routes qui existent déjà.

4180 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Labrie.

4185 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Si vous le permettez, c'est parce que les huit (8) dernières années, j'étais directeur de laboratoire des chaussées au ministère, et les équipes qui font les analyses d'eau entre autres étaient chez moi. Je peux vous dire que systématiquement sur des projets comme ça, on analyse la qualité de l'eau avec tous les paramètres voulus avant et après les travaux, et c'est suivi au moins trois (3) ans.

4190 Et comme madame le disait, dix (10) ans plus tard s'il arrivait quelque chose, on va y aller et on va faire les analyses voulues. Si quelqu'un disait, parce que des fois c'est les conditions de déneigement qui peuvent changer, les méthodologies, ou un entrepreneur quelconque, où effectivement le sel met beaucoup plus de temps à migrer et on a des gens en hydraulique aussi qui étudient autant le cheminement des eaux souterraines. Alors c'est pris en compte habituellement, et on a des solutions pour à peu près, je vous dirais, tous les problèmes rencontrés jusqu'à maintenant.

4200 Demain, vous aurez des précisions sur ce dossier-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci beaucoup.

4205

MICHEL DOYON

4210 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Maintenant, on appelle monsieur Michel Doyon!

4215 **PAR M. MICHEL DOYON:**

Bonsoir monsieur le Président. Ce sera pas tellement long, le monde sont pas mal tannés. Parce qu'une autoroute, ça dérange le monde, c'est sûr, ça, peu importe où c'est qu'elle passe.

4220 Tantôt, j'ai eu une réponse, question des coûts supplémentaires de dix (10 M\$) à quinze millions (15 M\$), ça, ça en fait une réponse.

Mais la question est: est-ce que les agriculteurs, ça les met en péril, les quelques-uns qu'il y a pour la partie de Beauceville?

4225 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Qu'est-ce que vous voulez dire par péril? Expliquez-moi.

4230 **PAR M. MICHEL DOYON:**

Bien, si ça passe sur leurs terres puis qu'ils peuvent plus opérer.

PAR LE PRÉSIDENT:

4235 Monsieur Labrie, est-ce que le fait que le tracé passe dans les terres agricoles, est-ce que ça met en péril certains producteurs, agriculteurs?

PAR M. MICHEL DOYON:

4240 Du tracé Est que je parle.

PAR LE PRÉSIDENT:

Du tracé Est.

4245

PAR M. MICHEL LABRIE:

Madame Lindsay s'il vous plaît.

4250 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Bien évidemment, c'est sûr qu'on prend des superficies, mais on touche pas à de bâtiment principal, on passe pas dans des étables, on passe pas dans l'essentiel, en tout cas le cœur de chacune de ces fermes-là. Ce sont des terres cultivées qu'on touche.

4255

C'est sûr que bon, on nous a déjà mentionné qu'il y avait un moratoire sur le déboisement pour des fins agricoles, mais le ministère a fait une demande d'avis juridique, et il semblerait, selon les informations qu'on a eues du ministère du Développement durable et de l'Environnement que c'est du cas par cas. Dans un cas où les terres agricoles sont prises pour des utilités publiques, il pourrait y avoir une demande faite au ministère de l'Environnement

4260

pour déroger un peu de ce moratoire-là et pouvoir redonner des superficies aux cultivateurs qui seraient lésés.

4265 Mais évidemment, c'est du cas par cas, puis ça va se faire un peu plus tard dans le processus d'acquisition avec les producteurs.

PAR LE PRÉSIDENT:

4270 Est-ce qu'il y a des terres qui vont être enclavées, est-ce que ça va arriver?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Non, les terres seront pas enclavées.

4275 **PAR M. MICHEL DOYON:**

Pas à Notre-Dame, mettez-les à Beauceville.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4280 Bon, c'est sûr que le tracé Ouest, on l'a dit tout à l'heure, on touche pas les terres agricoles, c'est tout en terres boisées. Ça fait que ça a pas été un élément, on l'a dit, dans la liste comparative, le tracé Ouest était plus intéressant pour l'agriculture.

4285 Cependant, quand on prend le tracé Est, les terres qu'on touche, ça, c'est les terres qui sont ici.

PAR M. MICHEL DOYON:

4290 Pas les terres qui ont un petit peu de terrain, les terres qui ont des cultivateurs qui sont vrais, là.

PAR Mme MADELAINE LINDSAY:

4295 Bien ça, c'est des terres agricoles cultivées. Ça ici, c'est des terres agricoles cultivées et ça aussi, c'est des terres agricoles cultivées.

4300 On voit bien que c'est morcelé. Sauf qu'au niveau de l'accès, elles sont pas enclavées, les terres. Ici, il y a la voie de desserte qui va permettre aux propriétaires d'accéder de ce côté-là; et de ce côté-là, il y a le rang Saint-Charles.

Du côté, c'est la même chose ici, le propriétaire des terres qui sont ici peut accéder par le rang Saint-Charles; et ici, c'est la même chose, on coupe la terre ici, sauf que le producteur

4305 agricole va pouvoir quand même accéder à ses deux (2) résidus de terre par le rang Saint-Charles.

4310 Alors il y a pas de terres agricoles, en fait de terres en culture enclavées. C'est important. C'est sûr que, on le sait qu'au niveau des superficies, ça peut être important pour un agriculteur, parce qu'il y a des normes en termes de nombre de bêtes par rapport à l'épandage des fumiers, tout ça, le ministère est très conscient de cette problématique-là, et c'est d'ailleurs pour ça qu'on a demandé des avis concernant la possibilité de redonner des superficies boisées, mais qui pourraient éventuellement être retournées à la culture.

4315 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci. Est-ce que, monsieur Doyon, ça répond?

PAR M. MICHEL DOYON:

4320 Ça répond, c'est bien trop long pour rien, parce qu'en fait, c'est deux (2) ou trois (3) terres, si je vois bien, qui sont dans l'agriculture réelle, là. Bon, c'est sûr que ça dérange passer une autoroute.

4325 Maintenant, si le tracé Est est moins cher que celui de l'Ouest, économiquement, ça a toujours ses logiques, c'est ce que vous avez expliqué au début, de un, c'est sûr que ça va déranger.

4330 Pour ce qui est des terres qui sont boisées, éventuellement si la ville veut se développer et pouvoir être, la question, est-ce qu'ils vont pouvoir être dézonés?

PAR LE PRÉSIDENT:

4335 Bien, monsieur Doyon, je pense que c'est une deuxième question. Je vous inviterais à vous réinscrire encore une autre fois à l'arrière...

PAR M. MICHEL DOYON:

J'avais deux (2) questions, si c'est trop, dites-le.

4340 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, mais c'est une question par intervention. Donc vous pouvez vous réinscrire une seconde fois pour poser d'autres questions.

4345 **PAR M. MICHEL DOYON:**

Je travaille demain, je serai pas ici.

4350 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bon écoutez, posez votre question.

PAR M. MICHEL DOYON:

4355 Les gens sont fatigués aussi, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

4360 Posez votre question, on va la régler. C'est quoi votre question encore?

PAR M. MICHEL DOYON:

4365 S'ils font le tracé Est comme c'est tout probable, semble-t-il, à moins qu'elle revire à Beauceville, l'autoroute, les terres agricoles forestières, si on veut, est-ce qu'elles vont pouvoir être dézonées si la Ville "expand" dans les années futures?

PAR LE PRÉSIDENT:

4370 C'est une question hypothétique, mais allez-y.

En fait, c'est des questions qui relèvent pas du BAPE, c'est des questions qui relèvent des tribunaux administratifs. Donc toute la question du territoire agricole, la CPTAQ, ça relève d'un autre organisme.

4375 On peut juste vous dire que c'est sûr que s'il y a un besoin, il faut qu'il y ait une demande qui soit faite formellement à la CPTAQ. Ça prend la MRC qui va s'impliquer dans ça, le comité consultatif agricole aussi, donc il y a tout un système qui se met en branle pour ça.

4380 Monsieur Francoeur, peut-être que vous pourriez répondre!

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

4385 Bien, répondre, je peux pas répondre à la place de la CPTAQ, mais c'est une excellente question. Il y aurait pas moyen que le BAPE au moins fasse venir quelqu'un de la CPTAQ pour nous expliquer les grands principes?

Je sais qu'à la Ville, on nous a déjà dit, le BAPE, lors d'une demande de dézonage, pas le BAPE, la CPTAQ, lors d'une demande de dézonage nous a déjà dit que l'autoroute serait une frontière au développement. Mais dans ce temps-là, on parlait du tracé de référence.

4390

Là, nous en tout cas à la Ville, ce qui nous inquiète, puis je vous l'ai dit tout à l'heure, avec presque quatre-vingt-dix pour cent (90 %) du territoire qui est en zone agricole, ce qui nous inquiète, est-ce qu'on va être capable d'avoir des retombées commerciales, des retombées industrielles, on a le parc industriel, mais il reste une partie du parc industriel qui est pas dézonée, puis là, bien, on n'a pas de réponse. Je comprends que le ministère ne peut pas répondre pour la CPTAQ.

4395

Mais ça serait peut-être intéressant d'avoir au moins les grands principes par lesquels la CPTAQ va aborder ces choses-là. Parce que là, il y a une grande différence entre le tracé Est et le tracé Ouest.

4400

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, ce que je peux vous dire, c'est que quand le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs va prendre sa décision, il va avoir en fait eu deux (2) rapports, comme je disais tout à l'heure, le rapport du BAPE, le rapport de l'analyse environnementale de son ministère, mais il va aussi avoir l'avis de la CPTAQ. En fait, il va avoir trois (3) documents, et là, il va faire sa recommandation au Conseil des ministres pour prendre sa décision.

4405

4410

Donc la décision de la CPTAQ, d'abord c'est évident qu'il faut qu'il y ait une demande qui soit faite par le promoteur, par le ministère des Transports, à la CPTAQ, pour dézoner ces terres. Et suite à l'avis de la CPTAQ, ça va être transmis au ministre avec le rapport du BAPE et avec l'analyse environnementale de son ministère. Il prendra une décision à partir de ça.

4415

Écoutez, ce qu'on va faire, on va tenter d'explorer cette question-là. On va contacter la CPTAQ pour voir un peu leur façon de faire.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

Juste pour rajouter un petit mot à ce que vous venez de dire! C'est vrai que le ministère, puis j'ai déjà participé dans le tronçon Saint-Joseph-Beauceville avec le ministère pour le dézonage à la CPTAQ, par contre le ministère présente pour ses projets, son projet d'autoroute. Tandis que la Ville, bon bien, c'est pas la Ville qui est promoteur de l'autoroute, mais la Ville voudrait avoir des retombées de l'autoroute.

4420

4425

Et là, bien, on est un peu coincé. Comme vous voyez, la route du Golf, c'est zoné agricole, la route Fraser, c'est zoné agricole sauf dans le bas. Alentour du tracé Est, c'est zoné agricole. Le rang Saint-Charles, c'est zoné agricole. C'est tout zoné agricole.

4430 Ça fait que dans le fond, en tout cas si on se fie à ce qu'il y a là présentement, les
retombées vont être difficiles. Donc ça serait peut-être intéressant d'avoir les grands principes
de la CPTAQ.

PAR LE PRÉSIDENT:

4435 Oui, monsieur Guay du MAPAQ!

PAR M. JEAN-FRANÇOIS GUAY:

4440 Des demandes de dézonage de cette nature-là, que l'on dit à portée collective, peuvent
être produites par les MRC généralement ou les municipalités, dans la mesure où il y a des
justificatifs qui sous-tendent la requête. Il y a personne qui interdit aux MRC de demander à la
CPTAQ, par exemple, de dézoner, mais il faut qu'il y ait des besoins réels en matière de
superficies qui devront être prises au zonage agricole.

4445 Il faut qu'il y ait des justifications économiques, il faut qu'il y ait vraiment un dossier qui
soit très étayé avec un argumentaire assez serré, pour que la CPTAQ finalement consente à
dézoner en fait des zones en zone agricole.

4450 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Marc-André Bérubé de la MRC Robert-Cliche.

PAR M. MARC-ANDRÉ BÉRUBÉ:

4455 Oui, pour compléter dans la même veine! Par rapport à ce que la MRC, le travail que
peut apporter la MRC, c'est que si le besoin est justement, on doit justifier une demande, un
agrandissement. Si par exemple, la Ville de Beauceville a besoin de territoire pour s'agrandir et
on demande des précisions à ce moment-là pour pouvoir présenter une demande à la fois au
4460 MAM et à la CPTAQ des besoins de l'ordre de, bon, combien qu'on a besoin d'hectares pour les
besoins internes sur quinze (15) ans, on a besoin de quoi, est-ce qu'il reste de l'espace, par
exemple d'usage commercial et industriel dans le périmètre urbain; et s'il y a un besoin, avec
des preuves à l'appui, bien, on peut agrandir aussi. Puis il peut y avoir aussi des demandes à
portée plus grande.

4465 Je sais pas si ça peut vous aider un peu, là.

PAR M. MICHEL DOYON:

4470 Si c'est possible, comme il dit, qu'ils agrandissent, pas pour les années tout de suite,
mais les années futures, parce qu'éventuellement, si l'autoroute passe à l'est comme ça semble

le bon sens, il va y avoir du développement qui va se faire là, à moins qu'on vire puis qu'on retourne vers Québec.

4475 L'autoroute, il faut qu'elle passe, il faut qu'elle aille à Saint-Georges, ça, c'est le bon sens, même si ça dérange beaucoup de gens, puis Beauceville, pour qu'elle puisse se développer, bien, lui donner une petite chance, là, pas trop trop compliqué, là. Plus que vous compliquez les affaires, plus que le monde vient fatigué de vous entendre.

4480 Le temps de faire les choses correctement, agir et réagir, et on va faire quelque chose.

PAR LE PRÉSIDENT:

4485 On va vous entendre aussi en deuxième partie pour votre opinion.

PAR M. MICHEL DOYON:

Moi, je travaille demain, je gagne ma vie...

4490 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, mais en deuxième partie, c'est au mois de novembre.

PAR M. MICHEL DOYON:

4495 Au mois de novembre, m'a essayer de venir.

PAR LE PRÉSIDENT:

4500 Parfait, merci beaucoup monsieur.

Oui monsieur Francoeur!

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

4505 Juste un petit mot! À la CPTAQ, dans les dossiers qu'on est allé présenter, la Ville, ils nous ont dit que le développement de la ville passait par le côté est de la rivière. Le côté ouest, il fallait plus y penser. Ça, c'est la CPTAQ.

4510 Puis si j'ai le temps demain, mais peut-être au moins avant le mois de novembre, j'essaierai de vous trouver les commentaires. Ça a été fait dans un jugement, ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

4515 Ce serait intéressant que vous puissiez déposer ça, merci.

PAR LA COMMISSAIRE:

4520 C'est certain qu'on demandera pas à la CPTAQ: allez-vous pouvoir autoriser tout ça!
C'est pas dans ce sens-là qu'on va faire la démarche. Parce que c'est un tribunal administratif, puis ce sont des jugements présentés, faits par ceux qui sont nommés pour étudier chaque cas.

4525 Mais seulement pour éclairer les gens, puisque c'est ça qui nous a été demandé, comment ça fonctionne, puis c'est quoi les tendances. C'est ça qu'on va essayer d'avoir pour vous.

JOSÉE BILODEAU

4530

PAR LE PRÉSIDENT:

J'appellerais maintenant madame Josée Bilodeau.

4535

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

4540 Je suis toujours à me questionner sur le processus d'information et de consultation du ministère des Transports. Le ministère des Transports a effectué une étude de perception auprès de treize (13) organismes de la région; ça s'est fait en janvier, février 2003, et il y a eu une question d'ailleurs à ce sujet-là, de fournir le questionnaire qui avait été donné aux organismes en question.

4545 Je l'ai pas trouvé. Ils disent qu'il est disponible en annexe 1, et je l'ai pas trouvé, j'aimerais ça l'avoir, d'une part.

Bon, il y a certains acteurs importants qui n'étaient pas de cette étude, et parmi les questions qui ont été formulées au ministère, justement on se demandait s'il y avait pas un biais dans l'étude de perception qui a été menée auprès des organismes, parce qu'il y avait des organismes importants qui manquaient.

4550

Et je me suis posé la même question, parce que les propriétaires de lots aussi qui ont été rencontrés, un mois plus tard en fait, au mois de mars 2003, on leur a aussi demandé des questions ou des commentaires. Alors ça portait sur les impacts du projet sur leurs activités agricoles, forestières et acéricoles entre autres. Il y avait plusieurs questions.

4555

4560 Et je me suis demandé s'il y avait pas un biais aussi dans cette démarche-là, dans cette étude-là auprès des propriétaires, parce qu'on n'a pas fourni la carte qui montrait les deux (2) tracés, tracé Est et tracé Ouest. On l'a montrée aux organismes à qui on a fait l'étude de perception, mais on n'a jamais montré les tracés Est et Ouest aux propriétaires de grandes superficies forestières. Or j'ai été interrogée moi-même, j'ai deux (2) terres dans le rang Saint-Charles, et si j'avais eu cette carte-là devant les yeux, certainement que mes réponses auraient été différentes, certainement que j'aurais trouvé des impacts que je ne soupçonnais pas. Je n'appréhendais rien au moment où j'ai été interrogée.

4565 Or je me questionne, bon, d'une part, éthiquement, c'est pas tout à fait correct et d'autre part, je crois que les informations qui ont été obtenues ont été biaisées.

Alors j'aimerais avoir le commentaire du ministère des Transports à ce sujet-là.

4570 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Peut-être, monsieur Labrie, dites-nous un peu dans quel cadre est-ce que cette étude a été faite, de perception, c'était pour aller chercher quel type d'information et la méthode que vous avez utilisée pour y arriver? Brièvement s'il vous plaît.

4575

PAR M. MICHEL LABRIE:

Madame Lindsay.

4580 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Bon, bien, l'étude de perception, tout d'abord ça a l'objectif, on fait ça en début d'étude, l'objectif, c'est pour aller chercher les enjeux qu'il y a dans le milieu.

4585 Lorsqu'on a fait cette étude-là, on ne voulait pas nécessairement partir de polémiques sur un tracé ou l'autre; ce qu'on voulait, c'est savoir si les gens voulaient l'autoroute. Et c'était un des objectifs de l'étude.

4590 Et pourquoi dans l'étude de perception, il y a des organismes qui n'apparaissent pas, c'est que je vais vous référer au rapport complémentaire qu'on a fait, on a eu une question du ministère de l'Environnement à propos de ça, puis on a répondu. C'était la question 36, je vais vous lire la réponse qu'on a faite:

4595 "À la base, tous les organismes locaux et régionaux pouvant avoir un intérêt dans le projet ont été recensés. Aucun n'a refusé de participer à l'étude de perception. L'absence de participation à l'étude de perception est liée au fait que les organismes ont négligé de retourner les appels et ce, même après trois rappels téléphoniques pour prendre rendez-vous. Les

organismes rencontrés ont donc été ceux qui ont daigné répondre à l'intérieur de l'échéancier qui a été accordé à cette activité.

4600

"L'absence d'organismes à l'étape de l'étude de perception ne remet pas en cause la validité de la démarche globale du ministère pour deux (2) raisons: d'une part, parce que cette étude en est une de "scooping" – c'est ce que je disais tout à l'heure, pour aller chercher un peu l'avis des gens – visant à informer le ministère des enjeux du projet tôt dans le processus de planification et d'autre part, parce que l'étude de perception a été suivie de séances de consultation officielle où le public intéressé a eu l'occasion de prendre connaissance du projet et de s'exprimer.

4605

"Il faut également souligner que les responsables de l'étude ont offert aux personnes interrogées de tenir un atelier de travail sur les variantes et que la plupart des intervenants ont décliné cette formule, préférant utiliser leurs propres canaux de communication pour faire valoir leur opinion."

4610

Je pense que ça répond à la question de madame Bilodeau.

4615

PAR LE PRÉSIDENT:

Il y avait la question de l'annexe.

4620

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

Ça, en fait, c'était pas ma question. Moi, c'était au sujet des grands propriétaires – bien en fait, des grands propriétaires! – des propriétaires de grandes propriétés qui n'ont pas eu connaissance de la carte qui a été soumise aux organismes et qui montrait très bien le tracé Est et le tracé Ouest.

4625

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, ce que je comprends jusqu'à maintenant, c'est que l'étude qui a été faite, c'était dans un but, je dirais préliminaire, pour voir si les gens étaient d'accord avec une autoroute ou non. Le but, c'était pas de discuter les enjeux d'une autoroute, pas un tracé nécessairement. C'est ça que je comprends jusqu'à maintenant.

4630

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

Bien, il y a eu deux (2) études. Une auprès des organismes, une auprès des citoyens qui avaient des grandes terres. Et ceux qui étaient touchés par le tracé de référence ont certainement pas donné les mêmes réponses que ceux d'en haut qui n'avaient aucune, qui ne soupçonnaient pas cette autoroute-là.

4640

Alors c'est comme si on demandait à des gens malades d'évaluer le système de santé du Québec et à des gens en bonne santé. Ils auront certainement pas les mêmes réponses, je crois, je crois.

4645 On leur a pas soumis les mêmes données, ceux d'en bas peuvent pas nier qu'ils ne connaissaient pas l'existence du tracé d'autoroute qui allait arriver près d'eux un jour ou l'autre.

PAR LE PRÉSIDENT:

4650 Je comprends le sens de votre intervention. C'est que dans le fond, vous dites que les gens qui s'attendaient à avoir une autoroute, d'accord c'est une chose, mais ceux qui pensaient jamais en avoir une, c'est une autre chose.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

4655 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

4660 Et là, vous pensez que ça n'a pas été équitable.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

4665 Et si on avait connu les deux (2) tracés, si on avait vu les deux (2) tracés, bien, certainement qu'on aurait d'abord réagi plus promptement, on n'aurait pas attendu mai 2004, là on était en mars 2003...

PAR LE PRÉSIDENT:

4670 Écoutez, moi, j'ai l'impression que ce que vous me dites actuellement, c'est votre opinion sur un sujet particulier, alors je vous invite à nous revenir en deuxième partie puis à nous faire état de ça, de ces préoccupations-là.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

4675 OK. Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

4680 Ça va, merci.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Est-ce qu'on peut rajouter quelque chose?

4685

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien sûr.

4690

PAR Mme LAURENCE GOESEL:

En fait effectivement, on a fait un inventaire des activités agricoles et forestières, à l'époque on n'a pas présenté du tout de tracé, parce que justement, c'était pour parfaire notre connaissance du milieu. C'était très factuel, c'était des questions très factuelles, c'était: est-ce que vous avez des terres en culture, combien d'hectares, etc.

4695

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est un portrait agricole.

4700

PAR Mme LAURENCE GOESEL:

Exactement. C'est sûr que ceux qui pouvaient se sentir peut-être touchés, peut-être nous ont-ils répondu autrement, mais ça, on le saura jamais. C'était des questions très factuelles, en fait.

4705

PAR LE PRÉSIDENT:

Il y avait quand même un tracé quand vous êtes allés les voir, j'imagine?

4710

PAR Mme LAURENCE GOESEL:

Non, il y avait aucun tracé. C'était pour faire un portrait de l'utilisation du sol dans la zone d'étude. On n'a présenté aucun tracé à ce moment-là.

4715

Le ministère avait déjà deux (2) tracés effectivement, mais c'était vraiment pour faire un portrait, en fait.

PAR LA COMMISSAIRE:

4720

Mais est-ce qu'il y avait un tracé qui était connu? Parce que la question qui a été posée tout à l'heure mettait en perspective le fait que les citoyens avaient l'information sur un tracé, le tracé Ouest, mais pas le tracé Est, est-ce que c'est exact?

4725 **PAR Mme LAURENCE GOESEL:**

Effectivement, parce que le tracé de référence existe depuis 86, donc il avait été dessiné à l'époque. Il avait jamais fait l'objet d'analyses, d'aucune optimisation, mais il était déjà connu dans le milieu depuis une vingtaine d'années, effectivement.

4730

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

Effectivement il y avait beaucoup de données, on demandait quelle était l'utilisation de nos terres, mais on demandait aussi des commentaires relatifs aux impacts du projet sur nos activités agricoles, forestières et acéricoles. Alors évidemment, moi, j'en avais pas, j'en avais pas d'impact sur mes activités forestières et acéricoles.

4735

On demandait aussi notre opinion face au projet. Certainement que j'ai pu dire oui, sûrement. Les effets appréhendés du projet, et des questions et des attentes à l'égard du ministère des Transports.

4740

Alors bon, c'est correct.

PAR LE PRÉSIDENT:

4745

C'est bien, merci beaucoup.

4750

MARIO GRONDIN

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous appelons maintenant monsieur Mario Grondin.

4755

PAR M. MARIO GRONDIN:

Bonsoir monsieur le Président. J'avais une petite question, mais madame Lindsay a bien répondu tout à l'heure, c'est de valeur que ça n'avait pas été écrit, on avait demandé de l'écrire, puis dans le document qui avait été écrit, qu'il y avait trois point trois hectares (3,3 ha) dans le tracé Ouest, qui a été écrit, qui ont été pris, qui avaient des cultures qui étaient prises, là, madame Lindsay vient de nous dire qu'ils ont été enlevés.

4760

C'est qu'on a essayé de mentionner depuis longtemps qu'il n'y avait pas d'impacts négatifs sur le milieu agricole dans le tracé Ouest, qui était écrit qu'il y avait trois point trois hectares (3,3 ha), ils sont bien écrits, aujourd'hui, là, tout à l'heure, elle vient de me dire qu'ils

4765

sont enlevés, là. Je comprends pas, on a essayé longtemps de dire qu'il y avait pas d'impacts négatifs.

4770 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'ai de la difficulté à vous suivre, monsieur Grondin.

4775 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Excusez. Dans le tracé Ouest – le tracé Est a des impacts négatifs sur le milieu agricole, OK, au point de vue des champs – le tracé Ouest n'a pas d'impact au point de vue agricole. Dans le tracé Est, il y a neuf hectares (9 ha) et le tracé Ouest, c'est marqué trois point trois hectares (3,3 ha).

4780

Nous autres, on mentionnait qu'il y en a pas d'impact au point de vue des champs, le tracé Ouest, puis il est inclus trois point trois hectares (3,3 ha), on voulait mentionner qu'il y avait une erreur, Madeleine l'a dit tout à l'heure qu'il y avait pas d'impacts négatifs. On a essayé de mentionner depuis longtemps qu'il y en avait pas d'impacts négatifs, le tracé Ouest, mais c'est ça, là.

4785

PAR LE PRÉSIDENT:

Pouvez-vous confirmer, madame Lindsay?

4790

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Oui effectivement. En fait ce qui arrive, c'est qu'au niveau du tracé Est et du tracé Ouest, vous voyez ici, c'est au niveau du raccordement sud. Parce que quand on a fait la comparaison, c'est entre le chemin du Golf et le raccordement sud. Et les terres agricoles qui sont touchées par le raccordement sud, c'est ici.

4795

Donc c'est ici le trois point trois hectares (3,3 ha), il est ici. Et dans le fond, parmi les neuf hectares et quelques qu'on a au tracé Est, bien, il y en a trois point trois (3,3 ha) qui sont communs aux deux (2) tracés, finalement.

4800

PAR M. MARIO GRONDIN:

Ça faisait partie – nous autres, on disait qu'il y avait un avantage, le tracé Ouest avait des avantages, et on vient de savoir ça ce soir.

4805

Aussi, concernant le tracé Ouest, mademoiselle Laurence Goesel l'a mentionné tout à l'heure qu'ils ont commencé en 86, que le tracé avait été optimisé, il avait été référé à la MRC. Au plus loin de ma mémoire, je me souviens, c'est que ça fait bien plus longtemps que ça,

4810 parce que quand j'étais jeune, ils ont fait des tracés linéaires pour le tracé Ouest et des sondages de sols.

Le ministère des Transports avait fait ça, des tracés linéaires, ils coupaient le bois, dans les années 78-80 et 81. Moi, je sais pas si c'est moi qui me souviens pas, mais je sais que le
4815 ministère des Transports, depuis 86, ça fait longtemps qu'il est étudié, ce tracé-là, le tracé Ouest. Je dis ça de même, c'est peut-être pas les acteurs du milieu.

Ma question maintenant! Aussi un autre réponse, monsieur tout à l'heure qui disait que les impacts négatifs, qu'est-ce que c'est que ça nous apportait comme négatif au point de vue
4820 impact, c'est quoi le tracé Est. Le tracé Est a pour effet qu'il va falloir faire des détours, il va falloir qu'ils fassent des détours de quatre (4 km) à cinq kilomètres (5 km) minimum pour aller envers leurs champs. Et souvent ces champs-là vont être délaissés, ils vont être abandonnés.

Et pour refaire des champs, je sais pas si vous avez déjà fait de la terre neuve, ça prend
4825 quinze-vingt (15-20) ans avant d'avoir une rentabilité dans le champ, OK. Ça fait qu'on n'en a pas de rentabilité.

Ces champs-là, ça vaut de l'or pour nous autres, même si c'est pas des grandes
4830 superficies.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous en profiterez en deuxième partie d'audience. Là, vous y allez avec votre question
4835 s'il vous plaît!

PAR M. MARIO GRONDIN:

Excusez. Merci monsieur le Président. Est-ce que le ministère des Transports a prévu
4840 des mesures pour limiter la pression sur les activités agricoles qui pourrait découler de l'implantation, du développement de différents usages commerciaux et résidentiels à la sortie de l'autoroute au niveau de l'échangeur de la route du Golf?

PAR LE PRÉSIDENT:

4845 Est-ce que vous pouvez répondre à cette question?

PAR M. MICHEL LABRIE:

4850 Madame Lindsay.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Écoutez, on n'a pas prévu de mesures, parce que c'est pas nous qui avons la responsabilité de l'organisation et de la gestion du territoire. On n'a pas prévu de mesures.

4855

Présentement, on sait que le chemin du Golf est en zone agricole, il y a des terres agricoles dynamiques, et c'est protégé. Donc s'il y a des pressions, s'il y a du développement, ça relève pas nécessairement du ministère – c'est sûr que faire une autoroute, ça peut créer des pressions, mais présentement, là!

4860

Puis aussi, une chose qui est quand même importante, c'est qu'on est quand même loin du périmètre urbain, là. Ce serait vraiment un développement très restreint, parce que, je sais pas, là, mais on est très loin du périmètre urbain. Il y a quand même une économie d'échelle à un moment donné à faire du développement excentrique, dans le sens que c'est peut-être pas nécessairement très intéressant présentement.

4865

PAR LA COMMISSAIRE:

Monsieur Francoeur.

4870

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

Juste pour souligner effectivement, c'est malheureusement la seule sortie de Beauceville, c'est à la route du Golf, malheureusement aussi puis heureusement, il y a des terres qui sont cultivées par des producteurs agricoles. Et je voulais juste vous souligner que sur le long de la 173, il y a une voie ferrée du côté de la rivière, et c'est en zone inondable. Donc on a un petit problème de retombées économiques très restreint dans ce secteur-là au niveau de la Ville.

4875

4880

PAR LA COMMISSAIRE:

Donc au niveau du développement, parce que tout à l'heure on a dit, bon, il peut toujours y avoir du développement économique, ça va dépendre du dynamisme agricole, mais d'autre part, il y a aussi des bonnes terres agricoles, alors il y a ça aussi qui est en balan dans les deux (2) sens du terme.

4885

PAR M. MARIO GRONDIN:

C'est nous autres qui va la supporter, cette pression à long terme. Vous savez, on n'est pas contre ça l'expansion d'une municipalité, loin de là, mais à long terme, on en sent venir aussi. C'est nous autres qui va être poigné avec ça à long terme.

4890

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

4895 Juste vous dire que la Ville est un peu coincée, là, les citoyens, les producteurs agricoles c'est aussi des citoyens. Ça fait qu'on est un peu coincé, on veut pas, comment qu'on dit ça, habiller Jacques et déshabiller Jean. Donc la Ville est un peu coincée avec le tracé Est.

PAR LE PRÉSIDENT:

4900 Ça vous va, monsieur?

PAR M. MARIO GRONDIN:

4905 Parfait, merci monsieur le Président.

ROLAND POULIN

4910 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Il nous reste trois (3) personnes. Je vais vérifier avec vous si ces gens-là peuvent être là demain. Monsieur Roland Poulin?

4915 Donc vous pouvez venir immédiatement s'il vous plaît.

Puis monsieur Pascal Veilleux? Est-ce que vous pouvez être là demain? Oui. Vous avez pas besoin de vous réinscrire, je vous rappelle demain après-midi et le soir.

4920 Et monsieur Marc St-Hilaire? Est-ce que vous pouvez revenir demain, de votre côté? Donc après monsieur Poulin, je vais vous passer! Vous serez le dernier intervenant de la soirée.

4925 **PAR M. ROLAND POULIN:**

Alors monsieur le Président, rebonsoir. Alors que les terres longeant le rang Saint-Charles sont déjà morcelées par le passage d'une ligne hydroélectrique, dans le but d'éviter, parce qu'on en parle beaucoup, un autre morcellement, pourquoi ne serait-il pas possible, naturel et normal que l'autoroute longe le plus possible cette ligne d'Hydro-Québec, d'hydroélectricité?

4930 Je dis le plus possible, parce qu'évidemment, on s'attend pas à ce qu'elle la longe d'une extrémité à l'autre, mais le plus possible. Les terres sont déjà morcelées.

4935

Monsieur le Président, j'entends des gens essayer de répondre à mes questions, je pense que c'est pas la consigne qu'on a donnée ici ce soir.

PAR LE PRÉSIDENT:

4940

Pardon? J'ai pas compris ce que vous avez dit.

PAR M. ROLAND POULIN:

4945

Monsieur le Président, il y a des gens en arrière de moi qui me répondent à la question que j'ai posée, alors que la question, je vous l'adresse à vous.

PAR LE PRÉSIDENT:

4950

Vous me l'adressez. D'abord, monsieur Labrie, dites-moi, est-ce qu'un projet d'autoroute morcelle une ligne électrique?

Non? C'est pas ça votre question? Allez-y, répétez-moi ça.

4955

PAR M. ROLAND POULIN:

Je m'excuse, monsieur le Président. Je dis que la ligne d'Hydro-Québec passe déjà sur les terres longeant le rang Saint-Charles, c'est une ligne à haute tension. Alors je dis, pourquoi l'autoroute ne longerait pas cette ligne déjà existante au lieu de passer plus bas et faire un nouveau morcellement de terres?

4960

PAR LA COMMISSAIRE:

4965

OK, on va diriger la question au MAPAQ, on va demander, est-ce qu'une ligne hydroélectrique, ça morcelle une terre au niveau agricole? Dans le sens qu'un morcellement, ça empêche les agriculteurs d'aller en dessous de la ligne.

Est-ce que ça empêche les agriculteurs d'aller travailler leurs champs de l'autre côté de la ligne, la situation présente?

4970

PAR M. JEAN-FRANÇOIS GUAY:

À ma connaissance, monsieur le Président, je crois que non. Il faudrait que je vérifie, par contre.

4975

PAR M. ROLAND POULIN:

4980 Vous permettez! Je suis conscient que ça n'empêche pas les gens de circuler en dessous d'une ligne, ça, j'en suis conscient, mais je pense que des pylônes qui sont installés sur du terrain, ça vient déjà restreindre un peu les travaux agricoles. Donc je me dis, au lieu de morceler à nouveau et d'empiéter à nouveau sur une autre superficie de terrain plus haut ou plus bas, pourquoi on longe pas la ligne d'Hydro-Québec, tout simplement?

PAR LE PRÉSIDENT:

4985 Monsieur Labrie, est-ce que le projet, le tracé Est, est-ce qu'il longe la ligne hydroélectrique et sur combien de distance?

PAR M. MICHEL LABRIE:

4990 En fait, on la longe en partie. Madame Lindsay va vous apporter des précisions.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4995 Oui, on la longe en partie, puis un peu par exprès justement. Quand on a localisé le tracé Est, on a dit, on va se coller à la ligne électrique.

5000 Tout à l'heure, j'ai présenté la carte d'optimisation, je sais pas si vous avez remarqué, mais à un moment donné, on avait mis l'autoroute à l'est de la ligne électrique, puis là, on retournait à l'ouest, mais c'était un élément pour faciliter la localisation, parce qu'on se disait, au niveau de l'acquisition des terres puis tout ça, ça ferait moins de résidus de terrains entre la ligne et l'autoroute.

5005 C'est sûr que plus on éloignerait le tracé de l'autoroute disons vers l'ouest, bien évidemment, entre la ligne puis l'autoroute, il resterait quand même des résidus de terres, là. Des fois c'est pas tellement important comme superficie.

PAR LA COMMISSAIRE:

5010 D'accord. Alors il y a une distinction entre morceler puis utiliser un espace.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

5015 Oui. Évidemment que là, les cultivateurs peuvent quand même passer en dessous, mais il vrai qu'avec des pylônes, il y a quand même certaines restrictions. Et nous, en se collant sur la ligne électrique, on voulait réduire un peu les impacts justement sur le morcellement et l'achat des terres et les résidus de terrains et de superficies.

5020 C'est sûr que l'impact d'une ligne électrique n'est pas le même que l'impact d'une autoroute, on est bien conscient de ça aussi, là.

PAR LA COMMISSAIRE:

5025 D'accord. Donc d'une part, une ligne utilise un espace qui limite l'utilisation agricole d'une certaine façon, mais ça ne morcelle pas une terre. D'accord, c'est juste pour utiliser les termes.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

5030 Monsieur le Président, un autre aussi élément, ça a pas rapport à l'agriculture, mais quand même, pourquoi aussi on a mis l'autoroute près de la ligne, c'était au niveau des impacts visuels. Tant qu'à faire deux (2) corridors, parce que si on avait éloigné les deux (2), ça aurait fait comme deux (2) corridors séparés, bien là, en fait, il y a une nuisance déjà dans le milieu, on essayait de s'accoler à la nuisance, pour faire moins de nuisance au point de vue du
5035 paysage. Ça, c'est une autre des raisons.

PAR LA COMMISSAIRE:

5040 Ça éclaire.

PAR M. ROLAND POULIN:

5045 Monsieur le Président, comme je serai pas là demain, c'est pas la faute de personne, est-ce qu'il y a possibilité de poser une question complémentaire sur la première question que j'ai posée vers neuf heures et demie (9 h ½) ce soir, alors que je parlais du développement économique?

PAR LE PRÉSIDENT:

5050 Allez-y.

PAR M. ROLAND POULIN:

5055 Ne serait-il pas intéressant, à partir du moment où l'autoroute emprunte le tracé Est, l'espace ainsi qui resterait, voir poindre à l'horizon un développement, parce qu'il est évident que si la collectivité de Beauceville, avec la Ville en arrière, décidait de demander à la CPTA évidemment un dézonage, alors je pense que ça pourrait être fort intéressant et fort pertinent lorsqu'on parle évidemment de dynamisme commercial et industriel.

5060 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En fait, votre question, c'est de savoir si la Municipalité envisage...

5065 **PAR M. ROLAND POULIN:**

Si la Municipalité voit ça d'un bon œil, puis en même temps, évidemment, à moyen terme. Je parle pas du court terme, le court terme, c'est demain puis après-demain, là. Dans la vie, il faut regarder un petit peu plus long que le court terme.

5070 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Francoeur. Tantôt, vous avez commencé à répondre à cette question-là.

5075 **PAR M. JACQUES FRANCOEUR:**

C'est certain...

PAR M. ROLAND POULIN:

5080 Monsieur Francoeur, je m'excuse, monsieur le Président, mais je voudrais pas une réponse aussi longue que tout à l'heure.

PAR LE PRÉSIDENT:

5085 Non, non, je pense pas.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

5090 Parce que tantôt, j'avais une étude! C'est certain que la Ville, étant donné que déjà la CPTAQ a indiqué que le développement du côté ouest serait très limité, côté ouest de la rivière, j'entends, serait très limité, c'est sûr que le développement de la ville, ça va être entre le parc industriel et la route Fraser. Mais il y a des questions techniques. On peut pas sauter, surtout avec les services, on peut pas sauter par-dessus, exemple, commencer au rang Saint-Charles, ça va coûter une fortune pour emmener les services là.

5095 Emmener des services, monsieur Poulin, de ce temps-là, on est rendu à tout près de dix-sept cents dollars du mètre linéaire (1700 \$/m), une rue plus égout pluvial, égout sanitaire et aqueduc. Si on parle dans cinq (5) ans, ça va probablement être rendu deux mille (2000 \$/m), puis là, bien, on sait qu'on est dans des pentes, on sait qu'il y a du roc, etc.

5100 Donc il va falloir y aller progressivement avec des projets. Puis comme l'a dit monsieur en arrière du MAPAQ, je pense, il faut avoir des projets précis.

5105 Ce qui inquiète la Ville, c'est qu'on soit un peu coincé. On sait en tout cas pour la sortie de Beauceville, on pourra pas réellement faire grand-chose, donc si on dit développement, c'est entre le parc industriel et la route Fraser, il va falloir que ce soit là, mais c'est pas garanti.

5110 Vous l'avez dit vous-même, le tribunal administratif de la CPTAQ, c'est un tribunal en soi, donc a ses propres règles. Ça fait que là, qu'est-ce qui va arriver, on le sait pas. On essaie avec le ministère, en tout cas au minimum, d'établir un lien entre le parc industriel puis la route Fraser. On peut discuter de l'endroit, mais je pense que le ministère a admis que ça prendrait un lien. Mais on sait pas.

En tout cas, ça dépend beaucoup de la CPTAQ.

5115 **PAR M. ROLAND POULIN:**

Merci monsieur le Président et bon séjour parmi nous.

5120 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

5125

MARC ST-HILAIRE

PAR LE PRÉSIDENT:

5130 Alors le dernier intervenant pour ce soir, monsieur Marc St-Hilaire.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

5135 Bonjour. Moi, ce serait à propos du coût des tracés. Tantôt, on a parlé de cent dix millions (110 M\$), je pense, au tracé Est, si je me trompe, puis je sais plus trop comment de millions pour le tracé Ouest.

5140 Moi, la question que je me pose, c'est dans le tracé Est, est-ce qu'on a inclus les coûts des négociations avec la Ville de Beauceville pour le tracé Est? Parce qu'on sait que la Ville de Beauceville a parlé tantôt, puis elle a dit qu'ils étaient en négociations pour des surplus, pour s'entendre pour le tracé Est. Je sais pas si vous comprenez ce que je veux dire un peu, là?

Ma question, c'est de savoir si c'est vraiment le coût réel du tracé Est, puis comment ça peut nous coûter à long terme les ententes qu'il va y avoir avec la Ville de Beauceville.

5145 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Labrie, au niveau du coût, est-ce que ça inclut les coûts à long terme?

5150 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Dans les coûts qu'on a annoncés, ça inclut l'ensemble des coûts connus au moment où on se parle. Demain, on précisera, tel qu'il a été entendu, ce qu'on peut appeler les négociations.

5155 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc ça n'a pas été estimé à date?

5160 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Oui, oui, ça fait partie, on parle, ça a peut-être pas fait les manchettes comme on dit, mais c'est relativement attaché, comme on disait, et pas depuis un mois seulement. Il y a des choses qui ont été regardées. Il y a peut-être des petits ajustements de dernière minute.

5165 Mais dans les grands paramètres, ça a été entendu, et ça a été chiffré, et ça fait partie du coût du projet, parce qu'un projet, c'est l'entité au complet. Il y a pas par contre de coûts récurrents pour la municipalité qui vont être surprenants ou une surprise après ça.

5170 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

5175 Dans vos coûts, est-ce que vous tenez compte des coûts à long terme? Parce que vous parlez d'entretien de route, ça, c'est pas du court terme, c'est du long terme.

PAR LE PRÉSIDENT:

5180 Est-ce que, monsieur Labrie, les coûts d'entretien font partie des coûts normaux ou si c'est autre chose?

PAR M. MICHEL LABRIE:

5185 En fait, quand vous verrez de quoi il s'agit, vous allez comprendre que les coûts à long terme sont pour le ministère davantage que pour qui que ce soit d'autre.

PAR LE PRÉSIDENT:

5190 Ça peut représenter quoi, les coûts d'entretien, au kilomètre par exemple?

PAR M. MICHEL LABRIE:

5195 Ça dépend si vous parlez d'autoroute ou si vous parlez...

PAR LE PRÉSIDENT:

On parle d'autoroute.

5200 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Autoroute, on a évalué ça de façon générale, mais c'est le ministère comme partout ailleurs qui va l'assumer. Il y a pas de coût pour le milieu, c'est de l'ordre de dix mille piastres par kilomètre (10 000 \$/km).

5205 On peut parler de sept mille piastres (7000 \$) l'hiver et trois mille piastres (3000 \$) l'été.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

5210 Moi, ma question, c'est qu'il y avait des coûts pour l'entretien de certaines routes. Moi, je veux savoir si ces coûts-là ont été comptabilisés à long terme? C'est ça ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

5215 Excusez-moi, vous parlez des coûts d'entretien, par exemple les viaducs, des éléments comme ça?

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

5220 C'est que le ministère des Transports a pris des ententes avec la Ville de Beauceville à date pour l'entretien de certaines routes, la réfection du rang Saint-Charles en partie. Moi, je veux savoir pour l'entretien des routes, si on comptabilisait ça à long terme.

PAR LE PRÉSIDENT:

5225 Est-ce que vous pouvez répondre à cette question, monsieur Labrie?

PAR M. MICHEL LABRIE:

5230 En fait, quand on parle du rang Saint-Charles, actuellement il est d'entretien municipal, il va demeurer d'entretien municipal. Sauf que dans le concept, on va lui faire une remise à neuf jusqu'à un certain point.

5235 Mais l'entretien sera pas plus cher ni moins cher, il est déjà à l'entretien de la municipalité. Donc on n'a pas calculé les coûts dans notre projet.

Ce qui arrive, c'est que la municipalité va bénéficier d'une structure de chaussée "revampée".

5240 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur St-Hilaire, une dernière question.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

5245 Ça a rapport encore à ça. C'est que j'ai pas eu réponse à ma question.

Pour la route Fraser, vous allez en entretenir une partie, est-ce que c'est bien ça?

5250 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

C'est ce qui est prévu.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

5255 Est-ce que les coûts ont été comptabilisés pour l'entretien de cette route?

PAR M. MICHEL LABRIE:

5260 Oui, mais c'est le ministère qui va les assumer.

PAR LE PRÉSIDENT:

5265 Je vous arrête! Quel est le but de votre question?

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

5270 Pour le coût du tracé. Tantôt, on s'est fait dire que ça coûtait tant pour le tracé, mais là, si on regarde à long terme qu'est-ce que ça va coûter au ministère des Transports, c'est ça ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est le coût au ministère des Transports?

5275 **PAR M. MARC ST-HILAIRE:**

À long terme pour toutes les ententes avec la Ville de Beauceville.

PAR LE PRÉSIDENT:

5280

Incluant les chemins municipaux?

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

5285

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

5290

Est-ce que, monsieur Labrie, vous avez fait un estimé de l'ensemble des coûts? Le projet, c'est une chose...

PAR M. MICHEL LABRIE:

5295

Le coût présenté là, c'est l'ensemble des coûts des travaux. Les coûts d'entretien subséquents, si on regarde la longueur du tracé Est qui est quand même plus court de près d'un kilomètre (1 km) va compenser pour les coûts d'entretien que va nous coûter la route Fraser. Donc à toutes fins pratiques, on parle d'équivalence.

PAR LE PRÉSIDENT:

5300

Mais il y a pas d'évaluation qui a été précise de faite là-dessus, en termes de chiffres?

PAR M. MICHEL LABRIE:

5305

Pas à ce stade-ci. Sur un projet de cent dix-huit millions (118 M\$) annoncés, on parle à ce moment-ci de dizaines de milliers de dollars.

PAR LE PRÉSIDENT:

5310

Monsieur St-Hilaire, c'est ce qu'on a jusqu'à maintenant, c'est leur parole.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

Merci beaucoup.

5315

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous viendrez en deuxième partie pour donner votre opinion.

5320

Alors ça termine pour ce soir, donc on se voit demain à treize heures trente (13 h 30) au même endroit. Merci.

5325

SÉANCE AJOURNÉE AU 11 OCTOBRE 2006 À TREIZE HEURES TRENTE (13 H 30)

5330

Je, soussignée, DENISE PROULX, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

DENISE PROULX,
Sténotypiste officielle.

5335