

**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 2

Séance tenue le 11 octobre 2006 à 13 h 30
Club de golf de Beauceville
721, route du Golf
Beauceville

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 11 OCTOBRE 2006

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MOT DU PRÉSIDENT	1
DÉPÔT DES DOCUMENTS	2
PÉRIODE DE QUESTIONS	
Mme JOSÉE BILODEAU	15
M. GUY QUIRION	18
M. MARIO GRONDIN	23
M. GUY QUIRION	24
PRÉSENTATION SUR LA QUESTION HYDRIQUE	27
REPRISE DE LA SÉANCE	
PRÉSENTATION SUR LE BRUIT	51



SÉANCE DU 11 OCTOBRE 2006
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors bonjour, je vous demanderais de vous asseoir, nous allons débiter.

10 Alors bienvenue à cette deuxième séance de la première partie de l'audience publique concernant le projet de prolongement de l'autoroute 73 entre Beauceville et Saint-Georges par le ministère des Transports.

15 Alors je vous rappelle que la séance de cet après-midi, comme celle qui a eu lieu hier soir, est consacrée au questionnement, donc vous venez poser des questions soit au promoteur, soit aux personnes-ressources, sur le projet et ses impacts. Vous aurez l'occasion, je vous rappelle que la deuxième partie sera consacrée, elle, aux opinions, et cette partie aura lieu à partir du 7 novembre de cette année.

20 Alors j'aimerais vous rappeler quelques règles. D'abord chaque participant pourra poser une question par intervention et pourra se réinscrire par la suite pour des questions additionnelles. Je demande à ce que chaque participant pose les questions directement au président de la Commission qui, lui, se chargera d'aller chercher les réponses soit aux personnes-ressources ou soit auprès du promoteur. N'oubliez pas que la Commission peut aussi intervenir en tout temps pour de l'information additionnelle.

25 J'aimerais aussi mentionner que la Commission ne tolère pas aucune forme de manifestation d'approbation ou de désapprobation, ou de remarques désobligeantes ou d'attitudes méprisantes; le but de cette façon de faire, c'est d'assurer le respect de tous les participants et établir un climat serein pour les débats que nous faisons actuellement.

30 Alors j'aimerais souligner aussi que madame Denise Proulx, qui est la sténotypiste officielle, a été remplacée par madame Florence Béliveau, alors merci madame Béliveau d'être ici avec nous.

35 Cet après-midi, ce qu'on a comme programme, d'abord on a quelques participants qui sont déjà inscrits pour des questions, nous avons également prévu deux (2) présentations techniques, une qui va porter sur le bruit et une autre sur les questions de la gestion des eaux, donc tout le volet hydrique.

40 Alors si vous avez des questions particulières pour ces volets-là, ce serait intéressant que vous puissiez les poser aujourd'hui, parce que les experts sont présents avec nous cet après-midi pour répondre à vos questions.

45 Aussi, n'oubliez pas, pour les experts ou les gens qui sont dans la salle, vous pouvez toujours intervenir, il y a des micros qui ont été installés au bout des tables. Donc si jamais vous avez des experts, monsieur Labrie ou les personnes-ressources, n'hésitez pas de les faire venir à la table, au micro, pour répondre aux questions.

50

DÉPÔT DES DOCUMENTS

PAR LE PRÉSIDENT:

55

Avant de débiter, j'aimerais qu'on revoie ensemble les questions qui ont été laissées en suspens hier et certains documents qui sont à déposer. Alors je vais débiter par le ministère des Transports du Québec, alors on avait eu une question concernant le nombre d'hectares déboisés pour les deux (2) tracés, donc tracé Est et tracé Ouest, et ainsi que le nombre de propriétaires forestiers qui étaient touchés par ces tracés.

60

Est-ce que vous avez l'information à ce sujet-là?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

65

On est en train de compiler, au niveau des propriétaires forestiers, parce qu'on avait fait l'exercice seulement en termes de terres boisées, alors on est en train de faire ça et puis on va avoir la réponse ce soir. Est-ce que ça vous va, monsieur le Président?

70

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, parfait, merci. Donc ce soir, on pourra revenir à cette question.

75

Il a été question aussi de tout l'aspect des coûts, donc toute la question du financement au niveau du fédéral, il y a eu hier des interventions concernant le financement, l'impact du financement sur la modification des délais et du calendrier de réalisation. On nous avait dit que l'autoroute était promise pour 2010 et le fait que le fédéral pouvait participer à ce projet pourrait faire en sorte que le projet se réalise plus rapidement.

80

Alors je sais pas si c'est pour ces questions-là, vous avez des informations additionnelles à nous communiquer présentement?

PAR M. MICHEL LABRIE:

85

Oui. À cet effet, je peux vous lire une petite note, là, par rapport aux annonces publiques qui avaient été faites, il y avait cent trois millions (103 M\$) d'investissement qui avaient été promis par le fédéral et le provincial pour les routes 173 et autoroute 73.

Sur l'autoroute 73, c'est quatre-vingts millions (80 M\$) qui a été annoncé dans le cadre de cette entente, avec un partage de cinquante-cinquante (50 %-50 %), on retrouve donc une participation du fédéral de quarante millions (40 M\$) pour le projet d'autoroute tel que décrit.

90

Le 30 mai 2006, il y a eu un accord de principe sur les grandes lignes de l'entente dans une lettre signée par le ministre Michel Després. Alors pour ce qui est des détails de l'entente, c'est encore en rédaction entre les deux (2) gouvernements.

95

On a parlé d'échéancier aussi, en parlant le bilan des coûts versus l'échéancier. Alors c'est un fait qu'en fonction des disponibilités budgétaires, ça pourra aller plus ou moins vite.

Hier, c'est parce que j'ai remarqué que finalement, ce qui se parle le plus dans les journaux aujourd'hui, c'est les échéanciers et que tout le reste a presque été mis de côté. Alors je voulais amener une petite précision, à savoir qu'effectivement, une partie des échéanciers est reliée aux budgets qui sont disponibles, est-ce qu'on aura vingt (20 M\$), trente (30 M\$) ou quarante millions (40 M\$) par année.

100

Mais essentiellement, il restera que les échéanciers sont aussi définis en fonction du technique. On parlait hier de dix-huit (18) mois pour les avant-projets, l'arpentage, les sondages, plans et devis préliminaires et plans d'emprises et d'acquisitions, ce qui faisait un total, avec les acquisitions, on arrivait à trente-six (36) mois. C'est évident que si tout va bien, c'est des délais qui peuvent être coupés de six-huit (6-8) mois. Donc on aurait dû parler plus d'horizon de deux (2) à trois (3) ans, pour l'ensemble de ce processus-là, plutôt que de dire trois (3) ans.

105

110

Parce que j'ai remarqué qu'on nous a fait faire des additions mathématiques, alors que tout ça est relié. Il faut pas oublier que les relevés sont pas faits encore sur le terrain, et qu'on s'attend pas d'avoir de surprise, mais que l'ensemble de l'échéancier est relié quand même de façon factorielle au technique.

115

Si on y va pour après ça le début du projet, on a annoncé 2010 à peu près. Ce qu'il faudrait retenir aussi, c'est parce que j'ai vu qu'on parlait de 2015, pas avant 2015, mais 2015 ce sera la fin du projet, arbres plantés, arbres poussés, etc. On parlait donc d'un projet qui est tronçonné en deux (2), et si on regarde de la route du Golf, l'intersection de la route du Golf à l'intersection, ce qu'on appelle la sortie sud, on parle plus de l'échéancier, incluant la préparation et ces choses-là, de quatre (4) à cinq (5) ans maximum. Donc il y a une partie de l'autoroute qui sera livrée bien avant les chiffres qui ont été véhiculés un peu partout.

120

125

Alors c'est important d'amener ces précisions-là, et que l'ensemble du budget, c'est évident que l'avancement des travaux reste sujet aux disponibilités budgétaires qui seront dévolues au projet à chaque année.

PAR LE PRÉSIDENT:

130

Juste pour bien comprendre le budget, on parle bien de cent quarante-huit millions (148 M\$) pour l'ensemble, incluant les acquisitions, les plans et devis et les travaux?

PAR M. MICHEL LABRIE:

135

Exact.

PAR LE PRÉSIDENT:

140

Et la partie construction, elle correspond à?

PAR M. MICHEL LABRIE:

145

Cent dix-huit millions (118 M\$).

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc trente millions (30 M\$) pour acquisitions et les études?

150

PAR M. MICHEL LABRIE:

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

155

Est-ce qu'il y a eu des changements par rapport à ce qui était prévu au départ, dans ces budgets-là?

PAR M. MICHEL LABRIE:

160

Pas par rapport à cette nuit!

PAR LE PRÉSIDENT:

165

Non, non, mais...

PAR M. MICHEL LABRIE:

170

Si on parle du projet initial, quand il a été véhiculé des chiffres comme quatre-vingts millions (80 M\$) et ces choses-là, c'est évident, si on parle des chiffres de 2002 ou même d'il y

a quelques mois, c'était les chiffres qui ont été repris avec l'expérience des derniers chantiers qu'on vient de vivre.

175 Aussi, il y a une notion qui semble être oubliée facilement, on parle d'expansion mais quand vous parlez de budget de l'ordre de cent millions (100 M\$), je voudrais juste rappeler que le bitume est passé d'un coût de trois cents dollars la tonne (300 \$/t) à cinq cents dollars la tonne (500 \$/t) cet été, alors juste des éléments comme ceux-là font grimper une facture rapidement de dix (10 %), quinze (15 %), vingt pour cent (20 %).

180 Alors c'est pour ça que quand on parle d'un projet, au début, quand on est dans les estimations de niveau D qu'on appelle, où tu peux avoir des écarts de trente (30 %) à quarante pour cent (40 %) par rapport à la réalité des chiffres de réalisation, c'est normal et c'est régulier qu'on voit, avec la précision des connaissances techniques, avec plus l'échéancier entre le début des travaux et les plans et devis va être court, on amène des précisions dans ce sens-là.

185

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

190

PAR LA COMMISSAIRE:

De façon à ce que ce soit bien clair, pourriez-vous reprendre l'acétate, le dernier acétate que vous avez présenté hier dans votre présentation, s'il vous plaît, et nous dire techniquement quel pourrait être le calendrier de réalisation le plus court, et qu'est-ce qu'il pourrait être en fonction de vos prévisions de budget, pour remettre les pendules à l'heure, si vous voulez, par rapport aux chiffres qui ont été donnés hier pour les calendriers.

195

PAR M. MICHEL LABRIE:

200

Alors l'acétate qu'on retrouve là, alors nous y voici, on parlait des audiences, etc., et vous aviez amené avec justesse le fait qu'en parallèle, les analyses au point de vue environnemental et ces choses-là continuaient.

205

Donc normalement, quand on aura des réponses, autant du BAPE mais aussi le décret nous autorisant à construire, à partir de ce moment-là, on a marqué: plans et devis préliminaires, plan d'acquisitions, dix-huit (18) mois. Et on voyait en parallèle, en fait, c'est pas cumulatif, parce que les deux (2) autres opérations s'effectuent en parallèle, donc on procède aux acquisitions, libérations d'emprises, les plans et devis finaux et les appels d'offres vont se produire dans ce délai-là. On parle de dix-huit (18) mois-dix-huit (18) mois, ça fait trente-six (36) mois.

210

Ce genre de délais là, c'est les délais à peu près maximums qu'on rencontre sur nos projets; ils pourraient facilement être compressibles de six (6) à huit (8) mois, dépendant encore

215 là des budgets disponibles, mais aussi des difficultés rencontrées. Parce que quand on parle
d'acquisitions, entre autres, on essaie toujours, la première période, de négocier de gré à gré;
quand ça fonctionne pas, à nouveau c'est la loi qui rentre en ligne de compte, il y a des dépôts,
le tribunal d'expropriation, etc., et c'est des délais qu'on ne contrôle plus.

220 C'est sûr que le dix-huit (18) mois, habituellement, est un maximum. Donc c'est dans ce
sens-là qu'était présenté l'acétate.

PAR LA COMMISSAIRE:

225 D'accord. Alors on peut comprendre que pour ces blocs-là, ça représenterait entre
vingt-huit (28) et trente-six (36) mois.

PAR M. MICHEL LABRIE:

230 Oui, et on pourrait même parler de vingt-quatre (24) mois. Je fais toujours attention de
pas promettre trop et puis pas respecter nos engagements, c'est plus agréable si on livre six (6)
mois plus tôt.

235 Pour ce qui est de la préparation, on parlait de trois (3) ans mais c'est l'ensemble de tout
ça. Encore là, dépendant des firmes choisies, des budgets qui seront alloués à chaque année
pour la préparation, et les phases, il faut bien comprendre que c'est le portrait pour l'ensemble
des deux (2) phases.

240 Si on ramène ça à la première phase, les plans et devis pourront être livrés plus tôt.
Donc dans ce sens-là, on arrive à la fin, on parlait d'une construction, cinq (5) à six (6) ans pour
l'ensemble du dossier. Et même lui, à la limite, si on sauve un an à la première étape et que les
budgets étaient disponibles tout au long des quatre (4) années ou cinq (5) années que ça peut
prendre, ça peut facilement varier d'une année.

245 À ce stade-ci, en fonction des difficultés rencontrées, je peux pas préciser davantage.
Parce qu'on a entre autres une structure qui pourrait être faite de façon indépendante en même
temps que le premier contrat est octroyé, et qui est pas liée au premier contrat. Alors les accès
sont possibles, et si les argents sont disponibles pour effectuer ces travaux-là en même temps,
on vient de réduire, encore là, d'une autre année le délai.

250 Alors c'est pour ça, il faut pas parler en années, dire 2015, 2013, 2011. On a un
échancier de choses qui doivent être faites, et ces dates-là peuvent être compressibles en
fonction de ce qu'on rencontrera sur le terrain, mais en fonction des argents qui seront mis à
notre disponibilité à chaque année.

255 Alors on parlait, on avait mis cinq (5) à six (6) ans, ça pourrait être facilement quatre (4)
ans qu'on rencontre là, et c'est pas exclu que ça puisse se faire dans un délai semblable.

PAR LE PRÉSIDENT:

260 Donc de toute façon, si jamais on a d'autres questions, on pourra revenir à ces sujets-là
au cours des séances.

PAR M. MICHEL LABRIE:

265 Absolument. Et ce sera toujours difficile d'être beaucoup plus précis que ça, à cette
étape-ci.

PAR LE PRÉSIDENT:

270 Parfait.

Un autre aspect qui avait été soulevé, c'est la question des impacts moyens et faibles
pour les deux (2) tracés concernant les aspects du bruit. Je ne sais pas si vous avez fait une
recherche sur cette question.

275 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Madeleine Lindsay.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

280 Lorsqu'on a fait l'analyse comparative des deux (2) variantes, on est arrivé, ici à
l'époque, aujourd'hui c'est différent parce qu'on a optimisé le tracé et avec les données qu'on a,
additionnelles, ça donne deux (2) impacts forts, deux (2) impacts moyens, mais à l'époque de
l'analyse comparative, c'était un impact sonore fort et un impact moyen ici, à la route Fraser,
285 avec le tracé Est, tandis que pour le tracé Ouest, à la même intersection avec la route Fraser, là
c'était plus deux (2) impacts sonores moyens, et ça demandait une butte de faible importance.

290 Si on prend entre la route Fraser maintenant et le raccordement sud, hier on parlait du
quartier Vériuel qui est ici, et il y a le rang Saint-Charles aussi, alors les résidences le long du
rang Saint-Charles, qui sont ici, on dit de cinq (5) à neuf (9) impacts sonores moyens au niveau
de l'augmentation, et la plus importante butte – je vais me reprendre, je pense que je veux trop
en dire en même temps!

295 En fait, il y aurait de cinq (5) à neuf (9) résidences qui auraient un impact sonore moyen,
et c'est le secteur où il y aurait une plus grande augmentation, en termes de niveau sonore.
Même si c'est la plus grande augmentation, par contre c'est pas des impacts forts, c'est des
impacts moyens. Et comme mesure d'atténuation, il faudrait faire une butte d'un kilomètre
(1 km), à prévoir, au niveau de la comparaison.

300 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est parfait pour le moment.

305 Donc je dirais que tout à l'heure, on va avoir une présentation sur ces aspects-là par le ministère de la Santé, par monsieur Richard Martin, donc on pourra revenir aussi, pour comprendre un peu qu'est-ce qu'on entend par impact moyen, impact fort, à partir de la Politique sur le bruit routier.

310 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

OK, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

315 Maintenant, il y a la question, toujours pour le ministère, la question sur les pressions des tracés sur les terres agricoles, à court et moyen termes.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

320 Ce sera pas long, je vais retrouver la carte.

325 Donc comme on expliquait hier, monsieur le Président, les terres agricoles, au niveau du tracé Est, qu'on touche, sont situées ici. Ici, ça se situe entre la route Fraser et le chemin du Golf, ce serait à peu près au chaînage 13 plus, moi je dirais plus deux cents (200), tandis qu'à la route ici, au rang Saint-Charles, ça c'est les autres terres qui sont touchées, elles sont à dix-huit (18) plus deux cents (200).

330 En fait, on expliquait un peu hier que ce sont les terres principalement qui sont touchées, ce qui fait la différence entre le tracé Est et le tracé Ouest, parce que quand on parlait de trois point trois hectares (3,3 ha) pour le tracé Ouest de terres cultivées qui seraient acquises par rapport à neuf point cinq (9,5 ha) ou neuf point trois (9,3 ha), je me souviens plus exactement, la différence, c'était au niveau du raccordement ici, et peu importe le tracé, le raccordement au niveau de la Petite-Pierrette et au niveau de la 173 reste le même. Alors au niveau des terres agricoles, c'est vraiment ces deux (2) secteurs-là qui sont des terres agricoles cultivées, on s'entend, parce que le reste est en zone agricole entièrement, c'est les endroits où on fait un impact.

PAR LE PRÉSIDENT:

340 Madame Lindsay, je vais vous arrêter. En fait, la question portait plus sur la pression exercée pour le développement, c'est-à-dire est-ce qu'un tracé va amener un développement

par exemple urbain, tant industriel que résidentiel, plus qu'un autre, dans la zone agricole. C'est un peu par rapport à cet aspect-là que la question avait été soulevée.

345 Je me rappelle que la question des chiffres, vous l'avez expliqué hier, bon, le nombre d'hectares et quelle était la différence, mais en termes de pression, pression du développement versus les terres agricoles, s'il y avait un impact par rapport au choix des tracés.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

350 En fait, compte tenu que les deux (2) tracés ont les mêmes sorties et entrées d'autoroute, c'est-à-dire à la route du Golf et raccordement sud, la pression, habituellement, la pression qui est créée, c'est souvent aux alentours des échangeurs. Peu importe le tracé qu'on va prendre, cette pression-là va être là pour les deux (2), les deux (2) tracés.

355 Évidemment, on parlait que l'avantage du tracé Ouest, c'était la voie de desserte qui aurait pu être implantée entre le parc industriel et la route Fraser, mais il faut quand même dire que les gens, quand ils vont vouloir se rendre sur cette voie de desserte là, il faut tout de même qu'ils sortent soit à cet échangeur-là, prendre la voie de desserte, prendre le lien du parc
360 industriel et aller prendre la voie de desserte ici, ou encore prendre la route du Golf, prendre la 173, monter pour aller prendre cette voie de desserte là.

Alors la pression à court et moyen termes serait surtout au niveau des échangeurs et le fait est qu'au niveau du tracé Est, par contre, comme on est plus loin du périmètre urbain, il
365 serait surprenant qu'il y ait des gros développements qui se fassent. Parce qu'il faut quand même dire que la ville de Beauceville compte six mille cinq cents (6500) habitants environ, et bon, avant que le développement se rende jusque-là, il y a encore plusieurs années.

Et il faut aussi, quand on parle d'étalement urbain ou de pression urbaine, il faut quand
370 même dire que la route Fraser, ici, elle a quand même subi plusieurs pressions de développement, dans le sens où c'est bâti de chaque côté pour une bonne partie de la route Fraser. Et ça, je pense pas que ça se modifierait beaucoup, peu importe le tracé, parce que c'est déjà enclenché, on pourrait dire, cet étalement urbain.

375 Est-ce que ça répond?

PAR LE PRÉSIDENT:

380 Ça répond, oui, merci.

Maintenant, concernant la question de l'eau potable, on avait posé la question de qu'est-ce qui se faisait ailleurs au Québec pour orienter les suivis, puis déterminer les temps de parcours aussi des contaminants, des sels déglaçants.

385 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Monsieur le Président, il y a une présentation qu'on peut faire et aussi, pour ces questions plus précises là, je passerais la parole à monsieur Jacques Bélanger qui a fait les recherches ce matin.

390

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être avoir un début de réponse avant la présentation.

395 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Oui. Alors Jacques, je vais te passer la parole.

PAR M. JACQUES BÉLANGER:

400

Au niveau du suivi, monsieur le Président, la durée de base du suivi, comme on va le voir dans la présentation, elle est établie à deux (2) ans après la réalisation du projet. Cette durée-là, elle est déjà prudente car généralement, très généralement, les changements surviennent dès la première année, les changements dans la qualité de l'eau en aval hydraulique.

405

Madame Journault demandait hier s'il est arrivé qu'on ait dû poursuivre ce suivi-là plus longtemps, c'est arrivé mais assez rarement qu'on ait dû le poursuivre pour une troisième année et dans un cas, le suivi a duré cinq (5) ans, mais c'est un cas où le suivi, la durée du suivi avait été imposée par décret au ministère des Transports.

410

Mais généralement, les changements surviennent, on peut dire, la première année ou dans les deux (2) premières années. Et en particulier dans le cas où on est dans le roc, comme ça va être le cas ici.

415

PAR LA COMMISSAIRE:

D'accord. Alors dans les deux (2) premières années, mais j'imagine que pour que vous déterminiez que les changements apparaissent dans les deux (2) premières années, c'est que vous avez fait une vérification à plus long terme?

420

PAR M. JACQUES BÉLANGER:

Oui, comme je vous dis, dans la plupart des autres suivis qui ont été faits, on remarquait qu'en deuxième année, troisième année, les données ne changeaient plus, les concentrations de sel par exemple dans l'eau potable demeuraient constantes et inférieures aux normes. Ou

425

alors si elles étaient supérieures aux normes, évidemment, on avait pris des mesures en conséquence.

430 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Lorsqu'il y a une présence de conductivité plus élevée, c'est un paramètre qui vous indique qu'il y a une contamination potentielle?

435 **PAR M. JACQUES BÉLANGER:**

Il y a différents paramètres, on va les voir dans la présentation, il y a treize (13) paramètres qui sont suivis, dans le cas des études, liés au transport.

440 **PAR LA COMMISSAIRE:**

D'accord, on reviendra plus en profondeur à ce moment-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

445

Parfait, merci beaucoup.

Un dernier point, c'était la question qui concernait les débits supplémentaires en raison de l'autoroute. Je pense qu'on va avoir une présentation tout à l'heure, ça va inclure ces aspects-là, donc on pourra à ce moment-là...

450

PAR M. LUC BILODEAU:

On peut donner un début de réponse, monsieur Pierre Tremblay peut donner un début de réponse et on reviendra dans la présentation.

455

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

460

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

Je pense que la meilleure chose, ce serait de tout présenter ça lors de la même présentation.

465

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait. Alors tout à l'heure, on pourra vous inviter à le faire, merci.

470 Je vais maintenant aller du côté des personnes-ressources. Monsieur Mailhot, du
ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, on avait la question
concernant les attentes, les engagements, excusez-moi, les articles de loi qui nous disent que
le ministre doit informer les municipalités d'un projet lors du dépôt d'un avis.

475 C'est un règlement, je pense, si je me trompe pas?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

480 Oui monsieur le Président, c'est dans le Règlement sur l'évaluation et l'examen des
impacts, c'est l'article 14. Je vais le lire, ça va être plus simple, on dit:

485 "Le ministre informe les municipalités régionales de comté et les municipalités locales
dans les limites desquelles l'initiateur du projet a l'intention d'exécuter ce projet, de toute
demande de certificat d'autorisation soumise en vertu de l'article 31.1 de la loi."

490 Donc comme je l'ai mentionné hier, c'est que madame Journault avait raison mais
j'avais pas tort, c'est qu'effectivement, il y a cette obligation-là qui existe dans le règlement. Par
contre, on mentionne bien, la demande de certificat d'autorisation parle pas d'un avis de projet,
et puis on peut voir que dans ce texte-là, on dit pas quand et on dit pas comment.

495 Mais si on regarde le règlement, comment il est fait, c'est que cet article 14 là s'inscrit
dans la section 4 qui s'appelle "Information et consultation publiques". Donc l'interprétation
qu'on a du moins de cet article-là, c'est que cette obligation-là arrive une fois que le ministre a
décidé de rendre public le dossier. Donc c'est seulement à ce moment-là que l'obligation en
est.

500 En ce qui concerne l'avis de projet, comme je mentionnais hier, c'est un avis de projet
qui est envoyé au ministre en tout début de procédure, c'est pas public automatiquement mais
évidemment, en vertu de la Loi d'accès à l'information, des citoyens pourraient demander
d'avoir cet avis-là et là, bien, il faudrait faire les demandes en fonction de la Loi d'accès à
l'information, regarder ça. Normalement, c'est donné. Mais on regarde s'il y a pas, si on peut
dire, des secrets industriels ou confidentiels dans l'avis qui pourraient être à ce moment-là
retenus en vertu de la Loi d'accès à l'information.

505 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça va, merci.

510 Un autre aspect aussi qui a été soulevé, c'est concernant l'événement qui avait eu lieu
en 2002 à Beauceville concernant une pluie, donc on avait demandé si ça représentait une crue
de un dans vingt (20) ans, cent (100) ans ou deux cents (200) ans, est-ce que vous avez de
l'information à ce sujet.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

515 Oui, monsieur le Président, on a fait quelques recherches dans nos dossiers, et j'ai un avis technique qui date du 19 juillet 2002, qui vient du Centre d'expertise hydrique du Québec, et je vais lire peut-être les deux (2) paragraphes qui vous intéressent le plus. On dit:

520 "Le 1^{er} et le 2 juillet 2002, le débit moyen journalier était respectivement de sept cent trente-quatre virgule trois mètres cubes-seconde (734,3 m³/s) et quatre cent huit virgule huit mètres cubes-seconde (408,8 m³/s) à la station 023429 sur la rivière Chaudière, avec une pointe de mille quatre cent quatre-vingt-quatorze mètres cubes-seconde (1494 m³/s) à douze heures (12 h) hne. La valeur journalière du 1^{er} juillet représente un débit de récurrence d'environ trois (3) ans, alors que la valeur instantanée est de l'ordre de la crue centenaire. Ceci est typique d'une crue éclair estivale (flash flood).

525 "D'autre part, le 1^{er} et le 2 juillet 2002, le débit moyen journalier était respectivement de deux cent quatre-vingt-trois virgule six mètres cubes-seconde (283,6 m³/s) et de cent cinquante-quatre virgule zéro mètres cubes-seconde (154,0 m³/s) à la station 023422 sur la rivière Famine, avec une pointe de quatre cent huit virgule zéro mètres cubes-seconde (408,0 m³/s) à seize heures (16 h) hne. La valeur journalière du 1^{er} juillet représente une crue de récurrence de vingt (20) ans, alors la pointe instantanée est supérieure à la crue centenaire."

535 Donc je pourrais déposer le document en question.

Et pour information additionnelle, bien, suite à cette lettre-là, j'ai demandé quelle était la valeur de la crue centenaire. Pour la rivière Famine, ce serait de trois cent cinquante-deux mètres cubes-seconde (352 m³/s), alors qu'on avait quatre cent huit mètres cubes-seconde (408 m³/s) à ce moment-là.

540

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc vous allez déposer le document en question?

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

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

550

Parfait, merci beaucoup.

Monsieur Francoeur, de la Ville de Beauceville, bonjour. Est-ce que vous avez d'autres informations à ce sujet à nous communiquer?

555

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

560 Tout simplement juste pour vous dire que normalement, à cette période de l'année, le débit de la rivière est à peu près entre trente (30 m³/s) et quarante mètres cubes-seconde (40 m³/s). Donc vous voyez la progression.

565 Et pour ajouter, bon, si c'est les chiffres que monsieur a dit, donc on rajoute le barrage Sartigan, les mesures prises au barrage Sartigan, on rajoute ceux de la rivière Famine, on rajoute ceux de la rivière, je pense que c'est du Loup, à Notre-Dame-des-Pins, et rendu à Beauceville, on rajoute ceux de la rivière du Moulin. Donc c'était des débits incroyables en l'espace d'une douzaine d'heures.

PAR LE PRÉSIDENT:

570 Parfait, merci beaucoup.

575 Également hier, il a été question aussi des ententes, des engagements du ministère envers votre municipalité ou vice versa, concernant le tracé Est. On va se réserver ce soir pour en discuter, je pense que monsieur le maire va être présent ce soir pour venir exposer son point de vue là-dessus.

Il y a également un document, un jugement de la CPTAQ, je ne sais pas si vous l'avez en main, il faudrait en faire le dépôt.

580 **PAR M. JACQUES FRANCOEUR:**

585 Oui. Je veux juste peut-être vous lire une section. Ce jugement-là était une demande d'exclusion de la part de la Ville de Beauceville pour l'agrandissement du parc industriel, il fait référence à un autre jugement qu'on est en train de chercher, toujours par la CPTAQ, un des paragraphes dit:

"Dans une décision rendue au dossier – je laisse faire le numéro – la Commission précisait que le parc industriel pouvait logiquement s'étendre jusqu'à l'autoroute."

590 Dans cette demande, lorsqu'on a fait notre demande d'exclusion, le tracé de l'autoroute était le tracé de référence, c'est-à-dire le tracé Ouest. Et le jugement auquel ils font allusion, c'est une demande d'un citoyen, propriétaire d'un terrain dans la partie ouest de la ville, de l'autre côté de la rivière, et qui avait un projet de faire un parc industriel privé.

595 Et lors des discussions avec la Ville, la Commission, le citoyen, la MRC, je pense qu'il avait été convenu et c'est là que la Commission avait dit, bon bien, le développement du secteur ouest de la ville sera très limité en termes de dézonage et tout le développement industriel devra se faire dans le parc industriel reconnu de la ville, qui était celui qu'on connaît.

600 Et à ce moment-là, la Ville s'était engagée, de même que la MRC, à dire, bon bien, s'il y a du développement industriel à Beauceville, maintenant ça va être seulement dans le parc industriel en place et dans les agrandissements qu'on prévoyait.

605 J'ai demandé au personnel de chercher cette décision-là et de me faire en onze (11) copies, aussitôt qu'ils l'auront trouvée. C'est des jugements quand même qui datent de 2003 et l'autre doit dater d'à peu près 2000, 2001.

PAR LE PRÉSIDENT:

610 Parfait, je vous remercie beaucoup.

Maintenant, est-ce qu'il y a d'autres personnes-ressources qui ont des documents à déposer ou de l'information à nous communiquer? Dans la salle, ça va?

615 Donc on va débiter avec les participants.

**PÉRIODE DE QUESTIONS
JOSÉE BILODEAU**

620

PAR LE PRÉSIDENT:

625 D'abord monsieur Pascal Veilleux, est-ce qu'il est présent? Il est pas arrivé encore, il va venir cet après-midi? Donc quand il sera arrivé, on pourra l'appeler.

Nous invitons maintenant monsieur Charles Roy, il n'est pas ici.

Madame Josée Bilodeau.

630 **PAR Mme JOSÉE BILODEAU:**

635 Je voulais parler de la troisième séance d'information que la population a été invitée à participer. Ça s'est déroulé le 29 novembre 2004, et le ministère des Transports, à ce moment-là, nous a présenté la variante retenue, le tracé Est, avec ses impacts.

640 Et je me souviens bien d'une intervention qui était du maire H. Marcel Veilleux à ce moment-là, monsieur Veilleux est intervenu au micro et a dit au ministère des Transports: vous ne devriez pas parler du tracé retenu mais plutôt de tracé encore à l'étude puisqu'on est en train de faire, conjointement avec vous, le ministère des Transports, une étude sur les répercussions économiques des deux (2) tracés.

645 Et cette étude, quand on en prend connaissance justement, cette étude visait à éclairer le choix du tracé qui sera retenu par le promoteur. Alors cette rencontre-là a eu lieu le 29 novembre 2004, le ministère avait déjà décidé, quoi, du tracé, et l'étude a suivi en mars 2005; alors on a eu les conclusions seulement en mars 2005.

650 Ça veut dire que le ministère des Transports, je voudrais leur poser la question, pourquoi est-ce qu'ils n'ont pas attendu les conclusions de l'étude. Et, je le rappelle, une étude à laquelle ils participaient avec la Ville.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

655 Monsieur Labrie, dites-nous si l'étude en question, si vous l'avez considérée, de quelle façon.

PAR M. MICHEL LABRIE:

660 Madame Lindsay va répondre à cette question.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

665 Oui, effectivement, on avait marqué, sur la présentation, "Projet retenu", et monsieur le maire avait effectivement fait la remarque à monsieur Caron, qui était notre directeur à l'époque, qu'on aurait peut-être dû employer un autre mot puisque nous étions effectivement en train de préparer une étude, on avait formé un comité et on préparait une étude indépendante pour déterminer, de façon disons plus en détail les impacts sur la ville de Beauceville.

670 On a reconnu qu'on avait fait une erreur dans la présentation, parce qu'on n'avait peut-être pas utilisé le bon terme, et on a attendu. Bon, la présentation, on l'a reconnu, monsieur Caron a dit, oui effectivement, c'était peut-être pas le bon terme.

675 Mais on a attendu, on a participé au comité, on a commenté l'étude, on a commenté aussi le devis pour la firme qui a fait l'étude, et on a attendu les conclusions de l'étude avant de poursuivre et de déposer l'étude d'impact que nous avons déposée en juin 2005. Alors on a tenu compte de l'étude.

680 Mais l'étude, en fait, n'avait pas précisé – parce que nous, on avait déjà une étude économique, on avait déjà déterminé que le tracé Ouest comportait un avantage sur le tracé Est, concernant la voie de desserte, on l'avait déjà mentionné. Mais elle venait pas préciser, par contre, l'ampleur de cet avantage-là et pour nous, le ministère, c'était une des prémisses, il fallait quand même avoir un petit peu plus d'information pour dire, oui, on change, cet élément-là devient plus pesant dans la balance.

685 Mais on a attendu les résultats de l'étude avant de déposer l'étude d'impact. Et même, on n'avait pas terminé les plans d'avant-projet non plus, on attendait un peu, on complétait certains éléments de l'étude mais les éléments qui étaient communs, dans le secteur de Notre-Dame-des-Pins, entre autres.

690 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc si on comprend bien, c'est que même avec l'étude, même si le tracé Ouest semblait être le tracé le plus avantageux au point de vue économique, votre décision a été de retenir le tracé Est pour d'autres aspects; c'est-à-dire l'élément économique a pas eu le poids, 695 en fait, pour faire en sorte qu'il soit déterminant dans votre choix.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

700 Non. Bien en fait, peut-être que je me suis mal exprimée, en fait, ce qu'on pourrait dire, monsieur le Président, c'est que oui, il y avait un potentiel, un potentiel additionnel avec la voie de desserte, au tracé Ouest. Mais ça comportait pas nécessairement un avantage majeur, on n'a pas pu le chiffrer. L'étude a pas été capable de le chiffrer à ce moment-là.

705 Oui, on reconnaît qu'il y a un potentiel, mais un potentiel, ça reste un potentiel; si on le développe pas, si on n'a pas les sous pour le développer, ça demeure un potentiel. Alors c'était comme plus hypothétique.

710 Alors c'est pour ça que ça a pas nécessairement rentré, ça a pas fait pencher, en fait ça a pas modifié la décision du ministère à ce moment-là. Mais en fait, je dis que ça a pas modifié, oui, ça a modifié, dans le sens qu'on a pris d'autres engagements envers la Ville, concernant le prolongement du parc industriel, du lien au parc industriel.

715 On a reconnu qu'il y avait une importance qu'on pouvait pas, bon, donner accès au centre-ville de Beauceville, qu'il y avait des contraintes au point de vue topographique, hydrologique pour le tracé Ouest, et bon, pour compenser, on a notamment, on s'est engagé à prolonger le lien du parc industriel. Aussi, la route Fraser, on en a parlé hier, et la réfection du rang Saint-Charles entre le lien du parc industriel et la route Fraser.

720 En fait, on en a tenu compte mais différemment que ce que les gens auraient peut-être souhaité qu'on fasse.

PAR LE PRÉSIDENT:

725 Merci.

Madame Bilodeau, est-ce que ça vous va?

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

730 Oui. Bien je reviendrai, en fait, sur la pondération justement des critères qui ont été pris en compte.

PAR LE PRÉSIDENT:

735 En fait, vous pouvez vous réinscrire.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

740 Merci.

GUY QUIRION

745 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'appellerai maintenant monsieur Guy Quirion, je ne sais pas s'il est présent cet après-midi. Oui.

750 **PAR M. GUY QUIRION:**

Guy Quirion, producteur agricole.

755 Moi, je sais pas si vous vous souvenez de mon intervention d'hier, c'était sur la faune, sur les ravages de chevreuils.

760 Alors nous avons fait quelques recherches aujourd'hui, et on a des tableaux prouvant hors de tout doute ce que j'ai dit hier, s'il y en a d'autres qui pouvaient pas le prouver. Alors ces tableaux-là, on les a ici, sur la récolte des chevreuils. Ça, c'est des récoltes de chasse de deux (2) ans.

Alors à ce moment-là, près des champs que je vous disais, si vous voulez remettre le tableau s'il vous plaît...

765 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Dites-moi, monsieur Quirion, ces tableaux-là, est-ce qu'ils proviennent de l'étude d'impact?

770 **PAR M. GUY QUIRION:**

Oui.

775 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous pouvez nous dire...

780 **PAR M. GUY QUIRION:**

Ils viennent des tableaux du ministère des Transports.

PAR LE PRÉSIDENT:

785 ... la figure, c'est laquelle vous avez dans les mains, est-ce que vous pouvez nous dire le numéro de la figure, est-ce que c'est indiqué?

Peut-être, madame Lindsay, si vous pouvez aller voir, s'il vous plaît.

790 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Je vais prendre quelques minutes, parce qu'il faut que j'installe le CD.

PAR M. GUY QUIRION:

795 Étude d'impact sur l'environnement.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

La figure 4, c'est une ancienne version de l'étude.

800

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Lindsay, est-ce que c'est dans le rapport principal de l'étude d'impact?

805 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Oui, c'est le rapport principal.

PAR LE PRÉSIDENT:

810

Donc c'est le document PR3.1.

PAR M. GUY QUIRION:

815 Je pourrai peut-être parler, hier il y en a un qui a fait allusion au découpage de la ligne de transport hydroélectrique. La ligne de transport hydroélectrique ne découpe en aucun cas les terres, on peut complètement passer et ça permet pas à personne d'autre de passer, et il y a aucun pylône dans les champs de production agricole.

820 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je me souviens hier de l'intervention.

PAR M. GUY QUIRION:

825 Ça manquait un peu d'éclaircissement là-dessus.

PAR LE PRÉSIDENT:

830 Non, je me souviens de l'intervention hier de monsieur, en fait il parlait de morcellement, c'était pas du morcellement mais je pense que ça a été expliqué aussi, que ça permettait quand même l'utilisation en dessous. Merci.

Est-ce que ça va, madame Lindsay?

835

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

J'ai un petit problème informatique, l'ordinateur veut pas lire mon CD.

840 Alors est-ce qu'on peut revenir ce soir avec l'image?

PAR LE PRÉSIDENT:

845 Monsieur Quirion, est-ce que vous voulez revenir avec cette question-là ou si vous pouvez la faire quand même, même si on n'a pas la figure?

PAR M. GUY QUIRION:

850 Même si on n'a pas la figure, tout le monde se rappelle de l'image qu'on avait hier, qui avait été présentée, il y avait deux (2) ravages de chevreuils qui étaient là aussi, sur l'étude d'impact, ça c'est la figure 2 du ministère des Transports, et dans ces deux (2) ravages-là, c'est exactement où je vous avais dit, la récolte même des chevreuils, la densité de récolte est vraiment aux deux (2) places qu'il y avait des ravages importants.

855 Ça fait qu'environ deux cents (200) à deux cent cinquante (250) chevreuils qu'il y a dans ces deux (2) ravages-là, celui du ruisseau Fraser et celui-là près des champs qui vont toucher au rang Saint-Charles, la pointe de champs là où la voie de desserte arrive au rang Saint-Charles, qui suit la ligne d'Hydro. Justement là, alentour de là, c'est là que la densité de récolte est la plus haute.

860 Ça fait que ça prouve hors de tout doute mes dires d'hier, je pense qu'avec la densité de récolte, là. Tandis qu'en bas, le long du tracé Ouest, vous pouvez regarder vous autres mêmes, il y a presque pas de récolte, donc c'est vraiment des petits groupes de chevreuils, de trois-quatre (3-4) chevreuils ici et là, il y a pas de ravage comme tel.

865 Je savais qu'il y en avait aussi, du chevreuil, parce que je suis né là et ça fait cinquante (50) ans que je reste là, ça fait qu'on les connaît. Mais ça prouve hors de tout doute qu'il y a très peu de chevreuils en bas, regroupés.

870 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci.

875 Est-ce que vous avez une question particulière à ce sujet-là ou c'est une information que vous voulez nous transmettre?

PAR M. GUY QUIRION:

880 C'est une information parce qu'hier, personne n'avait l'air à connaître l'information et le nombre réel de chevreuils dans ces deux (2) ravages-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

885 Parfait, je vous remercie beaucoup, monsieur.

Madame Journault.

PAR LA COMMISSAIRE:

890 Est-ce que ça arrive, au ministère des Transports, de faire des équipements pour permettre aux agriculteurs d'aller de part et d'autre d'une autoroute?

895 Parce que là, on a vu hier que ça pourrait faire en sorte qu'il y aurait un très grand détour qui devrait être fait par les agriculteurs qui sont situés du côté Est, qui verraient leurs terres sectionnées par le tracé Est.

Alors comment, dans les faits, ils pourraient...

PAR M. LUC BILODEAU:

900 Bien en fait, quand il y a la négociation pour les acquisitions de terrains et les indemnités pour les acquisitions de terrains, il y a des ententes qui sont prises avec les propriétaires pour dédommager les contraintes qui sont amenées par la construction de l'autoroute.

905 Est-ce qu'il y a des équipements, c'est un peu des cas particuliers, mais en général, ça se négocie avec les propriétaires, des cas particuliers.

PAR LA COMMISSAIRE:

910 Je vous parlais de tunnels ou bien par exemple, si on parle de routes qui devraient être utilisées, est-ce qu'on pourrait faire des accotements plus larges, de façon à ce que, prévoir des accotements suffisamment larges pour que la circulation de la machinerie agricole puisse se faire sans causer un problème de sécurité à ces agriculteurs-là et aux autres gens qui utilisent la route.

915

PAR M. MICHEL LABRIE:

Monsieur Jean-Louis Doucet pourrait vous amener des précisions là-dessus.

920 **PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:**

Pour les producteurs agricoles, nous avons déjà prévu différents accotements, entre autres sur le rang Saint-Charles, ici, pour tous les producteurs agricoles.

925 Donc ici, les accotements vont être élargis. Donc au niveau des traversées agricoles, il y a pas de problème pour permettre la traversée des équipements agricoles.

930 Également, à la route Cumberland, ici, à la route Cumberland, nous avons prévu également élargir les accotements pour les équipements agricoles. Et également, s'il y avait des besoins au niveau des équipements agricoles, on pourrait traverser ici, à la 181^e, aussi.

Donc il y a déjà, sous les viaducs, des traversées agricoles possibles.

PAR LA COMMISSAIRE:

935

Possibles, donc est-ce que ça fait partie intégrante du projet que vous présentez ou c'est des négociations qui peuvent se faire?

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

940

C'est déjà prévu.

PAR LA COMMISSAIRE:

945

C'est déjà prévu?

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

950

C'est déjà prévu, les accotements sont déjà prévus pour être élargis.

MARIO GRONDIN

955

PAR LE PRÉSIDENT:

J'appellerais maintenant monsieur Mario Grondin.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

960

Monsieur le Président, on a trouvé la figure dont monsieur Quirion faisait référence tout à l'heure, la figure 4.

PAR LE PRÉSIDENT:

965

Vous l'avez trouvée, mais est-ce que vous pouvez la présenter?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

970

Oui, on va changer les fils d'ordinateur et on vous la présente tout de suite.

PAR LE PRÉSIDENT:

975

Donc monsieur Grondin, posez votre question et ensuite, on reviendra sur cette figure-là.

PAR M. MARIO GRONDIN:

980

Merci, monsieur le Président. Mario Grondin, Syndicat de l'Érable.

985 C'est au niveau hydrique, cet après-midi ça a de l'importance, les experts sont là, comme vous l'avez précisé tout à l'heure. Dans le tronçon Saint-Joseph-Beauceville, est-ce que le ministère a rencontré des problèmes à cet effet, sur le tracé entre Saint-Joseph et Beauceville, lors de la construction; et si oui, est-ce que le ministère a prévu des mesures pour éviter les problèmes d'érosion et assurer la protection des nombreux plans d'eau, lacs et cours d'eau, que l'on retrouve entre Beauceville et Saint-Georges.

990 Est-ce que vous avez eu des problématiques entre Saint-Joseph et Beauceville, si oui, est-ce que vous allez prévenir le cas entre Beauceville et Saint-Georges.

PAR LE PRÉSIDENT:

995 Donc vous voulez connaître, en fait, ce qui s'est passé sur le chantier actuel, et s'il y a des mesures qui sont prises à ce sujet-là, pour pas qu'on ait la même situation dans le dossier actuel.

PAR M. MARIO GRONDIN:

1000 Exactement, eaux troubles ou...

PAR M. MICHEL LABRIE:

Pour cette question, monsieur Pierre Robitaille va répondre.

1005 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc peut-être dans cinq-dix (5-10) minutes, on va faire une présentation, je vais inviter monsieur Robitaille pour cette question-là, hydrologique, on pourra répondre à ça.

1010 Je vais d'abord revenir sur la figure, si on peut la présenter, elle est là. Est-ce que monsieur Quirion peut revenir, s'il vous plaît.

1015

GUY QUIRION

PAR M. GUY QUIRION:

1020 Monsieur le Président, hier on vous parlait du ravage près du ruisseau Fraser, ici. Ça, on regarde la récolte, c'est de sept (7) à neuf (9) au kilomètre, la récolte ici en bas, dix (10) et plus, c'est plus foncé, ces deux (2) parties-là, et de sept (7) à neuf (9). Et l'autre partie qui est de sept (7) à neuf (9), et même tout près, dix (10) et plus, qui sont l'autre ravage que je vous parlais. Entre deux (2), bien, il y a une zone un peu plus tranquille.

1025 Et le tracé Ouest, je vous disais exactement que c'était pas mal la limite de distribution
du cerf de Virginie, on le voit facilement par la récolte, parce qu'il y a beaucoup de résidences
qui sont quand même très près, s'il y en avait tant que ça, évidemment ils en récolteraient.
C'est très facile à voir par ce tracé de récolte là.

1030 Et il y a un autre acétate, aussi, que je vais demander tantôt parce que madame les
avait pas, c'est la figure 2, la même étude, je sais pas si vous l'avez. Oui. Encore, ce qui
prouve encore, voyez-vous, "Nourriture et tendance abri", ce sont les longues flèches brunes,
rouge vin ou en tout cas, ici même alentour évidemment de mes champs, en réalité. Regardez,
"Nourriture et tendance abri", comment est-ce qu'il y en a; je vous parlais d'environ deux cents
(200) chevreuils, c'est très visible que c'est là que la concentration est la plus grande.

1035 Ça fait que ça prouve hors de tout doute, ça aussi, partir du ruisseau Bolduc, ici, à aller
jusqu'à la zone plus foncée, je sais pas qu'est-ce que c'est, mais c'est là la plus grande
concentration dans la région même.

1040 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

1045 Madame Desjardins, est-ce que vous avez des précisions à nous apporter à ce sujet?

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

1050 Oui, je voulais simplement dire qu'il y a pas de contradiction entre les prétentions de
monsieur sur la situation du cerf puis le contenu de l'étude d'impact. On voit aussi, à la figure
4.4 de l'étude d'impact finale, on voit la répartition de l'habitat d'hiver.

1055 Ce qui se passe, c'est qu'en été, le cerf est réparti dans l'ensemble des superficies
boisées du territoire. Par contre, en hiver, il se regroupe dans ce qu'on appelle les ravages, qui
sont des endroits où ils retrouvent plus d'abris.

Alors effectivement, à côté des terres de monsieur, on voit sur la figure 4.4 qu'il y a un
ravage, qu'on appelle un pochette, qui a une superficie d'environ deux kilomètres carrés
(2 km²), qu'on a observée en 98, en 2005 et en 2006, c'est vrai.

1060 On peut estimer que dans ce type de petite pochette là, il se regroupe entre quinze (15)
et vingt (20) cerfs par kilomètre carré; ça veut dire qu'on peut retrouver, dans ce secteur-là, une
quarantaine, peut-être une cinquantaine de cerfs qui vivent dans ce petit boisé-là de deux
kilomètres carrés (2 km²) de superficie durant l'hiver, parce que le cerf retrouve là les conditions
propices en termes d'abri, il y a plus de résineux qu'ailleurs où il y a des feuillus.

1065

1070 Alors au printemps, ces animaux-là vont se disperser dans l'ensemble du territoire, comme les autres cerfs qui sont regroupés dans d'autres petites pochettes tout le long du tracé, comme les cerfs du ravage de rivière Famine à Saint-Georges se dispersent également, comme ceux du ravage de la rivière Calway, qui est à Saint-Joseph, se dispersent aussi. Alors l'été, ils occupent l'ensemble du territoire boisé.

1075 Maintenant, la carte de densité de récolte qu'on voyait, ça c'est la récolte par les chasseurs à l'automne; ça reflète plus la distribution en été, parce que les cerfs sont pas encore, au moment de la chasse, les cerfs sont pas encore regroupés dans les ravages. Ils vont se déplacer dans les ravages lorsque la couche de neige devient plus importante.

1080 Alors il y a pas de contradiction, il y a du cerf un peu partout le long de ce tracé-là, il y a des petits ravages, qui sont pas des ravages de grande superficie comme ceux de la rivière Famine à Saint-Georges ou ceux de la rivière Calway, mais il y a des habitats "hivernaux" du cerf également dans les deux (2) tracés qu'on retrouve dans la portion qui est à l'étude. Il y a pas de contradiction entre votre perception, monsieur, puis ce qui est traduit dans l'étude d'impact.

1085 Et évidemment, construire une autoroute, bien, on perd de la superficie boisée qui est l'habitat hivernal du cerf. C'est écrit également dans l'étude d'impact.

PAR M. GUY QUIRION:

1090 Je parle d'habitat été et hiver; parce que c'est le même nombre de chevreuils qu'il y a là, été comme hiver. On les comptait encore voilà deux (2) semaines, on était encore dans l'été, voilà deux (2) semaines, on comptait, à peu près le nombre que vous parlez de quinze-vingt (15-20), moi je comptais encore quarante-quarante-cinq (40-45), voilà deux (2) semaines. Ça, c'est juste alentour. L'hiver, la concentration est beaucoup plus grande.

1095 Mais évidemment, quand on reste là et qu'on a des champs...

PAR LE PRÉSIDENT:

1100 Monsieur Quirion, adressez-vous à moi.

PAR M. GUY QUIRION:

1105 ... on peut facilement les compter. On a juste à les compter le soir, à partir de cinq heures (5 h), ils sont là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1110 Écoutez, moi je vais vous inviter, monsieur Quirion, à nous déposer un mémoire en deuxième partie, évidemment nous expliquer clairement, ou verbalement, pas nécessairement par écrit, vous pouvez venir verbalement nous expliquer ça. Je pense que la deuxième partie de l'audience, c'est justement pour vous permettre d'exprimer vos opinions.

1115 Alors je pense que vous avez de l'information de chaque côté, vous avez votre vision des choses, c'est intéressant pour la Commission de connaître votre vécu dans le milieu où vous vivez. Alors on vous invite à venir en deuxième partie nous faire part de vos commentaires.

PAR M. GUY QUIRION:

1120 Je vous remercie beaucoup, monsieur le Président. Merci.

PRÉSENTATION SUR LA QUESTION HYDRIQUE

1125

PAR LE PRÉSIDENT:

1130 Monsieur Labrie, est-ce que vous êtes en mesure de commencer à pouvoir présenter la question hydrique, est-ce que vous êtes prêt, vous êtes équipé pour ça, la logistique, tout est prêt?

1135 Donc on pourrait procéder à cette présentation-là. Et ensuite, on pourra répondre à la question de monsieur Grondin, concernant ce qui s'est fait ou qu'est-ce qui se fait actuellement sur le chantier entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville.

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

1140 Alors je pense que la première chose dans le cadre de l'étude hydraulique, de l'étude hydrologique, c'est de rappeler le contexte de la rivière Chaudière.

1145 En 1991, en 1993, il y a eu deux (2) inondations importantes qui ont affecté toute la vallée de ce qu'on appelle la zone des eaux mortes de la rivière Chaudière, entre Scott-Jonction et en fait, on peut même dire Beauceville, et au sud de Beauceville en s'en allant vers Saint-Georges. L'inondation de 1991 était une inondation d'une période de retour je pense supérieure à cent (100) ans, et l'inondation de 93 était une période de retour d'environ une vingtaine d'années.

1150 Suite à ces deux (2) événements qui ont causé énormément de dommages aux propriétés privées, le ministère de la Sécurité publique avait demandé une étude de modélisation hydraulique du bassin versant de la rivière Chaudière, et c'est TecSult qui avait fait cette étude pour le ministère de la Sécurité publique; c'est moi qui étais chargé de cette étude-là.

1155 Suite à cette étude-là, il y a plusieurs recommandations qui ont été faites, et une des recommandations, c'était la mise en place d'un comité de bassin, qu'on appelle le COBARIC, et le COBARIC devait voir à favoriser l'implantation des recommandations de l'étude.

1160 Il y avait trois (3) volets à l'étude. La première partie, c'était de déterminer l'impact ou l'effet des activités humaines sur l'augmentation de la fréquence des inondations. Alors donc, on était retourné quasiment au début de la colonisation sur le territoire de la Beauce, pour déterminer quel a pu être l'effet des modifications, l'utilisation des sols, etc.

1165 Et la deuxième partie concernait les inondations en eaux libres, principalement concentrées dans la région entre Scott-Jonction et Beauceville.

Et par la suite, la troisième partie concernait les inondations avec couvert de glace, les embâcles qui se produisent lors des débâcles au printemps, et ça, c'était principalement concentré dans la région de Beauceville, ici, et ainsi que dans la région de Saint-Georges.

1170 Alors une des recommandations ou un des constats de l'étude, c'était qu'il y a certaines pratiques humaines qui entraînent des modifications importantes au drainage naturel sur le bassin versant, et entre autres le drainage routier. Alors il y avait d'autres activités, il y avait les coupes forestières, il y avait l'agriculture, le drainage agricole, etc., mais le drainage routier avait été identifié comme une source importante de modification au drainage naturel sur le bassin versant, et on avait indiqué pourquoi le drainage routier avait un impact.

1180 Alors donc, le drainage routier, comme je le mentionne, a des effets sur le drainage naturel du milieu et aggrave les problèmes d'inondation du fait de ses effets sur le drainage naturel du milieu. Donc c'était ça, un des constats et une des recommandations à l'époque, c'était de dire, lorsqu'il va y avoir des développements routiers additionnels dans le futur, il faut s'organiser pour que l'impact au niveau du débit sur la rivière Chaudière soit nul.

1185 En d'autres termes, ça veut dire, si vous imperméabilisez une surface qui augmente le débit d'un mètre cube-seconde ($1 \text{ m}^3/\text{s}$), vous devez retenir ce mètre cube-seconde là pour s'assurer que cette eau-là ne va pas contribuer à augmenter la pointe de la crue qui cause les inondations. On peut l'étaler dans le temps pour éviter d'augmenter le débit qui cause les inondations.

1190 Alors l'étude hydrologique qui a été faite dans le cadre de l'évaluation environnementale de l'autoroute 73 visait à évaluer les impacts des tracés Ouest et Est sur les conditions

générales de drainage du milieu, à évaluer les impacts sur les conditions actuelles, c'est-à-dire avant l'autoroute et les conditions futures, c'est-à-dire après l'autoroute.

1195 L'approche méthodologique consistait, dans un premier temps, à évaluer les conditions de ruissellement de l'eau sur les bassins versants qui sont traversés par le tracé, les deux (2) tracés.

1200 Ensuite de ça, c'était de déterminer les débits de crue des cours d'eau sans l'autoroute et avec l'autoroute.

De déterminer la capacité actuelle des ouvrages de drainage, ponceaux et ponts, sur les cours d'eau traversés.

1205 De déterminer des méthodes afin de réduire l'impact de ces modifications au drainage sur les bassins versants causées par la présence de l'autoroute.

Alors c'est la démarche méthodologique qui a été utilisée, et en cours de route, je vais vous indiquer les méthodes qui ont été utilisées.

1210 Alors le premier acétate ici montre, pour la zone, ce qu'on appelle la zone des deux (2) tracés, entre le chemin du Golf et le raccordement sud, ici, qui se trouve à être dans le bout de la route Veilleux, alors on voit ici le découpage du territoire en bassins versants.

1215 Alors madame Goesel, hier, a mentionné c'est quoi le principe du bassin versant, c'est que lorsqu'une goutte d'eau tombe, dépendamment de l'endroit où elle tombe, elle va aller dans une rivière ou dans une autre; la délimitation des bassins versants, ça suit finalement la crête des collines et ça descend jusqu'à temps qu'on rejoint l'exutoire du cours d'eau qui se forme à l'intérieur de cette zone-là.

1220 Alors ici on voit les limites, en pointillé, et on va voir, dans l'acétate suivant, les cours d'eau en question. Alors on voit ici les cours d'eau.

1225 Si on regarde à partir de l'est vers l'ouest, on voit le ruisseau Fraser qui est un ruisseau important, qui couvre en fait la plus grande partie du tracé Est, on va le voir tantôt. Il y a le ruisseau Veilleux et le ruisseau Bolduc, qui sont deux (2) autres cours d'eau assez importants qu'on retrouve dans la partie est du territoire.

1230 Dans la partie ouest du territoire, on se trouve à être le long du flanc de la vallée de la rivière Chaudière, et on voit qu'il y a plusieurs cours d'eau qui se sont développés. Évidemment, c'est un peu normal parce que l'eau, comme elle descend dans les pentes, évidemment elle cherche à se concentrer beaucoup plus rapidement puisqu'elle doit suivre la pente. Alors je vais tout vous expliquer ça un peu plus tard.

1235 On voit ici les deux (2) variantes de tracés, le tracé Est et le tracé Ouest, et on voit très bien que le tracé Est découpe le Fraser, le Veilleux et le Bolduc, alors que le tracé Ouest coupe tous les bassins versants qui drainent le coteau qui descend vers le centre-ville de la ville de Beauceville. Alors on les voit, là, il y en a plusieurs, il y a le Mercier, Olivier, celui-là on l'appelle l'Inconnu 1, Marcoux, Dallaire, Bertrand, Poulin. Ici, il y a ce qu'on appelle un interbassin et ça, c'est le Veilleux et le Bolduc.

1240 Maintenant ça, c'est un élément très important, c'est la carte topographique, ça montre les contours topographiques. Alors le ruissellement sur un bassin versant, sur un territoire donné, il suit essentiellement la topographie, l'eau coule d'un point haut à un point bas, toujours.

1245 Alors donc, ce qu'on voit ici, c'est que les points hauts, bien, c'est des collines qui se trouvent à être du côté est de l'autoroute, alors on les voit ici, c'est les sommets des collines, OK, et ces sommets de collines là, cette colline-là et cette colline-ci tracent la vallée du ruisseau Fraser, OK.

1250 Il y a une autre colline qui se trouve à être dans cette zone-ci, et cette colline-là et l'autre à côté permettent de tracer la vallée du ruisseau Veilleux et du ruisseau Bolduc.

1255 Maintenant, la ville de Beauceville est dominée par une colline, on voit ici que cette colline-là, tous les bassins versants qui drainent le flanc de la colline prennent leur source au sommet de la colline.

PAR LE PRÉSIDENT:

1260 Monsieur Tremblay, juste une seconde, je vous arrête. Quand vous dites "ici", essayez de nous préciser, parce que pour les transcriptions, ça va être difficile de se relire sans la carte.

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

1265 Oui, d'accord. Alors le sommet de la colline se trouve, finalement, entre le tracé Est et le tracé Ouest.

1270 Alors si on regarde maintenant l'impact au niveau du drainage, quand on regarde le tracé Est, on voit que l'autoroute se trouve à suivre un peu le sommet des collines, on voit un sommet ici, un autre sommet qui est ici, et le tracé se trouve à monter vers le sommet de la colline de Beauceville et à descendre par la suite vers Notre-Dame-des-Pins, en descendant la vallée de la rivière Bolduc et la rivière Fraser.

1275 Alors ce qu'on voit, les lignes de contour ici, ça c'est des lignes qui marquent un niveau identique du sol. Alors comme c'est un niveau identique, l'eau coule d'un point haut à un point bas, l'eau se trouve donc à couler perpendiculairement à ces lignes-là, ici. Alors on voit que le

tracé Est se trouve à couper en biseau ou presque perpendiculairement les lignes de contour. Ici, on voit que ça coupe perpendiculairement.

1280 Alors donc, une goutte d'eau qui tombe ici va continuer à couler vers le ruisseau Veilleux, dans ce cas-ci; une goutte d'eau qui tombe ici va descendre vers le cours d'eau Fraser, OK. Et on voit que, finalement, en coupant les lignes de contour, le tracé Est se trouve à avoir un impact très réduit sur le drainage naturel du milieu. En fait, l'eau qui tombe, l'autoroute dans ces tracés-là a un impact sur quelques centaines de mètres, peut-être cent (100 m) ou deux cents mètres (200 m) seulement, de part et d'autre du tracé.

1285 Maintenant, si on regarde le tracé Ouest, on s'aperçoit que le tracé se trouve à être parallèle aux lignes de contour. Voyez-vous, les lignes de contour sont ici et le tracé les suit parallèlement; en fait, le tracé suit approximativement un contour topographique, un (1) ou deux (2), ou quelques contours topographiques, et se trouve à intercepter l'écoulement qui descend de la montagne.

1290 Alors le tracé Ouest va intercepter, entre le bassin Mercier ici et le bassin versant Bolduc ici, va se trouver à intercepter l'écoulement sur à peu près toute la longueur, en interceptant l'eau qui se draine naturellement vers les ruisseaux.

1295 Alors en interceptant l'écoulement, ce que ça fait principalement, c'est que normalement, l'eau va s'écouler sur le terrain naturel, c'est-à-dire ce sont des terrains boisés, des terrains agricoles, alors l'eau va descendre tranquillement, tranquillement, et elle va se trouver un chemin progressivement vers le cours d'eau qui se forme ici.

1300 Maintenant, à cause du fait que le tracé Ouest intercepte l'écoulement naturel, en interceptant l'écoulement naturel, la goutte d'eau qui tombe ici va, à un moment donné, être interceptée par les fossés de l'autoroute, et les fossés, c'est un chemin, c'est une canalisation dans le fond, c'est un chemin qui transporte l'eau beaucoup plus rapidement que le terrain naturel. Le terrain naturel, c'est de la terre, c'est de l'herbe, c'est de la friche, c'est du bois, alors que quand l'eau va arriver dans les fossés de l'autoroute, l'eau va s'en aller beaucoup plus rapidement vers les cours d'eau qui sont traversés.

1310 Alors ce que ça fait, c'est que ça diminue le temps de transfert de l'eau sur le bassin; en diminuant le temps de transfert, ce que ça fait, c'est que le débit va arriver, l'eau va arriver plus vite en bas, donc la pointe, le débit vers les ouvrages de drainage de la ville de Beauceville, qui sont la plupart interceptés ici, on peut peut-être voir la diapositive suivante, OK, alors on voit ici la zone urbaine de la ville de Beauceville, et tous ces cours d'eau là traversent la ville de Beauceville; le ruisseau Olivier, c'est dans le parc industriel, le ruisseau Marcoux, le ruisseau Dallaire, le ruisseau Bertrand, le ruisseau Poulin, ce sont tous des ruisseaux qui se trouvent à pénétrer à l'intérieur des conduites du réseau de la ville de Beauceville, et aussi à pénétrer à l'intérieur des conduites évidemment du ministère des Transports, sur la route 173, OK.

1315

1320 Alors ce qui va arriver, c'est que cette eau-là, qui va tomber sur l'autoroute et qui va
tomber en haut, ici, dans la partie supérieure du bassin versant, va être transportée beaucoup
plus rapidement vers les cours d'eau, et la pointe, ce qu'on appelle l'hydrogramme de crue
lorsque arrive une pluie, bien évidemment, la pluie, ça progresse tranquillement, à un moment
donné on voit que le débit monte et le débit descend dans le temps, alors ici, mettons, si on fait
un graphique du temps avec le débit, ce que ça va faire, le débit va monter avec le temps et à
1325 un moment donné, il va redescendre.

Un peu comme on a vu tantôt, le monsieur du ministère de l'Environnement a donné le
cas pour la pluie du 1^{er} et du 2 juillet 2002, il a mentionné que le débit avait augmenté
soudainement, et à un moment donné, on a vu que le débit moyen de la journée était de trois
1330 cents mètres cubes-seconde ($300 \text{ m}^3/\text{s}$) une journée et il a monté jusqu'à mille quatre cents
($1400 \text{ m}^3/\text{s}$) en pointe.

Le problème, c'est que les ouvrages de drainage doivent être conçus pour passer la
pointe, et pas le débit moyen. Donc si la pointe augmente, ça fait que les ouvrages de drainage
1335 existants peuvent ne pas être suffisants pour passer le débit sur le bassin versant.

Alors ce qu'on a fait, on a fait certains calculs hydrauliques pour déterminer quels
étaient les impacts, en termes de mètres cubes-seconde de débit sur les deux (2) tracés. Et là,
ce qu'on s'est aperçu – alors bon, je répète ici un peu les résultats pour le tracé Ouest. Alors
1340 l'autoroute, pour le tracé Ouest, est parallèle aux contours topographiques, elle intercepte et
perturbe le drainage naturel des huit (8) bassins qu'elle traverse. Les fossés de l'autoroute vont
capter l'eau et la transporter plus rapidement vers les ruisseaux existants.

Là, il y a un hyperlien qui nous amène vers quelques exemples de certains des cours
d'eau en question. Alors je sais pas si la résolution va être suffisante pour permettre de bien
voir. Alors les gens, évidemment, certaines personnes vont reconnaître les cours d'eau en
question, le ruisseau Olivier, c'est celui qui descend du parc industriel à la 181^e Rue, c'est un
cours d'eau qui est excessivement en pente, la pente est de l'ordre de dix (10 %) à douze pour
cent (12 %), alors c'est une pente très forte. Actuellement, ce cours d'eau là, je pense que
1350 l'endroit où j'ai pris cette photo-là, c'est dans le bas du ruisseau.

Évidemment, ce qui est arrivé aussi, c'est que la ville de Beauceville s'est développée
de la rivière en montant vers le haut du bassin, et le cas du ruisseau Olivier est un cas
important, on a d'abord commencé par développer ce qui était autour de la route 173, on a mis
1355 un ponceau en dessous de la route 173, après ça on a commencé à monter et il y a des gens
qui ont installé des ponceaux un peu partout, et là à un moment donné, on continue à
développer vers le haut, vers le haut, on imperméabilise les surfaces.

En imperméabilisant les surfaces, évidemment le débit va augmenter puisque le
ruissellement est plus grand sur de l'asphalte que sur du gazon ou sur un champ cultivé, alors
1360 donc le débit va augmenter, la pointe du débit va augmenter et là, ce qui arrive, c'est que les

ouvrages existants qu'on avait installés il y a vingt (20) ou trente (30) ans, bien, peut-être que maintenant ils sont plus suffisants pour accommoder ce débit additionnel causé par l'imperméabilisation du territoire.

1365

Le ruisseau Mercier est ici, c'est un petit, un très petit cours d'eau, mais qui n'a pas une très grande capacité également. Je pense qu'il y en avait un autre ici, qui était le Bertrand.

1370

Bon, le Bertrand, ça c'est un cas qui est vraiment important parce que lui traverse le centre-ville de la ville de Beauceville, entre autres il traverse sous la polyvalente. Alors donc, l'eau qui vient de la partie supérieure du bassin va être concentrée dans les cours d'eau, les fossés, va s'en aller à l'intérieur du cours d'eau Bertrand et va certainement augmenter les débits sur le cours d'eau et les débits de pointe.

1375

On peut peut-être continuer. Alors on a fait des vérifications au niveau des ouvrages de drainage de la route 173, et on s'est aperçu qu'il y a plusieurs endroits, sur la route 173, où les ouvrages de drainage qui ont été conçus il y a vingt-cinq-trente (25-30) ans n'ont plus la capacité requise compte tenu du développement urbain additionnel qui s'est produit dans la ville de Beauceville.

1380

Maintenant aussi, il y a une autre chose aussi, c'est que le ministère des Transports a changé ses critères de design. Maintenant ces ponceaux, ce genre de ponceaux là ne sont plus conçus pour des pluies d'une période de retour de cinq (5) ans ou de dix (10) ans, mais sont conçus pour des périodes de retour beaucoup plus grandes, c'est-à-dire une fois dans vingt-cinq (25) ans ou une fois dans cinquante (50) ans.

1385

Alors évidemment, une pluie qui tombe une fois dans vingt-cinq (25) ans va être plus importante qu'une pluie qui tombe une fois à tous les deux (2) ans et donc, l'ouvrage en question va être plus important. Alors le ministère a raffiné, a mis des critères plus sévères; et évidemment, il y a une question de mise aux normes, aussi, des ouvrages existants.

1390

On voit aussi des ouvrages, dans la ville de Beauceville, alors ça c'est un ouvrage, c'est le Dallaire, le Marcoux. Ce sont des ponceaux qui traversent des rues de la ville de Beauceville. On n'a pas fait de calculs pour ces ouvrages-là, mais d'après nous, il peut y avoir des problèmes également à certains endroits.

1395

Alors donc, le tracé Ouest, l'eau va faire en sorte, les perturbations du drainage naturel vont faire en sorte qu'on va raccourcir le temps de transport de la goutte d'eau qui tombe sur le haut du bassin, parce que cette goutte d'eau là va être interceptée par les fossés de l'autoroute et donc va être transportée plus rapidement vers les cours d'eau, ce que ça va faire, ça va augmenter les débits de pointe, ça va augmenter un petit peu les volumes parce qu'évidemment, l'autoroute présente une surface imperméable, avec un coefficient de ruissellement de quatre-vingt-quinze pour cent (95 %).

1400

1405 Quand on parle d'un coefficient de ruissellement de quatre-vingt-quinze pour cent (95 %), ça veut dire que quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) de l'eau qui tombe va ruisseler, alors que dans un terrain agricole ou un terrain forestier, normalement le pourcentage de ruissellement, c'est de l'ordre d'environ quarante pour cent (40 %), c'est-à-dire quarante pour cent (40 %) de l'eau qui tombe va ruisseler et soixante pour cent (60 %) va s'infiltrer dans le sol.

1410 Alors donc, c'est sûr que dû à l'imperméabilisation des voies de la route, il y a une certaine augmentation du volume d'eau qui va être transporté, mais le principal impact, c'est surtout l'augmentation des débits, c'est-à-dire des débits de pointe. Et les débits de pointe, c'est ça qui est à l'origine des débordements et des inondations, OK.

1415 Juste pour donner une idée, on construit des réservoirs pour justement étaler les débits de pointe. Hydro-Québec construit des grands réservoirs et le but de ces réservoirs-là, c'est tout simplement de prendre la crue, l'eau qui tombe à la fonte des neiges au printemps, et au lieu de la faire passer tout de suite dans la rivière, bien, ils l'emmagasinent dans les réservoirs et ils la font passer pendant tout le reste de l'année et ils produisent de l'électricité avec ça. Alors c'est ça qu'est le but des réservoirs, c'est d'étaler le volume d'eau qui tombe annuellement sur un bassin versant.

1425 Alors une des solutions, évidemment, qu'on a identifiée pour régler le problème, c'est le principe du réservoir ou du bassin de rétention des eaux de ruissellement, et on en a besoin sur au moins cinq (5) des huit (8) ruisseaux qui traversent la ville de Beauceville pour réduire les débits provenant de l'autoroute. En fait, la raison pourquoi on n'en met pas huit (8), c'est parce que pratiquement, c'est plus difficile d'en faire huit (8), alors ce qu'on va faire, c'est qu'on prévoit faire de la compensation; c'est-à-dire qu'il y a des parties du débit, de l'eau qui va tomber sur l'autoroute qui ne sera pas compensée, on va se reprendre ailleurs, sur d'autres parties.

1430 Alors ça, évidemment, il va falloir que ce soit tout revu avec les gens de la municipalité de Beauceville, pour s'assurer que là où on laisse passer de l'eau provenant de l'autoroute, bien, ça ne cause pas de dommages dans le réseau de la ville de Beauceville.

1435 Tracé Est, alors comme je l'ai mentionné tantôt, le tracé Est va couper l'autoroute sur environ quatre-vingts pour cent (80 %) de sa longueur soit perpendiculairement ou en biseau, OK, et donc va avoir un impact beaucoup moins grand sur le drainage naturel du milieu. Les fossés ne recevront que les eaux de ruissellement provenant du drainage de l'emprise de l'autoroute.

1440 Ça, c'est bien important, c'est pour ça que je disais tantôt que le tracé Est, l'impact va être d'environ peut-être une centaine ou deux cents mètres (200 m) de chaque côté, ça va être beaucoup plus local que le tracé Ouest. Le tracé Ouest a vraiment un impact, parce que ça touche toute la tête des bassins versants.

1445

1450 Le tracé Est, aussi, traverse seulement trois (3) bassins versants, le Fraser, le Veilleux et le Bolduc, et ces bassins sont de plus grande superficie. Il va y avoir une augmentation du débit causée évidemment par les surfaces imperméables de l'autoroute, mais cette augmentation de débit là va être relativement moindre compte tenu de la surface plus grande et du débit naturel plus grand de ces ruisseaux-là.

1455 Bon ici, on a un hyperlien. On voit ici, ça c'est le ruisseau Fraser au chemin du Golf. Alors on voit la petite maison qui est dans le fond de la courbe, là. Le ruisseau Veilleux. Alors on voit que ce sont des cours d'eau plus grands, qui ont de plus grandes dimensions, donc qui ont une capacité de transport plus importante. Le fond est pavé de blocs, donc ce qui veut dire que le fond du ruisseau est plus stable que certains autres qui sont dans le tracé Ouest. Et le Bolduc, ici. Alors on voit, ce sont des vues des trois (3) ruisseaux en question.

1460 Alors on dit que la présence de l'autoroute va avoir un impact très faible, presque négligeable sur les débits. C'est un fait, et cet impact-là est aussi très faible, c'est-à-dire que sur ces cours d'eau là, il va y avoir une augmentation, il faut pas le nier, relativement moins importante que sur les cours d'eau du tracé Ouest, mais par contre, on va quand même retenir les eaux par des bassins de rétention. Alors donc, on a prévu trois (3) bassins de rétention sur
1465 chacun des trois (3) ruisseaux.

1470 Le ruisseau Fraser, en fait il y a quelqu'un hier qui a posé la question à propos, le fait que le Fraser se jette dans la rivière des Plantes et la rivière des Plantes dans la rivière Chaudière, et ce monsieur-là, il avait parfaitement raison que c'est sûr que l'eau qui tombe sur le Fraser éventuellement va se retrouver dans la Chaudière, donc c'est important, alors on a prévu également un bassin de rétention au ruisseau Fraser, un également au ruisseau Veilleux et un au Bolduc. Au Bolduc, ça se trouve être à peu près le même qui est prévu dans le tracé Ouest, et il se trouve à l'endroit de l'échangeur sud.

1475 Alors en conclusion, on dit que le tracé Est est préférable sur le plan de l'hydrologie, car il va y avoir un impact moindre que le tracé Ouest, puisqu'il n'affecte aucun cours d'eau traversant la ville de Beauceville. En fait, les cours d'eau, les trois (3) cours d'eau en question se trouvent à être en périphérie et aucun de ces cours d'eau là ne traverse un quartier résidentiel.

1480 Il y a peut-être le Veilleux qui traverse un quartier résidentiel, mais on va intercepter les eaux avant que ces eaux atteignent – il y a un quartier, un nouveau quartier qui est en développement, et je pense que la photo que j'ai montrée du Veilleux se trouve à être pas très loin de ce quartier résidentiel là. Mais le quartier est quand même pas mal plus haut, je pense pas qu'il y ait de risque d'inondation à cet endroit-là.
1485

Alors ici, on voit la position des fameux ruisseaux, les fameux bassins de rétention. Alors le Fraser, alors l'autoroute, en fait le profil de l'autoroute s'en va en montant comme ça,

1490 alors à partir de ce point-là, on va pouvoir ramasser toute l'eau qui tombe sur l'emprise de l'autoroute et l'envoyer dans ce bassin-là.

1495 Il y a d'autres bassins ici qui ont été implantés, à l'échangeur, pour retenir les eaux causées par les surfaces imperméables de l'échangeur. Ça, c'est déjà prévu dans l'échangeur du Golf.

Le Veilleux est ici et le Bolduc se trouve là, pour principalement intercepter les eaux de l'échangeur qui a une configuration un peu différente dans les deux (2) variantes, mais qui va retenir toute l'eau additionnelle provenant du tracé de l'autoroute.

1500 Dans le cas du tracé Ouest, on en a un ici qui se trouve à être dans le Mercier et non pas dans l'Olivier, en fait ce qu'on va faire, c'est qu'on va transférer l'eau de l'autoroute, qui tombe normalement dans le périmètre du bassin versant Olivier, on va transférer dans le Mercier pour des raisons de facilité, je pense que c'est plus simple et en plus, ça n'aura pas d'impact sur le nouveau réseau de drainage qui a été implanté sur l'Olivier. C'est une question, 1505 disons, qui va être réglée au moment de l'ingénierie détaillée du projet.

1510 Alors ça ici, ce sont les calculs qui ont été faits pour déterminer les dimensions des bassins versants. Alors sur le tracé Ouest, on voit les apports de l'autoroute et les apports des bassins versants, et le débit de conception des différents bassins de rétention, avec les volumes et les dimensions.

1515 Maintenant, je voudrais peut-être revenir sur un point. Hier, il a été mentionné, et ça apparaît dans le rapport, le volet hydrologique du rapport d'impact, à l'effet que l'augmentation globale des débits dans la rivière Chaudière est de point huit mètre cube-seconde ($0,8 \text{ m}^3/\text{s}$) et de un mètre cube-seconde ($1 \text{ m}^3/\text{s}$), dans une variante et dans l'autre. Ce calcul-là a été fait au tout début de l'exercice, et a été fait d'une façon très simple, c'est qu'on a uniquement considéré les surfaces imperméables.

1520 Au moment où on a fait ces calculs-là, on n'avait pas le profil de l'autoroute, on savait pas à quel endroit le profil était en montant, à quel endroit le profil était en descendant. Alors tout ce qu'on a fait, c'est qu'on a dit, quel va être l'effet de l'autoroute en fait d'augmentation des débits dans la rivière Chaudière, dans un cas et dans l'autre, OK. Et bon, la surface imperméable de l'autoroute va amener un certain débit additionnel, un certain volume additionnel, OK, et les surfaces gazonnées également, les emprises, les fossés, etc.

1525 Mais ce calcul-là ne tient pas compte de l'effet que j'expliquais tantôt du captage, de l'augmentation, de la rapidité avec laquelle l'eau va descendre vers les rivières, OK. Alors c'était un calcul qui donnait tout simplement l'augmentation causée par les surfaces imperméables. Et donc, on a vu que le tracé Est donnait à peu près deux cents litres-seconde (200 l/s) de moins, c'est un peu normal puisqu'il est moins long que le tracé Ouest, alors donc, 1530 c'est la raison essentiellement.

1535 Et la dame disait, un mètre cube-seconde ($1 \text{ m}^3/\text{s}$), c'est négligeable par rapport au débit de la rivière Chaudière qui est de l'ordre d'à peu près deux mille mètres cubes-seconde ($2000 \text{ m}^3/\text{s}$) pour une crue de l'ordre de vingt (20) ans. C'est vrai, mais le principe, c'est quelle est la goutte qui va faire déborder le vase. Est-ce que la goutte qui va faire déborder le vase va venir de l'autoroute ou va venir d'ailleurs.

1540 Le principe qui avait été recommandé dans l'étude de modélisation de la rivière Chaudière, c'était que chaque développeur qui fait un nouveau projet retienne son eau, pour faire en sorte que son projet ne contribue pas à augmenter les débits de pointe dans la rivière Chaudière, OK. Ça, c'est le principe.

1545 Alors évidemment, chacun va dire, oui mais ma contribution est négligeable. C'est vrai, mais en fait d'impacts cumulatifs, si on prend l'impact de l'un et de l'autre, et de l'autre, et de l'autre, on se rend compte en bout de ligne qu'au bout de vingt (20) ans, bien, les débits ont augmenté de quinze pour cent (15 %) dans la rivière Chaudière, les débits de pointe. Et là, on arrive et on dit, bien, c'est quel projet qui a fait en sorte que ça a augmenté tant que ça. En fait, c'est pas un projet, c'est une multitude de petits projets qui ont causé ce problème-là.

1550 Alors à partir de ce moment-là, de ce constat-là, on se dit, chacun retient son eau, ça entraîne une contribution de coût relativement faible sur le projet, mais en bout de ligne, il y a pas des inondations qui causent des dizaines de millions de dollars de dommage une fois à tous les vingt (20) ans ou une fois à tous les cinquante (50) ans, là. Alors c'est un peu le principe qui avait été recommandé dans l'étude de modélisation de la rivière Chaudière, et qui a été appliqué sur le projet ici.

1560 On voit ici, c'est un modèle de bassin de rétention, je pense que c'est à l'Ancienne-Lorette. Dans le fond, c'est une dépression naturelle, en fait c'est une dépression pas naturelle mais on peut profiter d'une dépression naturelle, s'il y en a une, on va en profiter, une ancienne carrière, une ancienne sablière par exemple; sinon, on creuse un bassin. Les bassins qu'on a prévus sont d'à peu près entre six mille (6000 m^3) et, je pense, quinze mille mètres cubes ($15\,000 \text{ m}^3$) de capacité, et ces bassins-là sont normalement vides, il y a pas d'eau dedans, il y a rien. Et lorsqu'il pleut, ils se remplissent. Et ils sont conçus pour faire en sorte que la crue de une fois dans cent (100) ans va pas augmenter le débit de pointe dans le cours d'eau récepteur, OK.

1570 Au niveau conception, la sortie de ces bassins-là est conçue normalement avec deux (2) ouvrages, il y a une conduite dans le bas de la digue, parce qu'on voit, c'est comme des digues, en fait c'est un trou avec une digue, une sortie en quelque part, alors on met une conduite qui est calibrée, elle, pour faire en sorte que lorsque le niveau maximum est atteint, on va pas dépasser le débit qu'on veut établir comme règle de non-débordement dans le cours d'eau récepteur, OK. Et lorsque l'eau déborde, lorsque les apports sont supérieurs au débit de conception, il y a comme un petit déversoir qui fait que l'eau va passer par-dessus, pour éviter

1575 évidemment que l'eau gruge le terrain et que ça brise la digue. Alors c'est un peu ça le principe.

1580 Ici, on avait préparé deux (2) acétates pour le raccordement sud. On voit ici, c'est la variante ouest je pense, et on voit ici les bretelles d'accès à la variante sud, ça fait comme des espèces de petits losanges. Et évidemment, toutes les surfaces imperméables de cette zone-là et de cette zone-là, l'eau va être canalisée vers un bassin qui va se trouver à peu près ici, je pense qu'on le voit sur la diapositive suivante.

1585 Et dans ce cas-ci, le bassin se trouve à être le long d'un cours d'eau qui est une des branches du ruisseau Loubier et donc, on va canaliser également, on va recevoir également une partie du débit du ruisseau Loubier. Le ruisseau Loubier a deux (2) branches, ici, qui se jettent dans le ruisseau Bolduc, et ce qu'on fait, c'est qu'on fait de la compensation.

1590 On n'est pas capable de tout intercepter l'eau qui tombe sur l'autoroute, mais on va compenser en interceptant une partie de l'eau qui tombe sur le ruisseau Loubier, de façon à ce que globalement, on n'augmente pas le débit, on compense entièrement les apports additionnels de l'autoroute. Alors ça, ça va être fait évidemment au niveau du design détaillé, design final.

1595 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que ça complète votre présentation?

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

1600 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1605 Merci, monsieur Tremblay.

Ma collègue, madame Journault, a des questions pour vous.

PAR LA COMMISSAIRE:

1610 Oui, merci pour votre présentation.

1615 La Commission a besoin d'avoir des précisions sur quantifier l'impact, justement. Parce que théoriquement, on comprend bien toutes les notions hydrologiques que vous avez présentées, mais qu'est-ce que ça signifie comme tel pour l'écoulement, l'apport additionnel, puisque comme il a été dit hier et puis vous avez repris aujourd'hui, il serait possible de faire des bassins de rétention pour capter les événements pluviaux une fois dans cent (100) ans,

maintenant au-delà de ça, il y a un apport additionnel dans les ruisseaux qui se déversent vers la ville de Beauceville, et étant donné que les ponceaux ne sont pas dimensionnés, d'après l'information que vous avez, pour un dans cent (100) ans, même qu'ils sont sous-dimensionnés avec les conditions actuelles déjà, qu'est-ce que ça signifierait?

D'abord, combien de ponceaux, techniquement, il faudrait changer, là, à Beauceville; est-ce que c'est gros, l'ampleur de ces ponceaux-là, premièrement.

Et deuxièmement, au-delà d'une crue de cent (100) ans, qu'est-ce que ça amène de plus, le tracé Ouest, en termes de pourcentage de volume d'eau par exemple.

Est-ce que vous avez cette information?

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

On n'a pas l'information au-delà de cent (100) ans, on a fait les calculs de deux (2) ans, cinq (5) ans, dix (10) ans, vingt-cinq (25) ans, cent (100) ans, je crois.

Disons que ce que je peux dire, bon d'abord, on n'a pas fait les calculs pour les ponceaux de la ville de Beauceville. Moi, ce que j'ai fait, c'est que j'ai rencontré le responsable des services techniques, et on a fait le tour de la ville avec lui, et il est venu nous montrer les endroits où il y avait des ouvrages de drainage qui recevaient les eaux de chacun de ces petits ruisseaux-là. Alors on n'a pas fait le calcul, on a fait des calculs uniquement pour des ouvrages de drainage du ministère des Transports sur la route 173, OK; alors ce qui apparaît dans le rapport de l'étude d'impact, ce sont uniquement les ouvrages de drainage qui se trouvent sur chacun de ces ruisseaux-là, mais à l'endroit de la route 173, OK.

Par contre, en discutant avec le responsable des services techniques de la Ville, il m'a dit, à certains endroits on sait, on pense que c'est trop petit, OK. Mais il m'a pas montré de calculs comme quoi ils l'avaient calculé pour une période de retour de vingt-cinq (25) ans ou de cent (100) ans.

Alors je sais pas, là, je pense qu'il faut poser la question aux gens de la Ville de Beauceville.

Maintenant, pour ce qui est des événements supérieurs, le bassin versant va toujours agir, c'est-à-dire le bassin de rétention va toujours fonctionner, même si la pluie est d'une fois dans deux cents (200) ans. La seule chose, c'est qu'il va laisser passer plus d'eau, il va laisser passer moins d'eau que si c'était la pluie de deux cents (200) ans qui tombait sur l'autoroute et qu'il y avait pas évidemment de rétention, alors peut-être qu'à la sortie, au lieu d'être l'équivalent d'un débit d'une pluie d'un dans deux cents (200) ans, ça va peut-être être l'équivalent d'une pluie d'un dans vingt (20) ans, il faut le calculer, mais ça va continuer à fonctionner, là.

1660 **PAR LA COMMISSAIRE:**

On comprend bien bien ça, là. Mais c'est qu'il faut, étant donné que c'est un élément déterminant dans le choix du tracé que le ministère propose, il faut connaître absolument l'ampleur de cette modification-là. Parce que vous nous avez dit, une fois dans cent (100) ans, on serait correct, on fait en sorte que la situation est semblable à une situation sans intervention, mais c'est au-delà d'une fois dans cent (100) ans, là ça amène un apport additionnel.

1670 La Commission souhaiterait être en mesure de voir, justement, cet apport additionnel là, ça signifie quoi. Est-ce que ce serait possible de faire ces calculs-là, pour par exemple dire qu'est-ce que ça amène de pourcentage de débit additionnel au-delà d'une fois dans cent (100) ans, pour une crue d'un deux cents (200) ans, par exemple; est-ce que ça se calcule, ça?

1675 **PAR M. PIERRE TREMBLAY:**

Oui, oui, ça se calcule, oui, c'est possible de le calculer.

PAR LA COMMISSAIRE:

1680 Pour voir l'impact réel.

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

Oui.

1685

PAR LA COMMISSAIRE:

D'accord.

1690 Et du côté de la Ville de Beauceville, les équipements que vous avez pour recevoir ces eaux-là, est-ce que vous avez de l'information additionnelle à nous communiquer? Vous avez vécu, vous avez dit hier, un événement pluvial en juillet 2002.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

1695

En juillet 2002, en août 2003 je pense, où il y a eu des pluies diluviennes et c'est sûr qu'on a eu des dommages, mais pas tellement dans le secteur urbain, les dommages qu'il y a eus dans le secteur urbain étaient beaucoup plus liés non pas au diamètre des tuyaux, mais aux obstructions, branches, etc., qui bouchaient les entrées des tuyaux de drainage.

1700

Mais on sait par exemple qu'au niveau ruisseau Olivier, on a déjà, d'ailleurs on est supposé d'avoir une autorisation, un certificat d'autorisation cette semaine, on a demandé, dans

1705 le bas on avait une section, avec le ministère des Transports, à l'entrée du parc industriel, on avait rénové, on avait rénové les ponceaux qui traversaient la 173 et un peu en montant dans le parc industriel, et là on a une section encore à rénover, pour le reste du parc, je pense que le diamètre des tuyaux est suffisant.

1710 D'autant plus que – c'est parce que c'est drôle, encore là je suis pas un ingénieur, mais on voit des noms, parce que c'est la tradition, ruisseau Olivier, mais en visitant avec les gens du ministère de l'Environnement il y a trois (3) semaines, le ruisseau, dans le fond, c'est pas un ruisseau, c'est un fossé de drainage, parce que le ruisseau, il y a pas d'eau dedans; quand il pleut pas, il y a pas d'eau dedans. C'est vraiment un fossé de drainage des terres. Et il y en a plusieurs comme ça dans la ville.

1715 Moi, j'aimerais savoir – mais en général, moi je pense, ne connaissant pas le débit du tracé Ouest et toute la patente, je peux pas affirmer que le tracé Ouest pourrait prendre, les équipements de la ville pourraient prendre ces choses-là, sauf que j'aimerais savoir si les données dont lesquelles se sert le ministère des Transports, c'est des données théoriques ou des données constatées sur le terrain.

1720 Parce qu'à mon sens, dans d'autres dossiers, on a eu des échanges avec des spécialistes, et puis il y a une grosse différence, il y a vraiment une grosse différence entre la pratique et d'autant plus, ce qui est inquiétant, je pense que c'est monsieur Tremblay hier qui nous disait que depuis 90, Environnement Canada ne fournit plus de chiffres.

1725 C'est inquiétant parce que moi, je pense que les changements climatiques, en tout cas pour le constater année après année dans la rivière, ou dans la période printanière, sont de plus en plus grands, depuis 90 justement. Ça fait quinze (15) ans, maintenant seize (16) ans.

1730 J'aimerais ça savoir s'ils ont ajusté les données. Hier, vous m'avez dit que vous augmentez de dix pour cent (10 %), mais c'est tu un chiffre acceptable, s'il y a pas de données depuis 90.

PAR LE PRÉSIDENT:

1735 Monsieur Tremblay, si vous pouvez répondre, s'il vous plaît.

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

1740 Bon écoutez, la seule façon de répondre à votre question, ce serait de refaire la compilation avec les données d'Environnement Canada jusqu'à 2006. En fait, ce qu'on fait, c'est qu'on fait la compilation des données de 90 à 2006, et on voit, est-ce que l'analyse statistique – en fait, en incluant ces nouvelles données-là qui ont pas été traitées font en sorte que la pluie d'une période de retour de vingt (20) ans est toujours à la même valeur qu'avant.
1745 Ce calcul-là a pas été fait.

1750 Alors ça, comme je vous dis, normalement, c'est fait, en fait à l'époque c'était fait par Environnement Canada, maintenant Environnement Canada va le faire sauf qu'il faut les payer pour le faire, avant ça c'était publié, à tous les dix (10) ans ils republiaient leurs chiffres, ça faisait partie du travail normal des fonctionnaires d'Environnement Canada, maintenant ils vont le faire pour vous, par exemple pour une station, vous dites, je veux avoir pour la station de Saint-Georges, je vais refaire la compilation, ils vont vous demander à peu près cinq cents dollars (500 \$), ils vont faire la compilation et ils vont pouvoir répondre à votre question. Mais c'est plus quelque chose qui était publié systématiquement dans un annuaire hydrologique, comme on voyait dans les années soixante-dix-quatre-vingt, on allait à la bibliothèque, on allait
1755 consulter l'annuaire et il était à jour. Maintenant ce n'est plus le cas, il faut faire la demande et il faut payer pour avoir ce service.

PAR LE PRÉSIDENT:

1760 Donc monsieur Tremblay, les données que vous avez, c'est des données qui datent d'un certain temps?

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

1765 C'est-à-dire au niveau des pluies. Maintenant les données terrain, au niveau des dimensions des ouvrages, ça c'est des données réelles qu'on a prises, je suis allé moi-même sur le terrain pour mesurer les dimensions de chacun des ponceaux, on a obtenu aussi des cartes topographiques détaillées pour avoir les pentes des cours d'eau, tout ça.

1770 Alors les données qui ont servi à faire les calculs, ce sont des données terrain qu'on a recueillies dans le cadre de l'étude. Alors ce ne sont pas des données théoriques, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1775 Le facteur de sécurité de dix pour cent (10 %) pour le dimensionnement des bassins, est-ce que c'est quelque chose qui vient d'une norme ou si c'est...

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

1780 Non. En fait, c'est une demande du ministère des Transports. Je pense qu'ils ont dû faire regarder ça, je le sais pas, moi.

1785 En fait, c'est les mêmes critères de design qui ont été utilisés pour le tronçon en construction actuellement, le tronçon qui va jusqu'à la route du Golf, donc ce sont les critères qu'ils ont utilisés pour faire la conception de ce tronçon-là. Ils ont dit, prenez les mêmes critères pour faire l'analyse des bassins versants.

PAR LE PRÉSIDENT:

1790 Monsieur Mailhot, ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, est-ce que ce critère de dix pour cent (10 %), pour vous, est-ce que c'est un critère, ça existe comme critère ou c'est une norme, c'est utilisé souvent par le ministère?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

1795 Malheureusement, comme je vous mentionnais hier, je suis pas ingénieur dans ce domaine, donc je pourrai pas vous assurer aujourd'hui que c'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1800 Est-ce que vous pouvez vérifier?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

1805 Oui, je peux vérifier.

PAR LE PRÉSIDENT:

1810 Vous pouvez vérifier s'il existe, au ministère, une norme. Sinon, s'il y a pas de norme ou de critère, si dans la pratique, vous exigez un dix pour cent (10 %).

Je sais que ça existe, je pense, pour des bassins de rétention dans des cas de produits pétroliers, des choses comme ça. Mais au niveau des bassins de rétention pour des eaux pluviales, si vous pouvez nous dire si ça existe.

1815

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

1820 Oui, je vais tenter. Parce que je sais, comme je l'ai mentionné hier, d'habitude quand on prend une pluie dans cent (100) ans, c'est quelque chose qui est souvent le critère utilisé. Donc d'avoir un dix pour cent (10 %) ou pas, c'est peut-être du cas par cas, mais je vais vérifier.

PAR LA COMMISSAIRE:

1825 Il serait utile que votre vérification porte sur au moins deux (2) aspects, c'est ça, le critère de sécurité, on comprend le critère de sécurité d'un bassin de rétention, comme il a été mentionné tout à l'heure, mais le fait qu'il y a eu des changements climatiques qui sont apparus au cours des dix (10) dernières années notamment, est-ce qu'au niveau hydraulique, on s'est aperçu justement qu'il fallait dimensionner, de façon générale, les équipements de façon différente.

1830

Hydro-Québec doit avoir des données et ça a dû être vérifié aussi avec le Centre hydraulique de chez vous. Dans ce sens-là.

1835 Moi, j'aimerais revenir du côté de la Ville de Beauceville. Les équipements qu'on a vus tout à l'heure, on a parlé de ponceaux, quatre (4). Est-ce que ce sont, à votre connaissance, les quatre (4) seuls ponceaux qui seraient comme une obstruction, d'une certaine façon, à un écoulement supérieur à mettons un dans cent (100) ans; est-ce que c'est comme l'élément déterminant, ça?

1840 **PAR M. JACQUES FRANCOEUR:**

Oui. Moi, je pense que ces ponceaux-là sont capables de prendre ces crues-là, et comme je vous dis, je suis pas ingénieur, je me fie aux pluies qu'on a eues, 2002-2003, où on a vraiment pas eu de problème de capacité, de diamètre de tuyaux.

1845 On a développé, depuis 2002, à la Ville, une méthode d'entretien, une méthode de veille qui fait que lors de pluies importantes, il y a toujours un employé avec une pépinière qui fait le tour des ruisseaux, pour éviter justement l'accumulation de matériel qui vient boucher comme tel.

1850 C'est sûr qu'il y en a qui commencent à être limite, et je pense surtout ceux qui passent en dessous du chemin de fer, c'est des tuyaux qui passent en dessous du Québec Central. À certaines places, je pense que ça commence à être limite, mais c'est pas la Ville, là, c'est vraiment Québec Central.

1855 Et il y a quelques problèmes de vétusté des tuyaux. Surtout, on n'est pas, la ville – il y a le ministère des Transports qui ramasse toute l'eau sur la 173, et il y a beaucoup d'installations privées. Vous savez, chacun doit capter l'eau et la reconduire à la limite de son terrain, et c'est ces installations-là qui sont, à mon sens, peut-être, pas tellement par le diamètre que par la vieillesse, que par l'âge. Mais il y en a un dans le cas de l'ancien garage Kia, que même il
1860 s'effondre un petit peu à chaque année, on dit aux propriétaires, malheureusement ils sont obligés d'investir là-dedans.

Nous, en tout cas, par rapport à nos installations où on a une servitude et c'est nous qui entretenons, on n'a pas de problèmes majeurs, on n'a vraiment pas de problèmes. Et je pense
1865 qu'on serait capable de prendre, mais ça c'est sous toutes réserves, je l'ai dit, je suis pas ingénieur, je suis juste un praticien des mesures d'urgence, je pense qu'on serait capable de le prendre.

1870 Mais quand tantôt, je demandais à monsieur Tremblay les données théoriques, et je pense que moi, je vais être plus optimiste que monsieur Labrie, je dis, si disons dans cinq (5) ans, l'autoroute se fait, peu importe lequel tracé, ça va faire vingt (20) ans qu'on va avoir, on va se baser sur des données de vingt (20) ans.

1875 Ce serait peut-être intéressant, et j'en demande peut-être trop, là, mais ce serait peut-être intéressant que le ministère aille chercher des données d'Environnement Canada, les dernières données, pour justement au niveau changements climatiques, je dirais la fréquence et la dureté des averses, probablement que statistiquement et par modèle, ils sont capables de déterminer si, comme vous avez dit justement, la crue zéro-cent (0-100) ans, bien, c'est tu rendu une crue zéro-vingt (0-20) ans ou vice versa. Je pense que ce serait intéressant, parce
1880 que l'autoroute disons dans cinq (5) ans, bien, ça va faire vingt (20) ans, ça va être des données vieilles de vingt (20) ans.

Même s'il y a un facteur appliqué de dix pour cent (10 %), je pense que ce serait une sécurité à la fois pour le ministère et puis pour les citoyens d'avoir ces données-là.

1885

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Labrie, est-ce que c'est possible pour vous de mettre à jour les données concernant les pluies?

1890

PAR M. MICHEL LABRIE:

Je vais examiner ça avec l'équipe et on vous donnera une réponse.

1895

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous allez nous revenir là-dessus, nous dire qu'est-ce que ça implique et aussi les délais que ça va prendre.

1900

PAR M. MICHEL LABRIE:

Exactement, connaître la nature des données qui sont existantes.

1905

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait. Donc on attend de vous une réponse là-dessus. Merci.

PAR LA COMMISSAIRE:

1910

Tout à l'heure, on a vu les ponceaux Bertrand, Olivier, Dallaire – oui, vous allez les remettre? D'accord.

1915

Alors monsieur Francoeur, vous nous avez dit qu'au niveau du ruisseau Olivier, je crois, il y a des modifications qui sont en cours?

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

1920 Oui, c'est commencé déjà en tout cas en amont et en aval justement de l'endroit qu'on voit sur la photo, c'est l'endroit problématique, qu'on est en demande de certificat au ministère de l'Environnement, et la réponse, on a rencontré les gens du ministère il y a deux-trois (2-3) semaines, et on va avoir la réponse, on m'a dit, cette semaine, qu'ils vont accepter qu'on change les tuyaux, qu'on les grossisse et qu'on mette sous tuyaux, il y a à peu près deux cent cinquante mètres (250 m) qui sont pas sous tuyaux, donc à ce moment-là, le ministère a accepté qu'on puisse, en tout cas va accepter probablement qu'on puisse les mettre sous

1925 tuyaux, avec un tuyau de dimension - présentement, je suis pas trop familier avec les millimètres, mais c'est des tuyaux de vingt-quatre pouces (24 po) et ça nécessiterait des tuyaux de trente-six pouces (36 po).

PAR LA COMMISSAIRE:

1930 Est-ce que ça a été dimensionné pour une crue centenaire? Qu'est-ce que vous proposez à ce moment-là? Vous pouvez vérifier avec vos gens.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

1935 Avec nos ingénieurs, mais j'imagine, compte tenu que le parc industriel, comme l'a dit monsieur Tremblay, c'est des pentes de dix-douze-quatorze pour cent (10 %-12 %-14 %), et puis le parc industriel est prévu pour se rendre au rang Saint-Charles, donc ça a été, en tout cas peut-être pas le rang Saint-Charles, mais on va prendre, la majorité de l'eau du parc va

1940 venir par là, donc ça a été dimensionné en fonction de ces futurs développements-là.

Je voulais juste vous souligner que l'eau que vous voyez dans le ruisseau Olivier, c'est une source qui est sous une entreprise dans le parc.

PAR LA COMMISSAIRE:

1945 Alors ce qui a été présenté, je veux bien être certaine, ce qui a été présenté ici, au niveau du ruisseau Olivier, le problème serait réglé à ce moment-là pour l'écoulement?

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

1950 Oui, je pense que c'était ça, il restait un deux cents-deux cent cinquante mètres (200 m-250 m) de conduites le long de ce terrain-là et un petit peu en aval de ce terrain-là, pour se rendre jusqu'à la conduite qui traverse la route 173 qui, elle, est très bien dimensionnée.

1955 Alors ça, ça causait un problème, parce que ce tuyau-là était plus petit en diamètre que les tuyaux qui ont été installés en amont.

PAR LA COMMISSAIRE:

1960 Donc une fois, si la Ville a l'autorisation et que les travaux sont faits, pour ce qui est du ruisseau Olivier, il y aurait plus de problème d'écoulement?

PAR M. PIERRE TREMBLAY:

1965 Bien là, disons qu'il faut voir le critère qui a été utilisé. Comme je vous dis, j'ai pas fait aucun calcul sur ces conduites-là, alors c'est les ingénieurs de la Ville qui ont fait ces calculs-là. Il faut vérifier c'est quoi les critères qu'ils ont utilisés, est-ce que c'est une pluie de vingt-cinq (25) ans ou de cent (100) ans.

PAR LA COMMISSAIRE:

1970 Ce serait important que vous échangiez ces informations et que vous reveniez, par écrit probablement, auprès de la Commission, pour nous dire justement quelle est la situation, bon, qui est anticipée avec les modifications que la Ville veut mettre en place.

1975 Et puis comment vous évaluez le coût de ces travaux-là pour la crique Olivier.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

1980 La crique Olivier, c'est parce que comme le disait monsieur Tremblay, l'autre côté, il y a la 19^e Avenue juste en bas de cette crique-là, et après, le tuyau, il passe, il serpente sur un terrain industriel, donc eux autres vont changer le tuyau aussi, pour aller jusqu'à la 9^e Avenue, d'où on a fait les travaux en 1998, en tout cas quelque chose comme ça, 99, l'entrée du parc.

1985 Et il va rester, en plus, un deux cent cinquante mètres (250 m) à ciel ouvert à combler, jusqu'à une autre entreprise en haut. Et ça va normalement régler le problème, je suis pas mal assuré que c'est calculé avec des crues, mais je vais vérifier.

1990 Et je vous donnerai peut-être en plus l'information sur l'ensemble des développements, les nouveaux développements qu'on fait, comment on calcule le réseau pluvial, sur quelle base on calcule. Parce que vous savez, Beauceville est en pente, ça fait qu'il faut toujours penser à développement et penser à récupérer l'eau.

PAR LA COMMISSAIRE:

1995 D'accord. Dans le fond, vous comprenez qu'on a besoin de quantifier l'impact, pour être en mesure de bien évaluer, parce que c'est une commission d'enquête et on doit éclairer le gouvernement sur les choix et non seulement sur des déclarations mais sur des chiffres à l'appui, pour quantifier justement, étant donné que c'est deux (2) tracés et que c'est un de vos paramètres importants dans votre choix.

2000

Nous, on peut pas uniquement dire, bien, il y a un tracé qui est plus performant que l'autre, il faut qu'on appuie vraiment l'avis de la Commission et qu'on mesure, aussi, qu'on soit en mesure de dire, on a fait toutes les vérifications et on sait que c'est un facteur de X.

2005 C'est dans ce sens-là qu'on va peut-être vous demander des précisions dans le cours des prochains jours.

PAR LE PRÉSIDENT:

2010 Monsieur, juste pour revenir sur la question de monsieur Grondin tout à l'heure, donc monsieur Grondin questionnait le ministère concernant, si je me trompe pas, qu'est-ce qui se passe en termes de mesures pour contrôler l'érosion, bassins de rétention, si ça se fait aussi pour le tronçon qui est en construction entre Saint-Joseph-de-Beauce et Beauceville, donc la route du Golf.

2015 Est-ce que ce sont les mêmes mesures qui ont été mises en place que qu'est-ce que vous proposez actuellement sur le projet actuel.

PAR M. MICHEL LABRIE:

2020 Monsieur Pierre Robitaille va répondre.

PAR M. PIERRE ROBITAILLE:

2025 Monsieur le Président, alors les principaux moyens pris en compte pour contrer le transport de sédiments sont les bassins de sédimentation. Il y a également des bernés filtrantes, que l'on met en place, et les bordeurs à sédiments.

2030 Alors les bordeurs à sédiments sont mis en parallèle au haut du talus, le long des fossés de l'autoroute, pour retenir les sédiments lorsqu'il y a des pluies. Les bassins de sédimentation sont des cuvettes à même les fossés, d'une certaine longueur, qui permettent aux particules de se sédimenter. Et enfin, les bernés filtrantes, bien, comme son nom l'indique, une berne, c'est en pierre et avec l'aide d'une membrane, pour laisser filtrer l'eau, laisser passer l'eau et retenir les particules fines.

2035 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc dans les deux (2) cas, ces mesures-là sont mises en place?

2040 **PAR M. PIERRE ROBITAILLE:**

Oui, ces mesures-là sont mises en place dans tous les chantiers du ministère. Je dirais, ce sont des ouvrages qui sont normalisés, qui sont inclus aux documents de soumission et pour lesquels l'entrepreneur doit les mettre en vigueur sur le chantier.

2045

Alors tout au long de l'exécution des travaux, l'entrepreneur doit nécessairement nettoyer ces ouvrages-là, parce qu'il y a accumulation de sédiments, elles doivent fonctionner jusqu'à la fin des travaux, je dirais même jusqu'à ce que la végétation soit reprise, c'est-à-dire mise en place, tels les ensemencements par exemple.

2050

Alors on va attendre une année après la fin des travaux pour pouvoir démanteler ces ouvrages-là, de façon à permettre à la végétation qu'elle soit prise, finalement, et éviter qu'il y ait ravinage et même transport de matériaux.

2055 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

Madame Journault, une autre question.

2060

PAR LA COMMISSAIRE:

Monsieur Labrie, vous avez déjà probablement installé, ailleurs, sur les autoroutes du ministère des Transports, des bassins de rétention comme ça? Oui ou non?

2065

PAR M. MICHEL LABRIE:

Sûrement.

2070 **PAR LA COMMISSAIRE:**

D'accord. Est-ce qu'il a été observé que ces bassins-là peuvent avoir une certaine attirance pour la grande faune, par exemple pour les cerfs, l'eau de la fonte des neiges qui est salée un peu, est-ce que ça peut attirer justement les cerfs et faire en sorte que ça puisse occasionner des problèmes de collisions à certains endroits.

2075

Est-ce que vous avez cette information-là, soit au ministère des Transports ou du côté des États-Unis, peut-être qu'il y a eu, dans le nord, nord-est américain, des expériences.

2080 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Je vous dirais, tout dépend où ils sont situés. Parce que moi, j'en connais un, aussi drôle que ça puisse paraître, au coin de La Capitale et Pierre-Bertrand, et à l'occasion, il y a quelques canards qui s'y déposent, mais c'est tout.

2085

Par contre, en plein bois, est-ce que ça peut créer des problématiques de ce genre-là, monsieur Bélanger va répondre.

PAR M. JACQUES BÉLANGER:

2090

Non, on pense pas que ça attire les chevreuils à proximité des bassins. Si vous pensez à l'eau salée par exemple, la circulation de l'eau est suffisante pour qu'il y ait pas un taux de sel intéressant, à ce qu'on a lu et appris de nos collègues des autres régions qui en ont fait.

2095 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Ça va, d'accord.

PAR LE PRÉSIDENT:

2100

Donc nous allons prendre une pause d'environ dix (10) minutes.

Au retour, je vais appeler monsieur Pascal Veilleux, et je vous rappelle qu'après-midi, nous aimerions profiter du fait que monsieur Richard Martin est ici pour nous parler du bruit, donc on pourrait lui permettre de présenter l'information à ce sujet.

2105

Alors dans dix (10) minutes, merci.

2110

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION SUR LE BRUIT

2115

PAR LE PRÉSIDENT:

2120

Donc, on va débiter, un petit changement, on va débiter avec la présentation sur le bruit par le ministère de la Santé et des Services sociaux, monsieur Richard Martin accompagné de monsieur André Morasse; donc on va entendre les gens du ministère sur les questions du bruit. Ensuite, il y aura un échange, un peu comme tout à l'heure, avec la Commission, avec les personnes-ressources sur cette question-là. Et par la suite, on poursuivra avec les questions de la salle.

2125

Je précise qu'on va terminer, cet après-midi, vers seize heures trente (16 h 30), donc on va essayer de cibler plus les questions sonores pour la suite de cet après-midi. Et ce soir, on reprendra sur tous les thèmes, tous les enjeux, selon votre questionnement.

2130

Alors je vous laisse la parole.

PAR M. RICHARD MARTIN:

2135

Merci monsieur le Président, madame la Commissaire. Bon, pour répondre dans le fond à une demande je pense qui avait été formulée à mon collègue, monsieur Morasse, la Commission voulait connaître un peu, en termes de développement et de connaissance, des effets à la santé liés au bruit environnemental.

2140

Disons, je suis agent de recherche à la Direction de santé publique, ici en Chaudière-Appalaches, mais je coordonne le comité pour l'Institut national de santé publique, c'est un comité qui voit à la rédaction d'un avis sur la faisabilité d'une politique de lutte contre le bruit au Québec. Je suis responsable aussi d'un bulletin qui s'appelle Tapageur, qui est dédié à la lutte au bruit environnemental et en milieu de travail. Je suis membre aussi d'un comité de travail au niveau du bruit en milieu de travail, etc.

2145

Donc pour élaborer cette présentation-là, j'ai la collaboration du docteur Pierre Deshaies, qui travaille aussi à la Direction de santé publique, à l'Université Laval et à l'Hôtel-Dieu de Lévis. Donc je pense qu'on devrait être en mesure de vous montrer un petit peu qu'est-ce qu'il y a de nouveau et disons à la fine pointe de la littérature scientifique quant aux effets du bruit.

2150

2155

D'abord le plan, on va rappeler un peu les rôles de la Santé publique d'une manière générale. On va rappeler aussi le concept de nuisance et de santé. Et de rappeler ensuite, par rapport au bruit, les principales sources de bruit, les effets du bruit sur la santé avec un modèle simplifié d'impact. Les valeurs guides qui sont utilisées habituellement, de plus en plus couramment par la Santé publique. Et puis quelques mots pour conclure.

2160 D'abord, en Santé publique, notre rôle principal, c'est d'informer la population autant sur l'état de santé, les groupes vulnérables, donc les facteurs de risque et les interventions jugées efficaces. Donc si on fait le lien avec le bruit, quels facteurs de risque, les interventions jugées efficaces, c'est tout ce qui permet de le réduire ou d'éviter par exemple que des populations soient exposées.

2165 Un autre mandat qui est important, c'est d'identifier des situations qui peuvent présenter un risque ou un danger pour la population, et donc de faire en sorte de prendre les mesures qui sont nécessaires.

2170 Je veux commencer avec le terme de nuisance, parce que je pense qu'il est important dans le déroulement du reste de la présentation, parce qu'on dit souvent, le bruit, c'est une nuisance à la santé, il faut préciser de quel ordre cette nuisance-là.

2175 D'abord, la nuisance, elle est définie comme un sentiment de déplaisir associé à un agent ou une condition qui est considéré comme affectant négativement un individu ou un groupe. Ça, c'est tiré de données disons internationales, de personnes qui auraient déjà commencé à réfléchir sur le bruit à l'aube des années soixante-dix.

La nuisance est vue aussi comme un concept administratif, c'est un concept légal, on le retrouve dans le Code civil. C'est un concept aussi qui est utilisé dans le domaine de la recherche. Le plus souvent, on le voit comme quelque chose d'incommodant ou de nuisible.

2180 Mais ce qu'on s'est aperçu au cours des dernières années, c'est que la nuisance, aussi, a des effets sur la santé. Donc, on peut pas juste dire, ça me dérange, mais ça me dérange plus que ça, finalement, ça peut induire certains symptômes, certains effets. Donc ce qui amène ça, c'est l'espèce de chronicité, l'intensité aussi des éléments de perception, ce qu'on accorde par exemple au bruit, quelle est son attitude à l'égard du bruit, peuvent amener grandement le développement de certains effets.

2190 La santé, j'ose rappeler la définition élaborée par l'OMS en 46, c'est un état complet de bien-être physique, mental et social, et elle ne consiste donc pas seulement à l'absence de maladie ou d'infirmité.

2195 Un autre concept qui est important, qui a été au sommet de ALMA-ATA en 78, ce que je veux rappeler ici, dans le fond, c'est que la santé n'est pas le propre du secteur de la santé mais de l'ensemble des secteurs socio-économiques qui peuvent avoir des effets importants de contribuer à la santé des populations. Donc c'est pas juste les hôpitaux; la santé, dans le fond, c'est toute notre vie au quotidien, avec l'ensemble de ce qui peut avoir des impacts dessus, donc qui inclut l'ensemble des acteurs socio-économiques.

Au Québec, on s'est donné des lois, il y a la Loi évidemment sur les services de santé et les services sociaux, il y a la Loi sur l'environnement pour ne nommer que celles-là, qui ont des

2200 liens importants quant au contrôle des effets de facteurs de risque sur la santé, justement pour assurer la santé et la sécurité de l'ensemble de la population, ainsi que son bien-être et son confort.

2205 Le bruit! Il est présent partout, je vous dirais de la naissance presque jusqu'à la mort; je dis à la naissance parce qu'on le retrouve autant dans les incubateurs et les hôpitaux, où habituellement un grand nombre de naissances ont lieu, on le retrouve dans les écoles, dans les garderies, on le retrouve évidemment dans le secteur des transports qui est le propre des travaux de votre Commission; on le retrouve aussi dans le milieu de travail, etc., et dans le domaine des loisirs.

2210 D'abord, les notions de base quant au bruit. Le bruit se mesure en décibels; ça, c'est une échelle qu'on s'est donnée, c'est pas une échelle arithmétique, on a voulu j'imagine complexifier un petit peu les choses parce qu'il fallait mesurer une intensité sonore, c'est une échelle logarithmique. Donc le bruit, ça fait pas un plus un (1 + 1), ce sont des logarithmes. Ce qui fait en sorte que le bruit double d'intensité à chaque trois décibels (3 dBA).

2220 Le petit tableau que je donne, je parle de décibels A, le décibel, c'est le décibel mesuré, je dirais une notion à l'état pur, sans rentrer trop dans les détails, ce qu'on appelle un décibel A, c'est corrigé pour l'humain, pour l'audition humaine comme telle, c'est-à-dire qu'on corrige en fonction des fréquences moyennes et hautes, et on diminue l'importance des basses fréquences.

2225 Ce qui fait en sorte qu'un bruit, si on compare un niveau de bruit de cinquante-sept (57) dBA par rapport à un niveau de bruit de quarante-cinq (45) dBA, c'est seize (16) fois plus élevé. Donc, on a beau dire, c'est un écart par exemple, je l'ai pas calculé, c'est quoi, neuf (9 dBA), c'est pas juste neuf décibels (9 dBA), mais c'est seize (16) fois plus fort.

2230 Par contre, ce qu'il faut savoir, c'est que l'oreille humaine, en termes de perception, va entendre un bruit plus fort s'il y a un écart de dix décibels (10 dBA); même si on a doublé l'intensité acoustique, l'oreille humaine fera pas tout de suite la différence, au plan cognitif. Par contre, au plan des effets, on le verra tantôt, les effets sont quand même ressentis. C'est pas parce qu'il y a une augmentation de trois (3 dBA) et qu'on n'en mesure pas la différence qu'il y a pas d'effet.

2235 Bon, d'abord il faut distinguer qu'est-ce qu'un son et qu'est-ce qu'un bruit. Là, je réfère au dictionnaire de l'Office de la langue française, c'est pas très compliqué, un son, c'est une sensation produite dans l'appareil auditif, c'est l'oreille, par une vibration acoustique, alors que le bruit, c'est toute sensation auditive désagréable ou gênante, c'est un phénomène acoustique donc qui produit une sensation considérée comme gênante ou traumatisante par son auditeur.

2240 Donc le son pour les uns peut devenir du bruit pour les autres.

L'exemple que je donne, c'est ceux-là, par exemple, qui vont modifier le silencieux de leur véhicule, alors que d'autres vont faire exprès pour acheter le véhicule le plus silencieux possible.

2245

Il faut distinguer, bon, le bruit environnemental, qu'est-ce qu'il est, bien, c'est par opposition au bruit en milieu de travail, c'est l'ensemble du bruit dit communautaire, c'est tout bruit qui est fait mais en dehors du milieu de travail comme tel.

2250

On peut le distinguer de différentes façons, soit par la source, soit le lieu où le bruit va être émis ou soit le lieu où le bruit va être perçu. Par source, ça peut être les transports, les loisirs bruyants, le voisinage, on reconnaît la tondeuse ou la thermopompe, l'intérieur de la résidence, que ce soit les appareils qui sont à l'intérieur, ou encore dans le domaine de la construction ou des milieux de travail.

2255

On reconnaît aussi selon le lieu où il est perçu. Donc je dis encore, il peut y avoir le travail, l'environnement, et là, dans l'environnement, on peut diviser ça, soit les lieux publics fermés, les lieux ouverts ou extérieurs, par exemple dans un quartier résidentiel, des rues piétonnières, des parcs, ou dans l'habitat, à l'intérieur même des lieux de résidence.

2260

L'oreille! Bon, pourquoi je présente l'oreille, parce que l'oreille n'a pas de paupière, contrairement aux yeux, donc même lorsqu'on dort, l'oreille entend et dans le fond pour préciser qu'il y a plusieurs effets qui sont perçus par l'oreille, et quand on parlera de la surdité tantôt, c'est situé au niveau de la cochlée, ici; la perte de l'audition se produit à l'intérieur de ce petit organe-là.

2265

Bon, la typologie proposée quant au lieu perçu, là c'est le modèle simplifié des impacts sur la santé, donc ce sont les environnements dans lesquels on habite, il y a du bruit, donc qui nous exposent au bruit comme tel, et au niveau des mécanismes physiologiques, on a des effets directs et indirects.

2270

Les effets directs, bien, on peut avoir une lésion à l'intérieur de l'oreille interne, on peut avoir des réponses physiologiques de sursaut, si je faisais un gros clap devant le micro, il y en aurait une gang qui sursauterait et là, on aurait comme une décharge d'adrénaline et de cortisol et on verrait que le bruit, donc, on va avoir une réaction immédiate. Donc ça, c'est l'effet direct.

2275

Les effets indirects, on peut avoir des phénomènes de stress, sommeil perturbé ou de distraction, et à long terme, ces effets-là sont cumulatifs sur l'organisme et produisent des effets sur la santé.

2280

Donc les effets d'abord physiologiques, c'est-à-dire qu'au niveau cognitif où on le perçoit comme tel, il peut devenir moins dérangeant avec le temps, il peut y avoir une forme d'habituation mais dite subjective, c'est-à-dire il y a comme un filtre que l'individu va se conditionner à ne plus vouloir l'entendre. Par contre, au niveau physiologique, il y a pas

2285 d'adaptation; c'est-à-dire que même si on dit, ah je l'entends mais c'est déjà moins pire qu'hier, ça vous rentre toujours dedans et il y a une réponse toujours de combattre ou de se sauver par rapport à chaque bruit. Ça induit du stress, et comme je disais tantôt, il y a des décharges d'adrénaline et de cortisol en fonction du bruit qui est ressenti.

2290 L'exemple que je donne souvent, c'est pour ceux-là qui ont eu des enfants, lorsqu'ils sont tous allés se coucher le soir et que là, il y a plus rien qui fonctionne dans la maison, tout le monde fait un beau "wouf", et qu'en plus le moteur du compresseur du frigo arrête, là, me semble que les deux (2) épaules viennent de vous baisser. Pourtant, un moteur de frigo, c'est pas si bruyant que ça, c'est entre trente-cinq (35 dBA) et quarante (40) dB. Mais par contre, on voit tout de suite ce que ça va induire comme stress au cours d'une journée qui a peut-être été plus stressante qu'à l'habitude, pour toutes sortes d'autres raisons.

2300 Donc je vais vous présenter, et là je rentre carrément au niveau des effets du bruit, il y en a qui sont directement liés au transport, il y en a d'autres qui ont aucun rapport avec le bruit relié au transport, mais je les présente comme l'ensemble des effets liés au bruit environnemental. Il y en a pour lesquels les preuves scientifiques sont suffisantes et d'autres pour lesquels les preuves sont limitées.

2305 Preuves suffisantes par rapport aux maladies cardio-vasculaires. Il y a des risques qui viennent d'être démontrés, dans une métaétude publiée en Allemagne, au début de l'année 2006, il y a un lien entre le bruit du transport et les infarctus du myocarde. Le chercheur, Wolfgang Babisch, qui travaille à l'Agence environnementale d'Allemagne, dans une revue de plusieurs études importantes, a démontré la plausibilité biologique de la survenue d'un infarctus du myocarde à des niveaux de soixante (60) dBA pour une exposition au cours de la journée, soixante (60) dBA et plus. Je vais avoir, je crois, le graphique un peu plus loin.

2315 Ça, c'est le modèle qu'il a développé dans le cadre de ses travaux. Je m'excuse pour l'anglais, mais la plupart des travaux scientifiques, malheureusement, sont publiés dans la langue de Shakespeare, donc pour une exposition au bruit, on voit un peu ce que j'avais repris dans l'autre modèle tantôt, qui est le lien direct avec la perte auditive, le lien indirect, c'est perturbation des activités, du sommeil, de la communication avec la réponse cognitive ou émotionnelle, pour lequel on lie la nuisance. Ensuite, on peut avoir du stress, des réactions de stress. Ensuite, il y a divers facteurs de risque, l'augmentation de la pression sanguine, des manifestations cardiaques, les lipides sanguins. Il y a des manifestations, à ce moment-là, de problèmes d'états pathologiques qui commencent à se manifester et ensuite pour le développement de la maladie, qui sont l'hypertension, l'artériosclérose et l'infarctus du myocarde.

2325 En termes de preuves liées au transport routier, ce que Babisch a démontré, en termes de prévalence, il y a une augmentation de la prévalence à compter d'une exposition qui est supérieure à soixante (60) dBA sur une période, comme je disais, quotidienne, entre huit heures

(8 h) et vingt-deux heures (22 h). Il a présupposé que cet effet-là était aussi démontrable lorsqu'on faisait une donnée sur vingt-quatre (24) heures.

2330 En termes d'incidence, c'est donc la survenue de nouveaux cas. Il a démontré aussi qu'il y a augmentation à compter d'une exposition qui est supérieure, ici, à soixante (60) dBA. Donc LDay, c'est la période du jour, c'est une norme européenne, c'est la période de huit-dix-neuf heures (8 h-19 h), je crois; une augmentation de plus de soixante (60) dB, en termes d'exposition, amène un niveau de risque plus important, qui est de un point cinq (1,5).

2335 Ça, ce que ça veut dire, c'est que lui a démontré que la portion attribuable des infarctus du myocarde en Allemagne, le bruit pouvait compter plus de trois pour cent (3 %) comme facteur explicatif de ces infarctus-là. Il a aussi démontré, à l'intérieur des études qui avaient été publiées jusqu'à maintenant, qu'il y a une augmentation des maladies cardio-vasculaires en
2340 général, qui est associée à une exposition au bruit routier. Et cette recherche-là était probablement transférable au niveau aérien et ferroviaire, avec des ajustements, évidemment, et des niveaux de bruit pour ces moyens de transport là.

2345 Bon, au niveau autres effets à la santé liés au bruit, évidemment peut-être le plus connu qui est la surdité. Elle peut être d'ordre temporaire ou permanente, on appelle ça une neurosensorielle permanente. C'est-à-dire à des doses équivalentes de bruit, en termes de niveau, durée ou type de bruit, le risque est le même en milieu de travail.

2350 Par contre, il est peu probable qu'on retrouve des données de la sorte au niveau du bruit routier, quoique dans certains pays, sur le bord de certains axes routiers, on ait mesuré des niveaux supérieurs à quatre-vingt-cinq (85) dBA, et même à quatre-vingt-dix (90 dBA), en termes d'exposition. Pour le Québec, je ne pense pas, en tout cas j'ai pas la prétention d'avoir un profil pour l'ensemble du Québec, mais je pense pas qu'on retrouve ce genre d'exposition là à des niveaux aussi élevés.

2355 Une autre conséquence aussi qui est amenée par la surdité, c'est-à-dire qu'elle amène, le fait d'avoir des troubles auditifs, on a donc un problème d'écoute et de communication, donc au travail, à la maison et dans sa vie sociale. Habituellement, ces gens-là vont avoir tendance à s'isoler et aussi, ça augmente les dangers en termes de sécurité en milieu de travail.

2360 Il y a des acouphènes, aussi. Ça, c'est ce qu'on appelle les bourdonnements ou les sifflements à l'intérieur des oreilles. Ils sont perçus par le patient mais ça relève d'aucun son ou d'aucun bruit extérieur. C'est-à-dire c'est l'espèce de petit moteur qui vous habite et que vous entendez tout le temps, et sur lequel vous n'avez aucun contrôle. Souvent, les gens vont en
2365 avoir la manifestation surtout lorsqu'ils vont venir pour se coucher. Ça accompagne souvent la perte auditive, mais ce n'est pas toujours le cas. C'est chronique et dérangeant. Le problème et le seul traitement, c'est d'apprendre à vivre avec. Et il y a une partie donc qui peut être induite par du bruit.

2370 La nuisance! Si on réfère au concept dont j'ai parlé en introduction, ici vous avez, pour
les moyens de transport aériens, routiers et par rails, les courbes réponses faites par un
chercheur Miedema, il a analysé les gens qui étaient extrêmement ennuyés. Là, c'est pas basé
sur une étude, c'est une panoplie d'études réalisées, je crois que la période, c'est au-delà de
vingt (20) ans. Et il a étudié les personnes qui se disaient hautement ennuyées par le bruit
2375 routier.

Ce qu'on voit, c'est qu'il y a une augmentation entre quarante (40 dBA) et cinquante
(50 dBA), LDN c'est encore du bruit dans la journée, donc ici, on a la proportion de personnes
hautement ennuyées par du bruit routier. Évidemment, quand on arrive à des seuils de
2380 soixante-dix (70 dBA), les proportions sont très importantes, elles s'élèvent donc graduellement
au fur et à mesure de l'augmentation des niveaux de bruit.

Une autre perturbation, un autre effet à la santé associé au bruit, c'est la difficulté à
s'endormir, c'est le nombre d'éveils plus fréquents qui est associé au bruit, c'est la perturbation
2385 des phases du sommeil. Ça amène aussi des effets physiologiques qui sont mesurables, de
type liés au stress.

Alors ce qu'on sait, la façon générale de travailler, c'est que lorsqu'on dépasse trente
(30) dB à l'intérieur d'un domicile ou quarante-cinq (45) dB à l'extérieur ou en façade d'une
2390 résidence, les difficultés du sommeil peuvent arriver. Évidemment, ça va aller avec le nombre
d'épisodes bruyants au cours d'une nuit; de mémoire, je pense que si on dépasse quinze (15)
épisodes extrêmement bruyants, avec des niveaux significatifs d'écart par rapport aux trente
(30) dB à l'intérieur, c'est assez pour commencer, sur une base chronique, à créer des
problèmes d'insomnie.

2395 Donc les effets en termes de perturbation du sommeil, il y a de la somnolence diurne, il
y a de la fatigue, diminution de la performance le lendemain, et ça peut être aussi sur une
longue période, l'attention est diminuée, manque de concentration et diminution de la capacité
intellectuelle. Ça, c'est carrément démontré.

2400 Ensuite de ça, au niveau des conséquences, ça affecte la qualité de vie personnelle et
professionnelle des personnes, les capacités d'apprentissage notamment en milieu scolaire;
augmente l'absentéisme, augmente le risque d'accident de la route et d'accident à la maison.

2405 En termes cognitifs, il y a des effets lorsque les bruits sont importants dans un milieu
donné. On sait, bon, je vais faire référence à des études réalisées proches des aéroports entre
autres, il y a des preuves expérimentales suffisantes à l'effet que les enfants performant moins
bien aux tests de lecture, de mémoire courte, de reconnaissance ou des tests d'attention. Il y a
certaines preuves empiriques d'une part, mais il y a des liens aussi par rapport à des tests, et
2410 en fonction aussi de tests d'apprentissage. Et on commence à suspecter la même chose chez
l'adulte apprenant.

2415 Preuves limitées! Il y a une étude en Europe qui s'est attardée à l'ensemble des
problèmes au niveau du logement, et qui a constaté une augmentation des accidents
domestiques dans des milieux bruyants, des problèmes pouvant être liés au sommeil comme
tel. Il y a pas de preuve hors de tout doute, mais disons, quand on commence à suspecter des
problèmes, et que c'est pas la première étude du genre qui nous amène sur cette piste-là, dans
2420 probablement une dizaine d'années, on aura peut-être la confirmation de cet élément-là, mais
pour l'instant, c'est un élément qui est non retenu, mais je le signale parce que je pense qu'il est
quand même relativement important. C'est une étude réalisée pour l'OMS Europe.

2425 Il y a d'autres effets, aussi, pour lesquels le degré de preuve est différent. Bon, le bruit
interfère avec la communication, parlons des effets chez des personnes qui souffrent de
troubles de santé mentale ou, encore, peut probablement en induire, a des effets sur la
performance et amène aussi certains comportements sociaux.

2430 On a une série de cas anecdotiques de violence, de gens qui ont voulu faire cesser le
bruit dans leur voisinage, et qui ont été obligé d'utiliser la violence pour le faire. Je me souviens
d'un cas dans la région par exemple des Bois-Francs où une dame avait voulu faire cesser le
bruit dans un bar, elle est arrivée avec une carabine. Dans un autre cas, c'est dans la région du
Centre-du-Québec, où un résident est débarqué chez un voisin, après avoir vu toutes les
instances municipales ou de son secteur, en disant qu'ils pouvaient rien faire, aller démolir les
compresseurs de plusieurs camions de réfrigération en bordure de son terrain, qui
fonctionnaient toute la nuit.

2435 Donc il y a plusieurs cas où les gens sont désespérés, ils savent plus quoi faire, donc ils
passent malheureusement à des gestes socialement discutables.

2440 Donc ici, j'ai fait une petite diapo qui résume, dans le fond, infarctus du myocarde et
transport, on a une preuve suffisante; maladies cardio-vasculaires en général aussi; les pertes
auditives ainsi que les conséquences que ça a en termes d'écoute, de communication,
d'isolement, de sécurité; les acouphènes.

2445 Donc il y a quand même pas mal d'effets à la santé qui sont induits par le bruit, il y a pas
juste la surdité, comme souvent on a tendance à le croire.

2450 Ce qu'on se sert comme valeur guide, au niveau de la santé publique, et qu'on pense
qui est le meilleur consensus d'experts à venir jusqu'à présent, c'est celle suggérée par l'OMS
dans son "Guidelines for Community Noise", qui a été publié en 99 par Berglund, Lindvall,
Schwela.

2455 Ça ici, c'est un exemple des valeurs guides qui sont utilisées ou qui sont suggérées
plutôt par l'OMS; ça a pas figure de norme, c'est pour ça qu'on les appelle des valeurs guides,
mais quand on parle par exemple pour la perturbation du sommeil, la valeur, c'est trente
(30 dBA) à l'intérieur de la chambre à coucher, avec des bruits maximaux à l'extérieur de

2460 quarante-cinq (45) dBA. Ça, trente (30 dBA), ça veut pas dire que c'est la norme qui est acceptable comme telle, ça veut dire qu'il peut arriver que dans des milieux, que les niveaux sonores soient inférieurs à trente (30) dBA, dans certains milieux, par exemple à la campagne, le niveau sonore, dans certains cas, à l'intérieur d'une chambre à coucher, est certainement moindre, donc il faut penser que tout relèvement du niveau sonore risque d'être perçu par les gens d'un secteur en particulier, c'est-à-dire de ces secteurs-là, par exemple en milieu rural.

2465 Donc le problème du bruit, c'est un problème intersectoriel qui interpelle, comme je le disais en début de cette présentation, de nombreux acteurs et de nombreux secteurs, donc en termes de conception de machines, d'outils et d'appareils, mais aussi d'aménagement du territoire, les ordres professionnels, les municipalités, l'éducation, le transport, le développement durable, famille, loisirs et le monde du travail. C'est-à-dire que c'est pas mal plus facile de régler le problème tout de suite à la source qu'essayer de trouver toutes sortes d'aménagements pour essayer de régler le problème un coup qu'on est obligé d'être pris ou de vivre avec.

2470 Et donc, si je reviens sur ma nuisance, le bruit, est-ce que c'est une simple nuisance pour des personnes intolérantes, non. Le bruit induit vraiment des effets à la santé.

2475 En conclusion, donc le bruit a des effets, j'ai pas parlé des coûts économiques parce qu'on retrouve, le bruit diminue la valeur des propriétés, il y a plusieurs études qui l'ont démontré mais j'ai pas abordé ce thème-là.

2480 Et tout simplement aussi pour vous dire qu'au cours de la dernière année, il y a de nouvelles connaissances, donc on vous soumet rapidement ici cet état de situation là, qui ont poussé notre réflexion plus loin et ce qui va sans doute amener, au cours des prochains mois et des prochaines années, à changer notre façon d'analyser les divers projets qui nous sont soumis, de façon à prévoir d'autres descripteurs que ceux qui sont fournis actuellement.

2485 Par exemple, les descripteurs actuels sont souvent de l'ordre du LAEQ une heure, c'est-à-dire c'est une exposition moyenne, une heure prise durant un moment de la journée, ou encore LAEQ vingt-quatre (24) heures, c'est-à-dire l'intégration d'une mesure sur une période de vingt-quatre (24) heures, sans découpage particulier.

2490 Alors ce qu'il sera plus intéressant d'obtenir, ce qu'on appelle le LDEN, c'est une mesure qui est suggérée par la communauté, qui a force de loi actuellement, en application plutôt, par la communauté européenne, eux autres ils travaillent beaucoup en français, c'est "Day-Evening-Night", pour le DEN, donc la période du jour, bon sauf erreur, c'est de sept (7 h) à dix-neuf heures (19 h) et la période du soir qui est dix-neuf-vingt-deux heures (19 h-22 h), et la période de la nuit qui est vingt-deux-six heures (22 h-6 h) ou vingt-deux-sept heures (22 h-7 h).

2495 L'autre notion avec laquelle il faudra travailler, c'est la notion de bruit émergent. Ça, c'est en France par exemple, au niveau de l'analyse de certains projets, ils vont utiliser, pour la

2500 période du jour, ils vont considérer une augmentation jusqu'à cinq (5) dBA comme étant une augmentation dite acceptable, et pour la période de la nuit, une augmentation de trois (3) dBA.

C'est ce qui termine un peu l'ensemble des données qu'on voulait vous soumettre à votre réflexion.

2505 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, monsieur Martin.

2510 Peut-être une question à monsieur Labrie pour débiter. En fait, ce qu'on vient d'entendre dans la conclusion, c'est la notion de l'évaluation sonore à partir d'une période. Donc, je sais que la politique actuelle que vous utilisez pour l'évaluation de l'effet sonore est basée sur une période de vingt-quatre (24) heures, donc un LEQ vingt-quatre (24) heures. On vient de voir d'autres façons de faire, basées sur des périodes de jour ou de nuit.

2515 Même je pense que l'OMS, rapidement, j'ai vu qu'il y avait une période de seize (16) heures et de huit (8) heures, donc il y a deux (2) périodes avec des niveaux sonores qui sont différents.

2520 J'aimerais savoir de quelle façon est-ce que le ministère entend s'adapter à ces nouvelles façons de faire; est-ce qu'actuellement, vous êtes en train d'étudier différents ajustements à votre politique, pour tenir compte de ces nouvelles façons de faire?

PAR M. MICHEL LABRIE:

2525 Comme question, en fait, j'aurais de la misère à répondre, comme directeur territorial, parce que c'est une évaluation à partir de l'évolution de nos normes, en tenant compte effectivement de l'évolution aussi des connaissances.

2530 Je sais qu'on a des gens qui travaillent à plein temps là-dessus, on a eu des équipements de mesure que le ministère s'est doté, entre autres pour évaluer par rapport à différents types de chaussées, le jeu des décibels, pour voir les effets, etc.

2535 Donc c'est un phénomène qui est sous observance par le ministère, qui est en évolution.

Maintenant, vous donner l'heure juste aujourd'hui, à savoir où en est rendue notre réflexion par rapport à ça, quelles seront les prochaines normes à appliquer, je saurais pas vous le préciser en ce moment.

2540 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais est-ce qu'il y a un comité qui est formé là-dessus, actuellement?

2545 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Je pourrais valider et vous revenir avec ça, pour vous dire qu'est-ce qui en est.

PAR LE PRÉSIDENT:

2550 Donc il serait intéressant de savoir...

PAR M. MICHEL LABRIE:

2555 Ah, il semblerait que madame Lindsay serait au courant, on lui demande de vous répondre.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2560 Oui, je suis au courant, monsieur le Président, je fais partie du comité, alors je peux vous en parler un petit peu.

2565 En fait, suite à un décret pour un projet, je pense que c'est dans la Montérégie, je me souviens plus exactement, le ministère s'est engagé à réviser sa politique, de toute façon c'était quelque chose qui était aussi dans les vues du ministère, parce qu'on sait que notre méthode comporte des désavantages et des avantages, c'est pas rien que noir et blanc, il y a plusieurs façons de concevoir ou d'évaluer le bruit, et on s'est engagé à réviser la politique, et si je me rappelle bien, parce que moi j'étais pas là au niveau du décret, mais c'est après ça qu'il y a eu un comité de formé, c'est qu'on s'est engagé à livrer une nouvelle politique ou un projet de politique dans le courant de l'année 2006.

2570 Mais la politique est pas prête parce qu'on a fait faire une étude par l'Université de Montréal, pour justement faire le tour de tout ce qui se fait à travers le monde, et justement les indicateurs, le LDEN dont monsieur parlait tout à l'heure, et pour essayer de voir qu'est-ce qui serait intéressant de retenir et qu'est-ce qui l'est pas.

2575 Présentement, l'étude de l'Université de Montréal a été déposée au ministère, les spécialistes, les ingénieurs sonores sont en train de la commenter, s'ils ont pas fini de la commenter, c'est sous peu. Après, cette étude-là va être soumise au comité, et on va travailler à revoir nos normes et voir comment on va l'appliquer aussi.

2580 Parce qu'on peut prendre des nouveaux indicateurs, mais il faut être capable aussi d'appliquer cette nouvelle politique-là. Alors les travaux avancent, mais présentement, dans le

cas de notre projet, on est obligé de s'en tenir à la politique qui existe, là, la Politique sur le bruit routier, avec les LEQ vingt-quatre (24) heures, entre autres.

2585

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

2590

Madame Journault.

PAR LA COMMISSAIRE:

Oui, est-ce que le comité est sous la gouverne du ministère des Transports?

2595

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

En fait, on a un comité interne, je sais qu'éventuellement, il y aura des pourparlers ou des discussions avec les autres ministères qui sont impliqués, on en parlait justement tout à l'heure, il va certainement y avoir des contacts, parce que je pense qu'il faut qu'au point de vue du gouvernement, il faut qu'il y ait une certaine homogénéité de traiter ces dossiers-là.

2600

Alors c'est vraiment dans la perspective, aussi, de s'allier avec les autres partenaires du gouvernement.

2605

PAR LA COMMISSAIRE:

Justement, est-ce que l'Institut national de santé publique a été mis à contribution, jusqu'à présent?

2610

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

À ma connaissance, non. Mais je dois dire que c'est pas moi la chargée de projet de ce dossier-là, c'est monsieur Hêtu, à Montréal, c'est un ingénieur spécialisé dans le sonore. Et je pourrais pas vous dire, là, s'il a fait des contacts avec les gens des autres ministères, jusqu'à maintenant.

2615

PAR LA COMMISSAIRE:

Est-ce que vous pourriez vérifier et nous dire, justement, quelle est la perspective?

2620

Parce qu'on vient d'entendre un exposé où il y a eu beaucoup de recherches au sein même du gouvernement, et ce serait intéressant qu'il y ait justement, étant donné que c'est multi, ça va chercher tout le monde, dans la santé, le transport, la vie communautaire, au

2625 niveau municipal et tout ça, qu'il y ait une concertation qui se fasse, de façon que ce soit quelque chose qui change nos façons de faire, aussi, dans l'avenir.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2630 Madame Journault, si vous permettez, je pourrais me retirer et aller appeler la personne, et lui demander, si vous voulez avoir la réponse aujourd'hui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2635 Ou revenir tantôt, à la séance d'ouverture.

PAR M. RICHARD MARTIN:

2640 Je pourrais vous donner un complément par rapport à ça, c'est que lors d'une rencontre en mai, organisée par l'Institut, avec un acousticien français, pour connaître un peu la façon dont ils travaillaient en Europe, on avait invité différents ministères, et on a eu l'occasion d'apprendre que le ministère des Transports était en train de réviser sa politique par rapport au contrôle du bruit, et que le ministère de la Santé serait interpellé à donner son opinion sur cette politique-là, probablement vers la fin de la présente année. Ils avaient un échéancier de ce type-là.

2645 On a également appris que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, avec la note d'instruction 9806, par rapport à l'analyse du bruit, qui est une note, une directive interne, ils seraient en révision également.

2650 Donc je pense que tout le monde essaie de s'ajuster en fonction des nouvelles connaissances. Mais il y a des arrimages, comme vous l'avez bien souligné, qui sont loin d'être faits, mais je pense qu'il y a une forme de volonté, là.

2655 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais la norme dont vous parlez, je pense que c'est une norme pour les sources fixes, par exemple?

2660 **PAR M. RICHARD MARTIN:**

Oui, je crois.

PAR LE PRÉSIDENT:

2665 Merci.

Monsieur Mailhot, est-ce que vous vouliez intervenir?

2670 **PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:**

Oui, monsieur le Président, bien, pour donner un petit peu de précision. C'est qu'il y a eu effectivement un comité formé au ministère des Transports, et auquel on participait, le ministère du temps, c'était le ministère de l'Environnement, suite à un dossier que vous avez sans doute connu, qui était McConnell-Laramée.

2675
Donc suite au rapport du BAPE, qui recommandait que la politique soit revue, il y a eu un comité qui s'est réuni très peu souvent; disons qu'il s'est réuni en 2003, d'après mes informations, et en 2004, et depuis, il y a pas eu d'autres rencontres.

2680
Évidemment, comme les gens de la Santé l'ont mentionné, il y a eu aussi une conférence au niveau de l'Institut national de santé publique, auquel on participait aussi, et là aussi, il a été mentionné qu'il faudrait que l'ensemble des ministères concernés puissent, évidemment, regarder tout ça ensemble, pour essayer d'avoir une politique qui est gouvernementale.

2685
Parce que comme madame l'a mentionné tantôt, eux, la politique du ministère des Transports, qui date de 1998, qui utilise les LEQ vingt-quatre (24) heures, bien, j'ai toujours dit que c'était une politique qui était un pas en avant, parce que ça s'applique à l'ensemble du Québec, sur l'ensemble des infrastructures. Donc autant les anciennes que les nouvelles. Donc il faut les féliciter d'avoir fait ce pas-là en 1998.

2690
Évidemment, dans le cas des études d'impact, on a des directives qui sont un peu différentes. En ce qui nous concerne, dans l'approche qu'on préconise dans les études d'impact n'est pas celle d'un LEQ vingt-quatre (24) heures, c'est au moins le jour et la nuit. Donc ça ressemble un peu – bien, il y avait des informations qui apparaissaient tantôt dans la présentation, qui étaient des LDN, des "day and night", ça s'approche un peu de ça, aux États-Unis c'est utilisé, donc on a une approche un peu différente en ce qui concerne les études d'impact. C'est qu'on fait du cas par cas.

2700
Comme monsieur le mentionnait, il existe effectivement des directives internes sur entre autres le bruit de source fixe, mais il y a aussi d'autres – il y a des normes qui existent, dans deux (2) règlements, c'est le Règlement des carrières et des sablières, et les usines de béton bitumineux, et dans le cas des carrières et sablières, ça peut s'appliquer justement à un projet de route, parce que si le projet de route fait du concassage, le Règlement des carrières et sablières va s'appliquer pour les activités de concassage, disons dans l'emprise ou les aires de travail.

2705
Et à ce moment-là, c'est une norme. Donc la norme doit être respectée à ce moment-là.

2710

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous avez des seuils qui ont été établis jusqu'à maintenant, est-ce que vous vous êtes penchés là-dessus?

2715

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

Bien, pour les seuils, si je regarde le Règlement des carrières et sablières, c'est pas des seuils, c'est des normes.

2720

Dans ce cas-là, je peux vous dire que c'est quarante décibels (40 dBA) entre dix-huit heures (18 h) et six heures (6 h), et c'est quarante-cinq décibels (45 dBA) entre huit heures (8 h) et dix-huit heures (18 h), entre six heures (6 h) et dix-huit heures (18 h). Ça, c'est des normes qui sont – c'est semblable à un niveau équivalent une heure.

2725

Mais il y a une formule mathématique qui prend en compte que par exemple, il y a des bruits d'impacts, comme les bennes de camions qui claquent, des choses comme ça, il y a des pénalités qui sont calculées dans ça, c'est une formule mathématique qui ressemble un peu à un niveau équivalent sur une heure. Donc c'est basé sur une heure. Ça, c'est des normes, donc il faut que ce soit respecté.

2730

Ça, c'est à moins qu'il y ait une distance, je pense que c'est six cents mètres (600 m), d'une résidence. Donc ça, il faut le mettre dans sa perspective. Donc ça, c'est à respecter.

2735

En ce qui concerne si on peut dire des seuils, comme la présentation le montrait, on se fie évidemment beaucoup, on est à l'écoute nous autres aussi, effectivement de qu'est-ce qui se passe ailleurs, et les normes de l'OMS sont souvent une des bases qu'on utilise. Et on utilise ça un peu en soirée et nuit, donc on a tendance à prendre cinquante-cinq décibels (55 dBA) pour la journée, cinquante décibels (50 dBA) pour la soirée, et, évidemment quarante-cinq (45 dBA) la nuit.

2740

Mais je voudrais faire une précision, c'est même avec, là j'ai le texte devant moi de l'OMS, c'est qu'on dit que:

2745

"Une mesure de bruit basée seulement sur l'addition d'énergie exprimée comme la mesure équivalente conventionnelle, LEQ, n'est pas suffisante pour caractériser la plupart des environnements bruyants. Il est également important de mesurer les valeurs maximums des fluctuations de bruit, etc."

2750

Et on mentionne aussi que lorsqu'on parle de cinquante-cinq décibels (55 dBA), qui est pour une gêne disons moyenne, c'est qu'on parle de bruit irrégulier et continu. Donc lorsque vous parliez tantôt, que vous avez vu dans le tableau, seize (16) heures, c'est pas nécessairement des LEQ seize (16) heures, c'est que la durée de temps qu'on regarde ça, c'est

2755 pendant seize (16) heures, mais c'est peut-être plutôt, vu que c'est des bruits réguliers et continus, un LEQ d'une heure ou un LEQ de seize (16) heures seraient pareils.

2760 Donc normalement, on prend des périodes plutôt d'une heure. Comme notre Règlement des carrières et sablières, c'est sur une heure. On a des tendances à être sur des périodes plus courtes que moins courtes.

2765 Mais évidemment, actuellement, on n'a pas de norme pour le bruit routier, on essaie effectivement de faire le mieux possible. Parce qu'il faut comprendre que lorsqu'il y a des normes, il faut l'utiliser obligatoirement, on le respecte. Et on sait bien que dans le cas des routes, bien, il y a des situations qui sont impossibles à corriger.

2770 Donc c'est le problème qui existe, pourquoi qu'on n'a pas de règlement, je pense, sur les routes, sur le bruit routier, j'ai travaillé sur ça en 1978, et c'est toujours pas fait.

2775 C'est à cause de ça, c'est parce qu'effectivement, il y a toujours un événement qui va faire que ce sera pas légal, si on met un règlement. Et l'avantage des évaluations environnementales, c'est ça, c'est qu'on peut faire du cas par cas, et faire notre possible.

PAR LE PRÉSIDENT:

2780 OK, merci.

Monsieur Martin, est-ce que vous êtes là ce soir?

PAR M. RICHARD MARTIN:

2785 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2790 Donc ce qu'on va faire, c'est qu'on va terminer à ce moment-ci, donc on va ajourner, on va reprendre à dix-neuf heures (19 h) et puis il y aura probablement d'autres questions dans la soirée, sur les questions de bruit et les effets sur la santé, tout ça. Donc on vous invite à vous joindre à nous.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Monsieur le Président, est-ce que je peux rajouter quelque chose, concernant le comité, ça va prendre une minute.

2795 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, allez-y.

2800 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Monsieur Mailhot a dit qu'on s'était pas réuni souvent, effectivement, c'est vrai, on s'est pas réuni souvent parce que la décision, la première rencontre, on s'est rendu compte qu'il nous manquait de données, et c'est là qu'on a donné un mandat à l'Université de Montréal pour faire l'étude, c'est pour ça.

2805

Là, l'étude est prête, et les travaux du comité vont redémarrer.

PAR LE PRÉSIDENT:

2810

Merci beaucoup.

Donc à dix-neuf heures (19 h) ce soir, merci.

PAR Mme LOUISE ROY:

2815

Je m'excuse, je voudrais faire une intervention peut-être un peu plus concrète, par rapport au bruit routier.

PAR LE PRÉSIDENT:

2820

Écoutez, on va prendre encore un deux (2) minutes, s'il vous plaît.

PAR Mme LOUISE ROY:

2825

Oui, je vais faire ça court, Louise Roy, de la MRC Beauce-Sartigan.

Lorsqu'est venu le temps d'élaborer notre schéma d'aménagement révisé, nous, on s'est fait imposer des normes par le MTQ, alors je comprends mal qu'aujourd'hui, on me dise qu'il y a pas de normes qui existent par rapport au bruit routier.

2830

Parce qu'à partir du moment où il y avait un débit journalier moyen estival supérieur à quatre mille cinq cents (4500) véhicules-jour, il devait y avoir une distance pour l'implantation de nouvelles résidences ou d'usage institutionnel ou public. Et cette norme-là a été calculée à partir d'un calcul complexe, et la distance à laquelle on arrivait, nous, on a dû obligatoirement la reprendre à l'intérieur de notre schéma d'aménagement, pour les futures implantations en bordure de ce type de corridor routier là.

2835

Donc de façon un peu plus concrète, je comprends mal que tout à coup, on me dise qu'il existe pas de normes.

2840

PAR LE PRÉSIDENT:

Je peux peut-être essayer de tenter une réponse, rapidement, et on reviendra ce soir là-dessus, mais ce que je pense, c'est une politique d'abord qui établit des seuils, et le but en fait de cette politique-là et cette distance-là, c'est d'éviter en fait des interventions futures, donc des écrans, des aménagements, des buttes antibruit. Donc en fait, c'est que ça restreint le développement, pour pas que le développement s'approche trop de la route, et c'est basé sur des débits routiers.

2845

Donc on pourra revenir de toute façon ce soir sur cet aspect-là, mais en fait, c'est une politique, et ça devient une sorte de norme en soi, mais légalement, non. C'est une orientation, c'est une directive, mais à partir d'une politique qui, maintenant, est tellement implantée qu'elle fait quasiment partie d'une norme.

2850

Alors c'est un peu la terminologie un petit peu plus ardue là-dessus.

2855

Donc je reprends, on ajourne et on se revoit à dix-neuf heures (19 h), merci.

2860

SÉANCE AJOURNÉE AU 11 OCTOBRE 2006 À DIX-NEUF HEURES (19 H)

Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

2865

2870

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.