

**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 3

Séance tenue le 11 octobre 2006 à 19 h
Club de golf de Beauceville
721, route du Golf
Beauceville

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 11 OCTOBRE 2006

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS	2
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. PASCAL VEILLEUX	20
M. CHARLES A. ROY	27
M. MARCEL VEILLEUX.....	31
Mme JOSÉE BILODEAU.....	37
REPRISE DE LA SÉANCE	
QUESTIONS DE LA COMMISSION.....	52
M. GUY QUIRION	58
M. MARIO GRONDIN	65
M. MARC ST-HILAIRE	75
M. PASCAL VEILLEUX	78
M. CHARLES A. ROY	88
Mme JOSÉE BILODEAU.....	91
M. MARC ST-HILAIRE	98

SÉANCE DU 11 OCTOBRE 2006
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir à tous, si vous voulez vous asseoir, nous allons débiter.

10 Alors bienvenue à cette troisième séance de la première partie de l'audience publique, partie qui est consacrée au questionnement, questionnement par rapport au projet tant pour le promoteur que les personnes-ressources.

15 Alors comme hier et comme cet après-midi aussi, donc je vais limiter à une question, chaque participant qui va se présenter a le droit à une question par intervention, il pourra par ailleurs se réinscrire au registre tant et aussi longtemps qu'il a des questions supplémentaires à demander.

20 Alors je rappelle que la Commission peut aussi intervenir en tout temps pour demander de l'information additionnelle.

25 Alors toutes les questions doivent m'être adressées, c'est aussi la même chose pour les réponses. Donc moi, je dirigerai la question en fonction des différents ministères ou du promoteur, selon la nature de la question.

30 Bien sûr, je rappelle que pour respecter tous les participants, il ne sera toléré aucune manifestation d'approbation ou désapprobation, ni de remarques désobligeantes; alors tout ça dans le but de maintenir un respect dans la salle et aussi permettre d'avoir des débats sereins, comme ça s'est fait jusqu'à maintenant, je pense.

35 Alors s'il y a des questions ou des réponses qui ont pas pu être obtenues immédiatement, la Commission se chargera d'obtenir les réponses par la suite.

40 Je vous rappelle que la deuxième partie, qui commencera le 7 novembre, sera consacrée aux mémoires, donc aux mémoires autant écrits que verbaux, alors nous vous invitons à indiquer à la Commission, au secrétariat de la Commission votre intention de déposer un mémoire le plus tôt possible, de manière à ce qu'on puisse vous réserver assez de temps pour pouvoir discuter avec vous lors des séances de deuxième partie.

45 Pour ce soir, ce qu'on va faire dans un premier temps, c'est que d'abord, je vais demander au promoteur et aux différentes personnes-ressources s'ils ont de l'information additionnelle à ajouter. Je rappelle que cet après-midi, nous avons eu deux (2) présentations, une sur le bruit et une autre sur les questions de gestion hydrique, alors les experts pour le bruit, je pense, sont encore ici ce soir, si je me trompe pas, oui, pour la question hydrique, je pense

45 que monsieur Tremblay a dû quitter, mais si jamais il y avait des questions, on pourra toujours lui adresser par la suite.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

50 Monsieur le Président, monsieur Tremblay est parti mais il y a quelqu'un d'autre, madame Isabelle Tremblay, qui pourrait répondre.

PAR LE PRÉSIDENT:

55 Bon, parfait. Si jamais il y avait des questions à ce sujet-là, on pourrait lui adresser.

60 Un autre élément aussi, donc il y a des micros qui sont installés à chaque bout des tables, si jamais il y a des experts qui veulent témoigner, qui veulent nous donner de l'information, n'hésitez pas à venir à la table pour venir nous donner des éléments d'information aux questions qui sont posées par le public.

65 Un autre élément, c'est qu'on avait parlé peut-être d'une possibilité d'avoir d'autres séances supplémentaires, donc à la pause, après la pause, j'indiquerai si demain il y aura d'autres séances ou non, par rapport au projet; donc à la pause, je vous indiquerai la suite des choses.

65

DÉPÔT DE DOCUMENTS

70 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors peut-être commencer avec monsieur Labrie, est-ce que vous avez certains éléments d'information à nous donner suite aux questions qu'on a soulevées aujourd'hui?

75 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

80 Il y aurait peut-être sur le dix pour cent (10 %) qu'on applique par rapport au réseau hydraulique, on a au moins un embryon de réponse. Monsieur Bélanger va vous donner ça tout de suite.

80

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bélanger, s'il vous plaît.

85 **PAR M. JACQUES BÉLANGER:**

Oui, monsieur le Président, c'est que le dix pour cent (10 %) a été fixé de la façon suivante, c'est que ça provient des travaux du groupe Ouranos, qui est un groupe gouvernemental incluant plusieurs ministères, Hydro-Québec, etc., qui travaille sur les changements climatiques, et auquel participe la Direction des structures du ministère des Transports. Et il a été suggéré d'adopter ce dix pour cent (10 %) là de supplément aux normes qu'on applique habituellement en termes de période de récurrence, vingt-cinq (25) ans, cinquante (50) ans ou cent (100) ans, selon les ouvrages, à titre préventif. C'est une mesure transitoire d'ici à ce qu'on ait de meilleurs chiffres, des chiffres plus fiables, parce que ça change très vite dans le domaine des changements climatiques.

Donc c'est une mesure qui va être appliquée d'ici à ce qu'on ait une meilleure calibration.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est un facteur de sécurité que vous ajoutez, jusqu'à temps que vous ayez des données plus précises?

PAR M. JACQUES BÉLANGER:

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

Monsieur Mailhot, à moins que vous ayez de l'information supplémentaire à nous donner, je pense que la réponse, pour l'instant, peut nous satisfaire, à moins que vous ayez des choses particulières à nous dire à ce sujet-là?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

Non, ça confirme un peu la même chose, c'est qu'effectivement, le dix pour cent (10 %), c'est pas une norme ou un critère comme tel, c'est qu'effectivement, c'est utilisé de temps à autre, ça peut être ça comme – rien dit que ça peut pas être cinq (5 %) ou huit (8 %), là.

C'est certain que c'est préventif de prendre dix pour cent (10 %). C'est plus de précaution que moins.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

130 Monsieur Labrie, vous avez aussi je pense la question du nombre et de la superficie des propriétés forestières touchées, pour chacun des tracés, je pense que vous aviez...

PAR M. MICHEL LABRIE:

On a la réponse, effectivement, madame Goesel va répondre.

135 **PAR Mme LAURENCE GOESEL:**

Oui, donc pour le tracé Ouest, c'est cent trente-neuf hectares (139 ha) de terre forestière qui seraient touchés et vingt-huit (28) producteurs, tandis que pour le tracé Est, ce serait cent deux hectares (102 ha) et trente-six (36) producteurs.

140 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci beaucoup.

145 Maintenant, il y avait aussi la question, des précisions concernant la révision de la Politique sur le bruit routier. Je pense que tout à l'heure, vous deviez contacter l'Institut national de la santé publique pour savoir s'ils participaient au comité de révision.

150 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

En fait, on a plutôt contacté les gens du ministère qui sont responsables de ce dossier-là, pour savoir, dans le calendrier, si on était pour avoir des contacts avec d'autres participants, notamment la Sécurité publique.

155 Effectivement, oui. Sauf que là, dans les premières rencontres du comité ministériel, c'est vraiment pour se faire une tête au ministère et après, quand on va s'être fait une tête, on va élargir la consultation avec les autres ministères qui voudront bien participer aussi.

160 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci beaucoup.

Maintenant, au niveau des ministères, monsieur Mailhot, est-ce qu'il y avait de l'information additionnelle?

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

170 Il y aurait peut-être une précision par rapport à mon intervention que j'ai faite cet après-midi, où j'ai parlé du Règlement sur les carrières et sablières, et où j'ai donné des critères, c'est que je voulais faire une précision à l'effet que le quarante décibels (40 dB) et quarante-cinq

décibels (45 dB) dont je mentionnais, c'est le bruit produit par disons la carrière. Donc c'est tout simplement qu'est-ce qui est produit comme tel.

175 Tandis que l'OMS, lorsqu'elle parle que cinquante-cinq décibels (55 dB) par exemple va nuire à la parole, admettons, c'est le climat global, tous bruits confondus.

PAR LE PRÉSIDENT:

180 Donc toutes les sources de bruit.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

185 C'est ça, il faut faire attention des fois dans les chiffres qu'on a comme critères, des fois c'est un bruit qui est global, d'autres fois ça va être le bruit de l'activité qu'on vise. Comme dans le cas des carrières et sablières, c'est l'activité de la carrière et sablière qui est pris en compte seulement. Les industries ou les usines de béton bitumineux, c'est la même chose.

Donc des fois, il faut faire la distinction entre les deux (2), c'est pas toujours évident.

190 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

195 Est-ce qu'il y a d'autres personnes-ressources qui ont de l'information additionnelle à nous transmettre?

Madame Sylvie Desjardins, du ministère Ressources naturelles et Faune.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

200 Oui. En fait, peut-être deux (2) précisions.

205 La première, je voudrais peut-être préciser l'impact relatif des deux (2) tracés, Est et Ouest, sur l'habitat du cerf, pour clarifier un peu, pour répondre davantage aux interrogations de monsieur Quirion de cet après-midi.

210 C'est sûr que la perte d'habitat comme telle que constitue le déboisement de l'emprise de l'autoroute, la perte de boisé, qui constitue de l'habitat d'été et de l'habitat d'hiver pour le cerf, bien, ça représente, madame vient de le dire, cent deux hectares (102 ha) pour le tracé Est et cent trente-neuf hectares (139 ha) pour le tracé Ouest, alors il y a ça qu'il faut considérer.

Il faut considérer éventuellement aussi des pertes d'habitat suite au développement futur, le développement urbain futur qui pourrait être occasionné par l'implantation de l'autoroute. Alors ça, c'est assez équivalent de part et d'autre, pour les deux (2) tracés, en termes d'impact.

215

Mais je pense qu'il faut aussi considérer l'impact que va constituer l'autoroute en termes de barrière physique. Même si c'est pas une barrière, une enclave étanche, c'est pas une barrière étanche, un corridor autoroutier, n'empêche que pour les cerfs, c'est un obstacle à traverser, puis on va avoir, avec le tracé Est, davantage de boisé enclavé entre le milieu urbain et l'autoroute. Donc il pourrait possiblement y avoir plus de mortalité due au déplacement des cerfs et peut-être des déplacements des cerfs qui utiliseraient moins la partie qui se trouve entre les deux (2) tracés.

220

Donc un léger avantage pour le tracé Ouest par rapport au tracé Est, mais cet avantage-là est difficile à quantifier.

225

Ça, ça complète mes précisions en ce qui concerne l'impact relatif des deux (2) tracés pour le cerf.

230

Et en fin de séance, madame Journault a posé une question concernant le pouvoir attractif d'éventuels bassins de rétention pour la grande faune, à cause du sel, les sels de déglacage. Bien, vous faisiez peut-être référence, madame Journault, au phénomène qui se passe le long de la route 175, dans la réserve faunique des Laurentides, on s'est rendu compte que les entraves au drainage créaient des mares où le sel s'accumule d'une année à l'autre, et ces mares-là sont, effectivement, des endroits où les orignaux vont fréquenter, particulièrement le printemps et en début d'été, parce qu'ils vont avoir besoin de minéraux lors du développement de leurs bois. Alors ils vont fréquenter ces mares-là.

235

Et il y a des études qui ont prouvé que ces mares-là sont effectivement recherchées par les orignaux, alors que les bords de routes sont généralement évités, mais les mares, quand elles sont en bordure de routes, sont fréquentées à cause du pouvoir d'attraction par le sel.

240

Mais à ma connaissance, des phénomènes comme cela, chez le cerf de Virginie, ça a jamais été observé, et puis il faut aussi, c'est quand même différent, les mares salines, des petites mares salines où se concentre le cerf, que des grands bassins de rétention ou des grands volumes d'eau. Alors je suis pas sûre qu'on peut comparer, c'est deux (2) espèces différentes et en plus, en termes de concentration de sel, c'est aussi très différent.

245

PAR LA COMMISSAIRE:

250

Si vous avez de l'information complémentaire dans les prochaines semaines, à nous fournir là-dessus, parce qu'il y a eu des études qui ont été faites...

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

255

Ça concernerait la réserve faunique des Laurentides et les orignaux.

PAR LA COMMISSAIRE:

260

Oui, mais concernant le cerf, s'il y a eu des études qui ont été faites, par exemple dans le nord-est américain, ce serait utile de nous en informer.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

265

Je vais vérifier.

PAR LA COMMISSAIRE:

270

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

275

Monsieur Francoeur, en fait la question s'adresse aussi au ministère, c'est la question des négociations en cours, l'état d'avancement, je pense que monsieur Bolduc, le maire de Beauceville, est ici ce soir, je pense que je pourrais inviter monsieur Bolduc à présenter brièvement l'état de la situation, en ce qui concerne l'aspect négociations avec le ministère des Transports.

280

PAR M. JEAN-GUY BOLDUC:

Merci monsieur et madame, le Président responsable.

285

Voici, suite à la demande de madame Bilodeau, je vais vous faire part de qu'est-ce que j'ai fait. Nouvellement élu, le 5 novembre, dès le 11, j'ai pris connaissance de qu'est-ce qui s'était passé dans le dossier de l'autoroute, parce que durant l'élection, j'avais senti qu'il y avait une espèce de froid entre Saint-Georges et Beauceville, et je voulais remédier, alors j'ai vu que la Ville de Beauceville, le 4 avril 2005, et c'est un document que monsieur Francoeur vous a déposé, avait, même s'ils avaient un penchant pour le tracé Ouest, étaient prêts à accepter le tracé Est, et qui posaient au ministère toute une série de conditions. Je pense que vous êtes au courant du document, je le répéterai pas.

290

295

Alors dès le 26, je faisais une rencontre avec monsieur André Caron, qui était le responsable à ce moment-là au ministère des Transports pour ce dossier-là, et puis j'ai continué un peu dans le sens de l'ancien conseil, tout en mettant l'emphase sur le tracé Est parce qu'il me

300 semblait bien. Et d'ailleurs, le 9 septembre, le ministère des Transports a répondu à la Ville et il a dit que s'ils persistaient avec le tracé Ouest, ils fermaient le dossier, c'est aussi simple que ça, ils étaient pas intéressés.

305 Alors ils étaient prêts, par contre, avec le tracé Est, à rajouter beaucoup de choses qui étaient pertinentes pour Beauceville. Alors à ce moment-là – et puis une entre autres, c'était l'amélioration de la 173 sur laquelle vous avez dû passer quand vous êtes venu ici, parce que c'est tout neuf, ça roule terriblement doux, et on a l'impression qu'on change directement de province quand on tombe sur le vieux pavé, qui est tout déboîté.

310 Alors moi, j'ai poursuivi avec monsieur Caron, ainsi que son successeur qui est arrivé au mois de mai, et puis on a travaillé pour qu'en bas, parce qu'en fait ça va avec l'autoroute, parce que le ministère des Transports le met avec l'autoroute, tout ça, alors on a continué pour faire poursuivre l'amélioration de la route 173 vers le nord, et on est sur le point de signer un protocole d'entente d'ailleurs. Et en même temps, c'est un bout qu'il y a pas d'aqueducs et de services qui sont posés, et la Ville va fournir une partie, conjointement avec le ministère des Transports, et on va installer ça.

315 La sortie de l'autoroute, ici, sur la route du Golf, bien, on a négocié quatre (4) voies et ça se fait de même.

320 En ce qui concerne l'autoroute ici même, on y arrive, la Ville de Beauceville avait réussi à avoir son entrée au parc industriel auquel elle tenait tant.

325 Elle parlait, elle aussi, de la réfection du rang Saint-Charles, parce que si vous regardez la carte, alors on voit le rang Saint-Charles et puis nous, on a axé beaucoup sur ça, parce que si vous regardez bien attentivement, c'est le seul endroit où on peut espérer un développement commercial, je parle pas industriel, là, parce que le parc est un petit peu plus loin, et il y a une entrée, et ça va, mais au niveau commercial, c'est le seul endroit.

330 Et j'aurais vraiment, monsieur le Président, souhaité que la CPTAQ ait envoyé un représentant ici ce soir, ou pour le 2 novembre, là, à votre loisir, pour savoir s'ils sont prêts à ça. Parce que je pense qu'au niveau, vu que c'est une route déjà existante, le ministère des Transports n'aurait pas de trouble à faire la réfection et puis il y aurait pas de problème à avoir les autorisations.

335 Et Beauceville, la route du Golf, il y a deux (2) cultivateurs qui sont assez jeunes, et qui longent la route du Golf dans toute sa longueur, c'est impossible pour nous, la Ville de Beauceville, de penser de déboîter ces gars-là, et en les forçant de prendre du commercial ou même du résidentiel, c'est pas possible. Parce que ces gars-là opèrent.

Le long de la route 173, en direction sud, c'est pas possible non plus parce que du côté ouest de la route, vous avez une voie ferrée, on sait pas son futur mais quelque soit la suite, on

340 verra, c'est une zone également inondable, et du côté gauche, vous avez encore un autre cultivateur qui est prospère, qui est gros, qui possède des terres, etc.

Donc le seul endroit où on peut avoir des espoirs, c'est la réfection du rang Saint-Charles. L'UPA ne pourra pas, à mon point de vue, s'opposer à ça, parce que c'est pas une nouvelle
345 coupure; vous avez l'autoroute, vous avez une bande de terrain, et vous avez le rang Saint-Charles. C'est pas une nouvelle coupure dans les affaires, ça existe déjà.

À ce moment-là, vu qu'on vit ici, à Beauceville, dans des pentes excessivement abruptes et que les plats sont sur le dessus, vous avez été à même de le constater, monsieur le Président,
350 parce que vous voyagez depuis quelques jours, et puis c'est le fun que ça adonne de même que ça se passe ici, au club de golf, parce que vous avez visionné en même temps, et vous savez de quoi les gens vous parlent.

Et puis nous, on va signer un protocole d'entente, comme je le mentionnais, pour la
355 balance de l'amélioration de la 173, et on travaille énormément sur le rang Saint-Charles, pour que ce soit peut-être même notre entrée au parc. Et puis à ce moment-là, peut-être que le ministère des Transports, il pourrait sauver des sous parce qu'il avait prévu, lui, de sauter par-dessus l'autoroute à quatre (4) voies; c'est un point sept kilomètre (1,7 km), il pourrait sauver ça. On lui trouverait des places pour le mettre, remarquez, monsieur le Président!

360 Alors c'est sur ce qu'on a travaillé. Il y avait d'autres à-côtés, comme la prise en charge de la route Fraser et puis etc., et puis certains autres points aussi, dans la côte 108, qu'on appelle nous autres la côte de l'Hôpital, parce que le ministère veut faire une troisième voie, parce que c'est assez abrupte et ça prenait une voie pour trafic lent.

365 Et nous, le rang Saint-Charles, on le voyait à peu près cinquante pieds (50 pi) de large sur toute sa longueur, entre la route du Golf et la route Fraser.

Et à ce moment-là, il y avait un autre aspect aussi, monsieur le Président, c'est que
370 Beauceville, on est sujet à des inondations, la structure en bas, même sur la 9^e, ne peut pas supporter de trafic lourd et ça deviendrait, ça, une voie d'urgence, si c'était refait. On pourrait pousser le trafic là quand il nous arrive des inondations, aujourd'hui, du gaz, n'importe quoi, on sait qu'est-ce que c'est qu'une situation d'urgence. Et à ce moment-là, ils pourraient contourner Beauceville facilement, même s'il se passe une situation qui peut durer quelques jours en bas, ce
375 serait un plus-plus.

Et puis on est prêt à démonter toute notre bonne volonté dans ça, pour éviter, pour pas avoir de retard possible, et c'est sur ce qu'on a travaillé, monsieur le Président.

380 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bolduc, j'aurais peut-être une question.

385 Dans les éléments à négocier, il y avait la question d'utiliser le corridor du tracé Ouest pour en faire un boulevard commercial. Est-ce que c'est quelque chose qui a été complètement éliminé, est-ce que c'est encore en discussion?

PAR M. JEAN-GUY BOLDUC:

390 Voici, je peux vous faire mention de la lettre du 9 septembre que le ministère des Transports envoyait à mon prédécesseur où il lui mentionnait qu'il était pas capable de considérer ça, et puis qu'il disait qu'en l'absence d'agrément de la part de la Ville de Beauceville, bien, désolé, il oubliait tout.

PAR LE PRÉSIDENT:

395 Donc en fait, c'est vraiment le rang Saint-Charles qui est actuellement votre objet de négociation.

PAR M. JEAN-GUY BOLDUC:

400 Oui. Et je dois vous dire, monsieur le Président, que mon prédécesseur, lui aussi il parlait du rang Saint-Charles. J'ai pas rien inventé dans ça, là, lui aussi parlait. Il parlait d'un boulevard mais là, à ce moment-là, il faisait deux (2) coupures, il y avait toujours son rang Saint-Charles et un peu plus bas, il y avait une voie. Et là, le ministère disait, non non non, oublie ça, on marche pas avec ça.

405 Et moi je pense qu'il avait peut-être pas tort, le ministère, parce qu'avec le rang Saint-Charles refait, avec une structure qui pourrait porter une charge, parce qu'on sait que ça va être des camions qui vont sortir du parc industriel et qui vont circuler là, à part de ça ça va être quelque chose de beaucoup plus naturel parce que ce camion-là qui monte de Québec va sortir avant la route du Golf et il va pouvoir, en se tassant à gauche, prendre tout de suite son rang Saint-Charles et s'en aller directement au parc industriel.

410 Ça coûte pas si cher que ça, là. Les sous que le ministère sauverait, il serait capable de le faire, le rang Saint-Charles, dans sa longueur, il y a pas de doute. Parce qu'on a fait faire quand même des estimés préliminaires, et ça arrive à ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

420 Si vous permettez, monsieur Bolduc, je vais demander à monsieur Bérubé, de la MRC, voir quelle est l'affectation actuellement qui est prévue à proximité du rang Saint-Charles.

425 Monsieur Bérubé, de la MRC Robert-Cliche, est-ce que vous pouvez nous dire quelle est l'affectation actuellement qui est prévue dans le secteur du rang Saint-Charles, dans le secteur industriel de Beauceville; est-ce que c'est forestier, l'affectation?

PAR M. MARC-ANDRÉ BÉRUBÉ:

Actuellement?

430 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Actuellement, oui, et en fait ce qui est prévu aussi dans les révisions prochaines.

PAR M. MARC-ANDRÉ BÉRUBÉ:

435

Actuellement, c'est affecté agricole; les affectations qu'il y a là, c'est dans le territoire agricole, mais l'affectation actuelle, au schéma d'aménagement en vigueur, c'est agricole.

PAR LE PRÉSIDENT:

440

Et est-ce qu'il y a des révisions qui sont prévues pour ce secteur-là?

PAR M. MARC-ANDRÉ BÉRUBÉ:

445

Oui, il y a une portion entre chemin Saint-Charles, entre la route du Golf et chemin Fraser va être agroforestier, et tout autour, on va avoir une portion aussi forestière.

Il y aussi une portion qui est attenante à la route 173, juste avant l'entrée de Beauceville, où il y a des fermes importantes, qui va être agricole.

450

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'un développement comme monsieur Bolduc nous parle, est-ce que c'est compatible, est-ce que c'est conforme avec l'affectation?

455

PAR M. MARC-ANDRÉ BÉRUBÉ:

Il faudrait regarder ça plus en détail, là.

460

Parce que c'est sûr qu'on est un peu loin du périmètre urbain de Beauceville, mais il est vrai aussi, d'un autre côté, que les emplacements "commerciaux", il en reste pas beaucoup. Il y a quand même une certaine vacance de terrain commercial, local commercial en ville, mais c'est à analyser, parce qu'il faut faire une étude, présenter une étude au niveau du MAM pour un agrandissement du PU, donc ça veut dire un agrandissement dans la zone agricole pour que ça devienne blanc.

465

Il faut justifier les demandes, là, alors une analyse sur quinze (15) ans en arrière, c'est quoi le développement, quels sont nos besoins, et on peut planifier. C'est des choses à discuter.

PAR LE PRÉSIDENT:

470

Merci beaucoup.

Je vais maintenant demander au ministère, monsieur Labrie, au niveau des ententes, enfin des éléments qui ont été mentionnés par monsieur Bolduc, est-ce que vous avez des ajouts à apporter ou si c'est conforme à vos discussions actuelles?

475

PAR M. MICHEL LABRIE:

En fait, ce que monsieur le maire a énoncé est conforme aux discussions qu'on a eues. Le seul point d'achoppement et qu'on était d'accord qu'il amène ici, c'est effectivement le rang Saint-Charles, qui a été examiné par rapport à l'opportunité, à la faisabilité, mais par rapport à d'autres intervenants du milieu, on parlait de terres agricoles et pourquoi on a choisi l'option qu'on vous a présentée, c'est dans l'optique de protéger les terres agricoles versus l'élargissement du rang Saint-Charles.

480

485

Techniquement, une solution ou l'autre, pour la fluidité, la sécurité ou l'accès au parc industriel, nous en fait, s'il y avait un consensus, etc., et que c'était faisable au point de vue environnemental, au point de vue planification de la MRC, ces choses-là, ça pourrait être regardé aussi.

490

PAR LE PRÉSIDENT:

À ce moment-là, c'est vous qui seriez en charge des travaux, comment ça fonctionnerait au niveau des coûts par exemple?

495

PAR M. MICHEL LABRIE:

Par rapport à ce que monsieur le maire précisait, on n'a pas examiné, là, si effectivement on pourrait enlever le viaduc et ces choses-là, mais c'est plausible. Il faudrait donc se repencher sur nos cartons pour voir la faisabilité.

500

Mais comme je vous dis, la notion qui a fait qu'on avait fait une option, nous, et rejeté celle-ci, bien que je vous disais hier qu'on avait quand même prévu une réfection de surface du rang Saint-Charles, mais pas d'élargissement, c'était pour pas acquérir de terres agricoles. Donc l'obstacle, pour nous, c'était celui-là, de façon à protéger le patrimoine agricole.

505

Mais si la Commission optait pour une solution comme celle-ci au lieu d'une autre, pour nous, il y a une faisabilité qui existe.

510 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci.

515 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Il faudrait qu'elle soit plus documentée, parce que là, ça a pas été présenté comme étant une option de votre part.

520 Est-ce que ce serait possible de la documenter dans les prochaines semaines, cette option-là?

PAR M. MICHEL LABRIE:

525 Ça peut être regardé. Si ça a pas été présenté comme une option...

PAR LA COMMISSAIRE:

Une variante, disons.

530 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

535 ... c'est parce que dans l'ensemble du dossier, en rencontrant l'ensemble des partenaires avec qui on a travaillé et les clientèles du ministère, dans le fond on l'a rejetée, nous, comme pas opportune par rapport au milieu environnemental, en fonction des critères qui ont été émis dans la discussion depuis maintenant, à savoir la protection du milieu agricole, la protection de ce milieu-là.

540 Parce qu'on est quand même en zone agricole, et ce que vous me demandez de faire, est-ce que c'est faisable, mais là on tombe dans l'aspect développement municipal, la volonté municipale d'aller ou pas vers cette solution-là versus les différents intervenants de la municipalité.

545 Juste savoir, on peut tu élargir, je m'en vas vous répondre oui. Mais maintenant, c'est tu opportun, ça va tu incommoder le milieu agricole, etc., je pense que les discussions qu'on a eues autour de la table, aujourd'hui et hier, c'est à même d'amener les éléments de réflexion à tout ça. Ou vous me préciserez exactement ce que vous voudriez que je fasse.

550 Mais si vous voulez me sortir un coût, les coûts sont similaires à peu près avec ce qu'on ferait actuellement, on arrête de le faire et on transforme ce qu'on a proposé vers la faisabilité de ce rang-là, les coûts seraient à peu près équivalents.

Donc nous, juste techniquement, il y a pas de contrainte; la contrainte est vraiment environnementale, et il m'appartient difficilement d'être juge et partie là-dedans, je crois.

555 **PAR LA COMMISSAIRE:**

C'est qu'en termes de calendrier, comme on a vu hier et cet après-midi, à un moment donné, s'il y a un décret qui est émis, il va être tard un peu pour changer des parties de tracé. C'est maintenant ou jamais.

560

Donc si je comprends bien votre calendrier, il faut que vous présentiez un projet avec ses options, pour que le gouvernement juge de quelle option, dans toutes ses composantes, est la plus avantageuse pour le milieu, aussi. Mais il pourra pas revenir en arrière pour faire un changement.

565

PAR M. MICHEL LABRIE:

C'est que le tracé de l'autoroute comme telle ne sera pas affecté. Le rang Saint-Charles est existant, et ce que ça met en cause dans le fond, c'est un petit tronçon de la voie de service encore plus à l'est, qu'on n'aurait pas à faire. Il va falloir en faire un de toute façon, mais pas avec le même gabarit, pas nécessairement asphalté parce que là, il y aura plus de circulation provenant de l'autoroute là-dessus.

570

Donc l'ajustement, les plans et devis définitifs n'étant pas faits, nous, en fonction de ce qui nous serait dit et recommandé par la Commission, on va donner les commandes dans ce sens-là pour les plans et devis, l'ajustement va être facile à faire.

575

PAR LA COMMISSAIRE:

580 L'ajustement pourrait se faire après?

PAR M. MICHEL LABRIE:

À partir du décret, si la décision était d'aller vers l'option du rang Saint-Charles au lieu de faire notre route de service de l'autre côté, et de la prolonger et de faire le fameux viaduc, c'est ajustable, parce qu'on n'a pas de plans et devis de sortis; le viaduc, les plans et devis sont pas faits. En plus, c'est pas d'en faire un, c'est d'en éliminer un, les contraintes sont beaucoup moins grandes. On parle pas de contraintes majeures, au point de vue design.

585

La contrainte va provenir, par contre, ça il faut voir, il faudrait que ce soit attaché, parce que sans avoir fait d'analyse supplémentaire, monsieur de la MRC soulignait tout à l'heure que ça leur demande, eux autres aussi, une étude, c'est le dézonage, c'est la CPTA. Et là-dedans, on peut pas imposer quoi que ce soit, on va être tributaire des décisions qui vont se prendre.

590

595 **PAR LA COMMISSAIRE:**

On comprend ça, mais c'est que j'essaie de voir, en termes de calendrier, s'il y a un ajustement qui pourrait être possible dans trois (3) ans, quatre (4) ans, cinq (5) ans, puisqu'il y a des délais que ça implique, l'analyse. Ou s'il faut savoir, d'ici un an, quelle est la meilleure option dans cette zone-là précise.

600

PAR M. MICHEL LABRIE:

Moi, je vous dirais que pour qu'on soit dans une zone de confort, il faudrait que quand vous allez déposer votre rapport, qu'on sache où on s'en va.

605

PAR LA COMMISSAIRE:

Alors pour qu'on puisse évaluer les avantages-inconvénients de ces deux (2) variantes, sous-variantes si vous voulez, il faudrait qu'on ait l'information.

610

PAR M. MICHEL LABRIE:

De quel ordre?

615

PAR LA COMMISSAIRE:

Bien, il faudrait qu'on précise qu'est-ce que ça implique. Dans ce sens-là.

620 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

OK, au point de vue routier, on peut le faire.

PAR LA COMMISSAIRE:

625

Oui, madame.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Madame Journault, si je comprends bien, c'est que vous voulez dans le fond qu'on fasse l'analyse environnementale, en fait le tracé qu'on abandonne ici, il faudrait faire l'analyse environnementale, les superficies et tout ça, concernant la réfection du rang Saint-Charles, du moins qui va servir à l'accès au parc industriel, qui servirait éventuellement d'accès au lien au parc industriel, du moins pour cette partie-là.

635

Je vais vous poser une question, est-ce que vous pensez qu'il faudrait aussi dès maintenant décider si le lien entre le parc industriel et la route Fraser, le rang Saint-Charles, entre

le lien du parc industriel et puis la route Fraser, s'il faudrait aussi faire l'évaluation
environnementale, même si ce serait pas un gabarit, ça ferait partie du projet de l'autoroute, quoi.

640

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, oui. Parce qu'en fait, ce qui se passe, je comprends vos préoccupations par
rapport au milieu environnant, les questions de la CPTAQ, on comprend tout ça, mais en même
645 temps, la voie de desserte que vous proposez, c'est la même problématique, on est aussi en
zone agricole. Donc vous avez déjà, dans vos choix, considéré qu'il y avait cette composante-là
aussi à examiner.

645

Donc que ce soit une ou l'autre, la question agricole, elle est toujours là. Je pense que là-
650 dessus, on sait que vos limites s'arrêtent à un certain point, mais dans les deux (2) cas, comme
on est en zone agricole, comme on est dans une même affectation agricole, selon le schéma, ou
agroforestière dans le futur, on a à peu près le même milieu, grosso modo. Donc que ce soit une
ou l'autre, pour ce qui est des contraintes, on a la même situation.

650

Donc nous, ce qu'on a besoin de savoir, c'est la faisabilité et la comparaison des deux
655 (2). Sinon, la Commission ne peut pas se pencher, on pourrait toujours dire, regardons ce tracé,
mais on sera pas avancé. Alors si on veut avancer dans le dossier, ne pas retarder l'échéancier,
on doit avoir au moins une idée.

655

PAR M. MICHEL LABRIE:

On peut vous produire la documentation relativement à cet aspect-là, il y a pas de
660 problème. Nous, de notre côté, on va le faire rapidement, de façon à ce que vous ayez les
éléments de réflexion pour pas retarder quoi que ce soit.

660

PAR LE PRÉSIDENT:

Absolument. Et faites-le dans les limites de votre juridiction, bien sûr.

665

PAR M. MICHEL LABRIE:

D'accord.

670

PAR LE PRÉSIDENT:

Si on s'entend là-dessus. Mais on comprend que le milieu est le même dans les deux (2)
675 cas, donc je pense qu'on peut réussir à pouvoir comparer les deux (2).

675

PAR M. MICHEL LABRIE:

680

Excusez, ce que monsieur Bilodeau me faisait remarquer, on pourra pas faire de consultation par rapport à qu'est-ce qui est préféré par le milieu, je pense que ça se discute ici, là.

685

Ça va être l'aspect technique, le nombre de superficie qu'on se trouve à prendre versus ce qu'on remet, etc. C'est comme ça que je le vois.

PAR LE PRÉSIDENT:

690

Absolument.

PAR M. MICHEL LABRIE:

695

D'accord.

PAR LE PRÉSIDENT:

700

Et si c'est fait rapidement, idéalement c'est sûr que, comme les citoyens, les participants d'audience vont déposer un mémoire aux environs du 3 novembre au plus tard, donc si ça peut être fait avant pour qu'au moins, ils puissent en prendre connaissance de ce document-là et pouvoir réagir dans leur mémoire à ce projet-là.

705

Donc c'est un peu, en fait le but de la consultation première partie, c'est un peu ça, c'est voir les enjeux, avoir l'information pour que les gens puissent se positionner et nous donner leurs préoccupations et leur vision du projet, à partir de l'information qu'ils ont.

PAR M. MICHEL LABRIE:

710

On va travailler rapidement sur cet aspect-là. Si on rencontrait des contraintes qu'on n'a pas soupçonnées, on vous en fera part. Sinon, dès la semaine prochaine, on va examiner ce que ça implique comme conséquences.

PAR LE PRÉSIDENT:

715

Parfait, merci.

Monsieur Francoeur, vous vouliez ajouter quelque chose?

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

720

Oui, j'aurais deux (2) points à rajouter. D'une part, le rang Saint-Charles, à l'origine, dans le tronçon Saint-Joseph-Beauceville, était la voie de desserte pour le parc, d'accès au parc industriel. Donc probablement que si on fouille un peu dans les données, je pense que ça va vous avancer.

725

D'autre part, je voudrais juste mentionner, pour renchérir sur ce que monsieur le maire a dit, c'est que c'est vrai qu'il va falloir discuter avec la MRC concernant le développement de la ville, comme je le disais hier, sur cent soixante-huit kilomètres carrés (168 km²), cent cinquante-sept (157 km²) en zone agricole, des fortes pentes, je pense que vous les avez vues, des pentes de dix-douze pour cent (10 %-12 %), où on est rendu actuellement dans le parc industriel, on arrive sur un plateau qui va relativement plat, des pentes de deux (2 %) à trois pour cent (3 %), jusqu'au rang Saint-Charles.

730

Donc il y a non seulement le développement industriel, il y a le développement commercial, aussi un développement résidentiel. Construire des routes, amener les services avec des pentes de dix-douze pour cent (10 %-12 %), ça coûte énormément cher à une ville.

735

Donc c'est d'où l'intérêt de la Ville qu'on vous disait hier que le développement se ferait entre le parc industriel et la route Fraser, en s'en allant vers le rang Saint-Charles, c'est vraiment essentiel pour la Ville.

740

Et que ce soit la MRC, le ministère des Affaires municipales, la CPTAQ, je pense qu'une ville a le droit de se développer et nous, on a une topographie particulière, et il va falloir en tenir compte, toutes les instances, il va falloir en tenir compte, et aussi ici, au niveau du ministère des Transports.

745

Et aussi, il y a une question très pratique, présentement dans le parc industriel, dépendant des périodes, il y a entre douze cents (1200) et quatorze cents (1400) employés. La ville de Beauceville, dans une étude qu'on a fait faire, il y avait tout près de trois mille cinq cents (3500) travailleurs à Beauceville, pour une population de six mille cinq cents (6500), disons, arrondissons. Donc il y a plusieurs travailleurs qui viennent travailler à Beauceville qui ne demeurent pas à Beauceville, donc il y a des questions de circulation.

750

Déjà, à la sortie des changements d'horaire, dans les usines du parc industriel, on a des problèmes de circulation sur la 173, on a des problèmes de circulation sur la 9^e Avenue et sur la 19^e, et c'est des secteurs résidentiels.

755

Donc nous, on doit donner, penser à court-moyen termes à une voie de sortie supplémentaire pour le parc industriel. Non seulement il y a le transport des industries, mais aussi l'accès au parc industriel pour les employés. Il y a beaucoup d'employés qui restent au Lac-Échemin, il y a beaucoup d'employés qui demeurent à Saint-Georges, et ça va faciliter, ce

760

765 boulevard, ça va faciliter la fluidité de la circulation et désengorgement des routes résidentielles qui sont pas faites pour recevoir, parce que malheureusement, dans notre société, un employé-une auto, ça fait que donc, la 9^e Avenue, la 19^e Avenue ne sont pas faites pour recevoir un tel débit de circulation.

PAR LE PRÉSIDENT:

770 Ce serait intéressant, en fait monsieur Francoeur et monsieur Labrie, que vous travailliez en concertation, je pense que ça vaudrait la peine que pendant les prochains jours, vous puissiez communiquer ensemble et vraiment travailler ensemble pour réussir à trouver une solution peut-être qui pourrait satisfaire les deux (2); et donc, la connaissance du milieu que vous avez, donc la transmettre à monsieur Labrie pourrait permettre d'avoir une solution qui est beaucoup plus, une variante c'est-à-dire, une variante qui est beaucoup plus juste.

775 Donc si vous pouvez travailler ensemble, je pense que ce serait intéressant pour la Commission.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

780 On travaille déjà, depuis fort longtemps, après plusieurs réunions, on travaille déjà en collaboration avec le ministère des Transports.

PAR LE PRÉSIDENT:

785 Mais je parle pour faire le petit travail d'évaluation qu'on vous demande de faire.

Est-ce que ça vous convient?

PAR M. MICHEL LABRIE:

790 Oui, parfaitement.

PAR LE PRÉSIDENT:

795 Alors monsieur Bolduc, est-ce que vous avez autre chose à rajouter?

PAR M. JEAN-GUY BOLDUC:

800 Je vous remercie, et je mettrai, moi aussi, l'épaule à la roue.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien, j'espère bien.

805 **PAR M. JEAN-GUY BOLDUC:**

Parce que j'irai voir les gars qui sont propriétaires des terrains, et je pense pas que je vas me faire mettre dehors en nulle part, là.

810 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors merci beaucoup, et je pense que vous devez nous quitter pour une autre réunion.

815 **PAR M. JEAN-GUY BOLDUC:**

Oui, une autre réunion, il faut que m'en aille à la MRC justement.

Merci infiniment, monsieur, de me libérer de même. Bonsoir.

820

**PÉRIODE DE QUESTIONS
PASCAL VEILLEUX**

825 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors nous allons poursuivre avec les inscriptions au registre, alors j'appellerais monsieur Pascal Veilleux, s'il vous plaît.

830 **PAR M. PASCAL VEILLEUX:**

Bonsoir! Ça va bien?

PAR LE PRÉSIDENT:

835

Oui.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

840 Oui? En tout cas, il y a des méchants changements, j'en reviens pas! Sais-tu, c'est pour ça qu'on a demandé des audiences publiques.

PAR LE PRÉSIDENT:

845

Bien vous voyez, en fait le but de la première partie, c'est justement de questionner, de voir où le projet en est, et de vous faire une idée sur qu'est-ce qu'on entend.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

850 Sais-tu, ce serait pas mal moins de casse-tête pour le ministère des Transports s'il prendrait le tracé Ouest, pour les terres agricoles. Et puis en même temps, il s'approcherait, il s'approcherait du parc industriel. Je sais pas si on peut voir l'autre tracé Ouest.

PAR LE PRÉSIDENT:

855 Est-ce qu'on peut montrer la carte. En fait, on va prendre votre argument, mais en question.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

860 OK.

PAR LE PRÉSIDENT:

865 Donc dans le fond, ce qu'on peut demander, est-ce que ce serait préférable...

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

870 Là, je suis en train de dire comme un mémoire, comme je pourrais dire.

PAR LE PRÉSIDENT:

875 C'est ça. Donc moi, ce que je vais faire avec vous, je vais transformer votre intervention en question.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

Excusez-moi, j'ai bouilli un peu sur ma chaise, c'est pour ça un peu. C'est beau!

PAR LE PRÉSIDENT:

880 Monsieur Labrie, est-ce que ce serait pas préférable à ce moment-là, pour des questions d'économie, en fait du point de vue économique local, de prendre plutôt le tracé Ouest que le tracé Est, pour ce qui est des questions d'impact sur l'économie locale.

885

PAR M. MICHEL LABRIE:

890 On a apporté une réponse hier, à défaut d'être complète, tout au moins partielle par rapport à l'analyse économique. Est-ce que Madeleine Lindsay peut se permettre de répéter un petit peu ce qu'on a dit hier.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

895 En fait, ce qu'on a dit dans les études économiques, que ce soit l'étude de Roma Fluet ou l'étude de Tecsalt, il est vrai que le tracé Ouest comporte un potentiel, un avantage compte tenu de la voie de desserte. Le ministère l'a toujours admis.

900 Mais par contre, on a une problématique et un facteur de risque important au niveau hydraulique, au niveau de la topographie. Alors c'est un choix que le ministère a fait, compte tenu des impacts qu'il y a dans le projet.

905 Et aussi, on a parlé beaucoup d'hydrologie, mais il faut parler de la topographie, il faut parler aussi des autres avantages, au niveau des expropriations, au niveau de l'ambiance sonore. Cet après-midi, je vous montrais que le tracé Ouest avait quand même plus d'impact au niveau sonore, nécessitait une bute antibruit le long du rang Saint-Charles.

C'est toutes ces choses-là qui ont fait qu'au bilan, comme on a présenté hier soir, c'est le tracé Est qui s'est avéré d'être de moindre impact.

910 C'est sûr qu'on veut faire des arrangements avec la Ville pour essayer de pallier à l'impact, en fait d'essayer de rendre un petit peu plus avantageux le tracé Est, au niveau économique, pour peut-être rendre un peu plus égal l'avantage qu'il y avait avec le tracé Ouest, c'est pour ça que j'ai eu des pourparlers avec la Ville, qu'il y a eu des décisions.

PAR LA COMMISSAIRE:

915 On retient que oui, le tracé Ouest est plus avantageux au plan économique local, mais que vous n'avez pas en main, il n'est pas évident de définir jusqu'à quel point il est plus avantageux.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Oui, exactement.

PAR LA COMMISSAIRE:

925 Maintenant, j'ai été très étonnée d'entendre monsieur le maire nous dire qu'il avait eu comme réponse, arrêtez de proposer que ce soit le tracé Ouest parce que si vous continuez, on arrête l'autoroute.

930 Devant la Commission, il y a deux (2) options, est-ce qu'on retient qu'il y a toujours deux (2) options ou si l'option Ouest, de toute façon, vous ne la considérez pas?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

935 Il faudrait que je relise la lettre du sous-ministre, monsieur Gagné, qui avait écrit cette lettre-là, parce que moi, je me rappelle pas qu'on avait fait, excusez le mot, un chantage, c'est pas un chantage.

940 Ce qu'on avait dit, c'est qu'on pouvait pas faire – parce que la demande était, faites le tracé Est mais faites la voie de desserte du tracé Ouest aussi. Et on avait dit, à l'époque, on peut pas, ça va doubler l'impact. On veut pas faire d'impact au niveau hydraulique en coupant, faire un tracé routier en coupant le flanc de la montagne et là, on ferait le tracé Est en haut, et en plus, on irait en mettre un autre en bas. Alors c'est ça qu'on a dit.

945 Alors la lettre, peut-être que ça a été mal exprimé, là.

PAR LA COMMISSAIRE:

950 D'accord. C'est plutôt l'option Est ou l'option Ouest, mais pas la combinaison.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

955 Mais pas une partie des deux (2), là, c'est ça. Parce qu'entre vous et moi, je pense que c'est évident que si on fait un axe routier près du périmètre urbain et on va en mettre un autre plus haut, d'abord ça fait deux (2) corridors, ça fait double impact au niveau des superficies qu'on prend, là c'est vraiment plus avantageux, le tracé Est devient plus optimal à ce moment-là, point de vue environnement.

960 C'est d'ailleurs aussi ce qu'on disait dans la lettre. Mais il faudrait que je la relise, mais essentiellement, c'était ça qui était dit.

PAR LA COMMISSAIRE:

965 De toute façon, votre position actuelle, c'est que les deux (2) options sont à l'étude; les deux (2) options sont à l'étude, vous ne rejetez pas le projet si c'est l'option Ouest qui est retenue, à la compréhension qu'a eue monsieur le maire, là.

PAR M. MICHEL LABRIE:

970 Pas à ma connaissance.

PAR M. LUC BILODEAU:

975 En fait, les deux (2) tracés sont là, nous on met les plans sur la table devant la Commission.

Advenant le cas où le décret nous dirait de prendre le tracé Ouest, à ce moment-là faudrait poursuivre les études pour voir vraiment les impacts sur les réseaux de la ville de Beauceville, pour voir vraiment tous les impacts que ça occasionnerait, et refaire une partie de l'étude d'impact pour le tracé Ouest, parce que les impacts ont pas été comptabilisés pour le tracé Ouest au complet. Ça a été fait au complet pour le tracé Est, mais pas le tracé Ouest. Donc ça nous amènerait dans des études additionnelles pour une période d'une année, là.

Mais on rejette pas, là, on met les plans sur la table.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça va, monsieur?

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

Non. Parce que là, ils sont en train de nous dire, OK, les bassins de rétention d'eau, comme monsieur Francoeur disait cet après-midi, que la Ville était capable de les fournir, l'eau, qu'on n'en avait quasiment même pas besoin des bassins de rétention d'eau, OK.

Vu qu'il y a plus de bassins de rétention d'eau, qu'ils viennent pas me dire qu'ils ont pas étudié le tracé Ouest, parce qu'ils ont compté les bassins de rétention d'eau.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Veilleux...

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

Excusez, je vas baisser le ton.

PAR LE PRÉSIDENT:

... juste pour vous dire, en fait ce qu'on comprend, nous, de la réponse qu'on vient d'avoir, c'est que dans l'étude d'impact, il y a deux (2) variantes. D'abord, ce qui a été fait, c'est qu'il y a eu une analyse de variantes comparatives, donc préliminaire, qui identifie les inconvénients, les avantages de l'un et de l'autre, mais sans pousser nécessairement les analyses plus techniques et environnementales de ces variantes-là. Donc il y a d'abord une analyse comparative qui est faite.

Une fois qu'ils ont choisi, sur une base avantages-inconvénients, ils prennent un des tracés et ce qu'ils font, c'est une analyse plus poussée. Alors ce que dit monsieur Bilodeau, en fait c'est qu'il peut considérer les deux (2) tracés, sauf que dans un cas, on a beaucoup

d'informations plus détaillées sur ses impacts, dans l'autre cas c'est plus une analyse sommaire des impacts.

1020

Donc advenant que le tracé Ouest serait privilégié, ça impliquerait d'autres études pour pouvoir, en fait des compléments d'études pour s'assurer des impacts de cette variante-là. Alors c'est ça qu'il nous dit.

1025

Alors il dit pas – je sais pas si vous voyez un peu la façon que l'étude est faite, donc on a une étude d'impact qui comprend deux (2) variantes analysées d'une façon sommaire, et un tracé qui a été retenu suite à cette analyse comparative là qui, lui, est évalué dans tous ses impacts.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

1030

Je suis d'accord avec ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1035

Alors moi, ce que je vais faire, je vais vous demander, en fait si vous avez d'autres questions, d'aller vous réinscrire, et toutes vos opinions, gardez-les pour la deuxième partie de l'audience, on va être très heureux de vous entendre, autant que ce soit un mémoire écrit qu'une présentation verbale, donc les deux (2) sont possibles.

1040

Alors je dis bien, gardez vos commentaires pour le moment. Si vous avez d'autres questions, vous pouvez vous réinscrire, puis on va vous revoir dans la soirée.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

1045

Bien, je peux tu, sans que ce soit ma question en même temps, qui a été posée en même temps...

PAR LE PRÉSIDENT:

1050

Je préfère que vous alliez vous réinscrire et vous pouvez revenir dans la soirée, il y a pas de problème.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

1055

Mais comme la lettre qu'il a envoyée, là, le ministère des Transports, ça j'espère que les citoyens vont la voir; parce que ça a été quasiment une menace, ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1060

Alors ce que je vais vous demander, en fait, c'est de déposer la lettre.

PAR M. LUC BILODEAU:

La lettre du 9 septembre?

1065 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Celle dont on a parlé tout à l'heure. Donc à ce moment-là, on aurait l'information, dans les centres de consultation, de cette lettre-là. S'il vous plaît, oui.

1070 **PAR M. PASCAL VEILLEUX:**

Merci beaucoup.

1075 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur.

Monsieur Francoeur.

1080 **PAR M. JACQUES FRANCOEUR:**

Oui, je veux juste dire à monsieur Veilleux, il faut pas interpréter ce que j'ai dit cet après-midi. Quand je parlais de la capacité du réseau, c'était la situation actuelle.

1085 C'est sûr qu'avec une autoroute, peu importe le tracé, comme j'ai dit, les bassins de rétention, je pense qu'ils sont toujours nécessaires. Je l'ai dit aussi, je suis pas ingénieur, j'ai pas fait d'études et je pense que ce sera à développer, comme a dit monsieur Bilodeau, les impacts du tracé Ouest sur le réseau pluvial de la ville, et de la ville et des particuliers comme j'ai dit cet après-midi. Il y a peut-être cinquante pour cent (50 %) du réseau pluvial qui appartient à des
1090 particuliers.

Tu sais, le principe, dans une zone pentue comme on a ici à Beauceville, c'est que le voisin prend son eau, prend l'eau d'où elle arrive, la conduit à son voisin plus bas, habituellement, et ainsi de suite.

1095

Donc il y a le ministère des Transports qui est impliqué sur la route 173 parce qu'il est le dernier propriétaire avant la rivière Chaudière. Il y a la ville, par ses routes municipales. Et il y a des privés des fois entre les deux (2), des fois plus haut, etc.

1100 Donc il faut faire attention, là. J'ai pas dit que le réseau tel qu'il est aujourd'hui est capable de prendre la présence d'une autoroute sans bassin de rétention.

PAR LE PRÉSIDENT:

1105

Parfait. Donc merci de la précision.

1110

CHARLES A. ROY

PAR LE PRÉSIDENT:

1115

Alors j'appellerais maintenant monsieur Charles Roy.

PAR M. CHARLES A. ROY:

1120

Bonsoir monsieur le Président, madame la Commissaire. Je suis attentif depuis tôt hier soir à tout ce qui s'est mentionné et qui a été démontré ici. J'apprécie beaucoup la rigueur avec laquelle vous conduisez le processus, et actuellement, j'ai un dossier quand même assez complet sur le développement et sur tout ce qui s'est fait depuis les cinq (5) dernières années, concernant le prolongement de l'autoroute.

1125

Je travaille présentement comme gérant de district pour la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante dans le territoire de Beauce, c'est moi qui gère le district de Beauce, ce qui m'amène à soulever un élément, c'est le développement économique de la région.

1130

Je suis très très concerné par ça, parce que je rencontre quotidiennement entre trois (3) et huit (8) différents industriels ou gens d'affaires, personnes impliquées dans ces industries, des commerces de toutes natures, y inclut aussi des agriculteurs parce qu'aujourd'hui, une ferme, c'est une PME.

1135

Donc je ne suis pas ici pour essayer de détruire quelqu'un ou de détruire des positions qui sont soutenues par d'autres. Cependant, je suis obligé d'apporter certaines précisions.

1140

J'ai constaté que par exemple, à travers les trois (3) dernières années, on a eu le bénéfice de séances d'information qui nous ont été présentées par le MTQ, une première a eu lieu à Notre-Dame-des-Pins au mois de mai 2003, il y en a eu une autre le 29 novembre 2004 qui s'est déroulée à l'auditorium ici, à Beauceville, et finalement il y en a eu une troisième qui nous a été présentée à l'auditorium du Cégep Beauce-Appalaches, le 5 octobre 2005.

1145

Et dans chacune des présentations qui nous étaient faites, on nous fournissait des documents avec des tracés, tout était très très bien présenté, très bien fait. Alors j'étais un peu surpris d'entendre, à un moment donné, que des personnes n'avaient pas eu la chance de connaître les deux (2) tracés qui étaient proposés; pour ma part, j'ai suivi et j'ai vu l'évolution.

1150 Je fais aussi partie d'une organisation, d'un organisme qui s'appelle Les Amis de l'autoroute 73, et à ce titre, on n'est pas là pour essayer d'imposer nos idées quant au tracé à être choisi, on va supporter la décision et on va accepter la décision qui sera rendue. Cependant, on peut quand même penser qu'on privilégie un tracé plutôt qu'un autre.

1155 Et à cet égard, le président des Amis de l'autoroute, monsieur Hervé Pomerleau, qui est malheureusement absent pour cause de vacances à l'extérieur du pays, a fait procéder à une étude exhaustive des impacts financiers de la construction de la voie, du tracé Ouest plutôt que du tracé Est, en ce sens qu'il voulait démontrer qu'est-ce que ça représentait comme coût additionnel, sur une période de cinquante (50) ans, d'une durée de vie normale d'une autoroute, par les utilisateurs. Les compagnies de transport ont été visitées et...

1160 **PAR UN INTERVENANT:**

Ecoutez, monsieur le Président, nous autres c'est des questions.

PAR LE PRÉSIDENT:

1165 Écoutez, je vois la question qui s'en vient.

PAR M. CHARLES A. ROY:

Exactement, j'arrive à ma question.

1170 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je comprends que le préambule est un peu long, mais je pense que la Commission a besoin, aussi, d'entendre certaines choses pour comprendre aussi la question qui va venir.

1175 **PAR M. CHARLES A. ROY:**

Exactement, ma question arrive, il y a pas de crainte, j'arrive avec la question.

1180 Je reviens donc à ce que j'étais en train de mentionner, on a constaté que l'impact financier, sur une période de cinquante (50) ans, pour les utilisateurs, était énorme. Et d'autre part, on ne veut pas voir retarder l'arrivée de l'autoroute à Saint-Georges, dans les meilleurs délais possible.

1185 À cet égard, hier soir vous avez eu la présence du maire, monsieur Roger Carette, qui a été assez surpris de constater que le projet avait été modifié par rapport à ce qui avait été discuté lors des rencontres préalables. J'aimerais rappeler les propos de monsieur Carette...

PAR LE PRÉSIDENT:

1190

Non, écoutez, monsieur, je vous arrête.

PAR M. CHARLES A. ROY:

1195

J'achève, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1200

Un instant, monsieur Roy. Les propos, on les a entendus, je pense. Donc allez à votre question, s'il vous plaît.

PAR M. CHARLES A. ROY:

1205

OK. Alors on se demande maintenant: Est-ce que le cent dix-huit millions (118 M \$), ainsi que l'échéancier de plus ou moins neuf (9) ans qui nous a été soumis hier soir, présenté hier soir, incluent le prolongement jusqu'à la route 204, qui avait été annoncé et confirmé lors de la séance d'information du 5 octobre 2005 tenue au cégep de Saint-Georges. C'est ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

1210

Parfait.

Monsieur Labrie, est-ce que dans le budget de cent dix-huit millions (118 M \$) de coût de construction, est-ce que ça inclut le prolongement jusqu'à la route 204.

1215

PAR M. MICHEL LABRIE:

Non, ça n'inclut pas le prolongement jusqu'à la route 204.

1220

Maintenant, avec ce qui s'est dit aujourd'hui sur les échéanciers, on pourra rassurer monsieur le maire, on parle pas de neuf (9) ans mais d'un délai beaucoup plus restreint.

PAR LE PRÉSIDENT:

1225

En fait, vous pouvez peut-être préciser, si vous voulez, le délai.

PAR M. MICHEL LABRIE:

1230

En fait, ce qu'on a souligné, c'est qu'en fonction des disponibilités budgétaires, on parlait de cent vingt millions (120 M \$) de contrat, donc si on a vingt millions par année (20 M \$), c'est

six (6) ans; si on en a trente (30 M \$), c'est quatre (4) ans. Et ça dépendra des disponibilités budgétaires, et ça, c'est pas moi qui vais les allouer, c'est le gouvernement.

1235 Donc je suis très optimiste qu'on puisse réaliser, avec ce qui s'est dit dans les dernières journées, ce contrat-là jusqu'à Saint-Georges dans un délai qui respectera les engagements "initials".

PAR LE PRÉSIDENT:

1240 Merci beaucoup, monsieur Labrie.

PAR M. CHARLES A. ROY:

1245 Et on s'entend que c'est pour jusqu'à la route 204.

PAR LE PRÉSIDENT:

1250 Non, monsieur Roy, le cent dix-huit millions (118 M \$) dont on parle, en fait c'est cent quarante-huit millions (148 M \$) avec les honoraires professionnels et l'ensemble des acquisitions, ça comprend le tracé qu'on a actuellement devant nous, c'est-à-dire de la route du Golf jusqu'à l'échangeur de Saint-Georges nord.

PAR M. CHARLES A. ROY:

1255 74^e Rue.

PAR LE PRÉSIDENT:

1260 C'est exactement ça. Donc la partie qui va aller jusqu'à la route 204 n'est pas incluse dans le coût qu'il est question actuellement, et pas non plus dans le projet qu'on regarde actuellement.

PAR M. CHARLES A. ROY:

1265 Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

1270 Tout ce qu'on regarde, c'est route du Golf à...

PAR M. CHARLES A. ROY:

Je vais me réinscrire pour une autre question.

PAR LE PRÉSIDENT:

1275

Une précision, monsieur Labrie?

PAR M. MICHEL LABRIE:

1280

Oui. Sur le tronçon dont parle monsieur, on est actuellement en étude d'impact, on attend les résultats pour donner suite par après au projet.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1285

En fait, l'étude d'impact est déposée au ministère de l'Environnement depuis avril, je pense, ou milieu mai, j'ai pas la date en tête, mais c'est à la fin du printemps cette année. Et on a reçu les questions du ministère de l'Environnement, on est tout près de produire le document complémentaire et le résumé, ça va être transmis dans les prochains jours au ministère de l'Environnement.

1290

Ça fait que le dossier chemine parallèlement à celui-ci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1295

Parfait, merci beaucoup, madame.

Donc monsieur Roy, si vous voulez vous réinscrire.

PAR M. CHARLES A. ROY:

1300

Je vais me réinscrire pour une autre question.

PAR LE PRÉSIDENT:

1305

Parfait, merci beaucoup.

MARCEL VEILLEUX

1310

PAR LE PRÉSIDENT:

Maintenant, nous appelons monsieur Claude Poulin, est-ce que monsieur Poulin est là?

1315

Monsieur Yvan Poulin, non plus.

Alors monsieur Marc Mercier, non plus.

Monsieur Marcel Veilleux.

1320

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

Bonsoir messieurs les membres de la Commission. D'abord, le prédécesseur dont on a parlé tantôt, c'est moi, ça, à la marie de Beauceville jusqu'en novembre 2005.

1325

Alors tous les dossiers qui sont présentement devant vous, j'y ai participé. J'ai été préfet de la MRC Robert-Cliche, j'ai été également président de la Conférence des préfets de la région Chaudière-Appalaches pendant plusieurs années, pour un total de vingt-cinq (25) années dans la vie municipale. Donc j'ai suivi le dossier depuis à peu près vingt-cinq (25) ans, je ne pense pas avoir manqué une réunion concernant l'autoroute, depuis ce temps-là.

1330

Alors le ministère des Transports, hier soir, a fait un court historique de l'autoroute, l'histoire de l'autoroute, j'aimerais quand même, à mon avis en tout cas, apporter certaines précisions.

1335

D'abord, si on recule peut-être dix (10) ans, quinze (15) ans, peut-être douze (12) ans, ce qu'on voulait ici, à Beauceville, c'était des sorties d'autoroute qui s'apparentaient à celles de la ville de Sainte-Marie, c'est-à-dire une entrée au nord du noyau urbain et une autre au sud du noyau urbain, et c'est ça sur lequel nous avons toujours travaillé jusqu'à ces dernières années.

1340

Cependant, à cause des difficultés que le ministère des Transports a rencontrées, en particulier avec la sortie qu'il y a à Vallée-Jonction, les accidents qu'il y a eus là, des dérapages et tout ça, et puis à cause de la topographie du terrain qu'on rencontrait, une topographie semblable ici pour la route Fraser, alors ils ont décidé de faire sauter cette sortie-là. Mais il y avait toujours eu deux (2) sorties.

1345

J'ai pris la peine, avec mon auto, d'aller mesurer la distance entre les deux (2) sorties, ici à Beauceville, pour pouvoir la comparer avec celle de Sainte-Marie. En fait, entre les deux (2) sorties à Beauceville, il y a un peu plus long qu'entre les deux (2) sorties à Sainte-Marie. Ça, je l'ai vérifié moi-même.

1350

Bon, alors il a fallu vivre avec la décision du ministère de faire sauter la deuxième sortie. Cependant, on disait, si vous faites sauter la deuxième sortie, puisqu'on a tout le temps dit qu'il y avait deux (2) sorties à Beauceville, même si vous décidez ça, ça veut pas dire qu'on n'en a pas besoin de la deuxième sortie; alors il faudrait arriver à trouver des moyens pour compenser la deuxième sortie.

1355

Alors on a proposé toutes sortes d'affaires, entre autres une voie de desserte, appelons-la comme ça, ou de contournement, qui partirait du parc industriel pour aller sortir à la route

1360 Fraser, que les gens pourraient utiliser, et le parc industriel et tout ça. Au début, ça semblait rencontrer l'assentiment du ministère, mais après ça, ils ont rejeté cette option-là.

1365 Après ça, on a proposé une liste de compensations, appelons ça de même, on en a fait mention tantôt, certaines ont été acceptées et d'autres pas. Il est vrai que le rang Saint-Charles avait été considéré comme voie de desserte au début, appelons ça une voie de desserte, mais le milieu agricole s'étant farouchement opposé à cette option-là, alors nous l'avons abandonnée. Et d'ailleurs, le directeur général du ministère des Transports pour la région Chaudière-Appalaches, monsieur Caron, qui est je pense ici dans la salle, pourra vous le confirmer, avait rencontré personnellement certains représentants agricoles, et il n'avait pas réussi à les convaincre.

1370 Alors comme on espérait encore, à l'époque, s'en tirer sans audiences publiques, alors on avait dit, on va mettre de côté cette option-là et on va essayer de trouver d'autre chose; et peut-être avec ça, on va sauver les audiences publiques et sauver peut-être un an-un an et demi (1-1 ½), ça dépend.

1375 Alors c'est là que le ministère des Transports nous est arrivé avec une deuxième option, lorsqu'ils ont confié ça à la firme Tecsuit pour faire l'étude d'impact, ils sont arrivés avec la deuxième option du tracé Est, qu'on connaissait pas à l'époque, on l'a su, nous autres, à peu près en même temps que la population, le conseil de ville de la ville de Beauceville. Alors bien entendu, on n'a pas dit non, on n'a pas dit oui non plus.

1380 Parce que dans la Beauce, on s'était entendu, des discussions au fil des années, que c'était tout le temps le tracé de référence auquel on allait, c'est-à-dire qui correspondait plus ou moins au tracé Ouest. Alors c'était ça, l'idée.

1385 On nous arrive tout d'un coup, et on nous présente le tracé Est. Je veux bien croire que l'aspect hydraulique est très important, mais est-ce qu'on n'exagère pas un petit peu sinon trop les risques associés à ça.

1390 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On peut peut-être poser la question au ministère. En fait, vous, ce que vous voulez savoir, c'est la question des bassins, si c'est l'élément déterminant, est-ce qu'il y aurait pas eu lieu d'avoir d'autres éléments, d'autres composantes autant ou aussi importantes à regarder.

1395 **PAR M. MARCEL VEILLEUX:**

1400 C'est sûr que s'il arrive un déluge ou des affaires comme le Saguenay, il y a quelques années, il y a pas un système qui va résister à ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Juste pour cette question-là, par rapport aux bassins, après-midi on a eu une présentation...

1405

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

Oui, j'étais là, cet après-midi.

1410

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous étiez là. Donc on a compris que c'était pour des récurrences zéro-cent (0-100) ans que c'était prévu, donc une pluie une fois dans cent (100) ans, disons une pluie de pointe si on veut, était pour être captée par ces bassins.

1415

Il pourrait arriver que si c'était une pluie qui dépasse cette récurrence-là, qu'il y ait un débordement. Et là, nous, on a demandé, cet après-midi, d'avoir de l'information sur les données quantitatives, donc qu'est-ce que ça pourrait représenter, une pluie en dehors des périodes de un (1) à cent (100) ans, donc supérieure à ça, on attend l'information à ce sujet-là.

1420

Alors il y a beaucoup d'informations qu'on a demandées et le ministère, je pense, va se pencher sur cette question-là, et on va avoir de l'information plus précise sur les risques que ça peut représenter, et quels sont les dommages réels, en fait réels, les dommages appréhendés d'une situation comme celle-là.

1425

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

Parce que comme mon grand-père me disait, c'est beau essayer de prévoir les risques, mais ça me fait penser à quelqu'un qui, pour tenir ses culottes, il met une paire de ceintures et deux (2) paires de bretelles! Elles vont tenir pareil, les culottes, rien qu'avec une paire de bretelles.

1430

Bon, j'aimerais aussi rajouter que dans la Beauce, et comme partout dans la province, vous faites le tour et un peu partout, vous le voyez sûrement, on s'est développé de la façon suivante, au niveau des routes, il y a eu la route 173 en bas, qui longe la rivière Chaudière, qui change de nom mais c'est la même route, et puis il y a eu l'autoroute, là où elle est construite actuellement, et entre les deux (2), il y a toujours eu une voie intermédiaire, qu'à certains endroits on a appelée des voies de contournement ou peu importe.

1435

Prenez l'exemple, par exemple à Sainte-Marie. Sainte-Marie, il y a eu le boulevard Vachon, entre la route 173 et l'autoroute; prenez Saint-Joseph, pour les villes en tout cas, c'est la même chose, il y a eu une route de contournement entre les deux (2); Saint-Georges, on compte le boulevard Lacroix, il y en a deux-trois (2-3), et il y a une nouvelle voie de contournement. Il y a

1440

1445 rien qu'ici, à Beauceville, qu'on n'en a pas. Et je pense que c'est une des raisons pour laquelle on a de la misère à se développer au niveau industriel et au niveau développement résidentiel, ou des commerces, n'importe quoi.

1450 Alors il faudrait, je pense que la Commission devrait regarder ça comme il faut. Et toutes ces routes-là, lorsqu'on a dit ça au ministère des Transports, on a fait la réponse, vous avez qu'à vous en faire une et vous en payer une. Mais les routes en question, boulevard Vachon, route de contournement à Saint-Joseph et d'autres à Saint-Georges, ils ont tout été payés par le ministère des Transports. Alors je vois pas pourquoi qu'ici, on devrait les payer.

PAR LE PRÉSIDENT:

1455 En fait, monsieur, est-ce que vous allez venir en deuxième partie nous présenter un mémoire?

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

1460 Pardon?

PAR LE PRÉSIDENT:

1465 Est-ce que vous allez venir en deuxième partie pour nous présenter un mémoire sur cet aspect-là?

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

1470 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1475 Votre point de vue et tout ça, qu'on puisse vraiment discuter avec vous.

Mais ce qu'on comprend actuellement, ce que vous nous dites, c'est que l'accès si on veut à Beauceville, l'accès par la route Fraser qui était prévu au départ était pour vous essentiel pour votre développement, et qu'actuellement, vous trouvez insuffisant qu'il y ait pas assez d'accès à Beauceville. Donc ça, on comprend ça.

1480 Je sais pas si vous avez une question précise?

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

1485 Non. Bien, j'aurais encore quelques commentaires, si vous me le permettez.

PAR LE PRÉSIDENT:

1490 Excusez-moi, monsieur, si c'est des commentaires qui nous permettent de comprendre l'historique, oui, ça va.

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

1495 En 1988, une commission semblable à celle que vous présidez a dit, à peu près dans ces termes, vous le vérifierez, c'est dans l'étude que la Ville de Beauceville a commandée, que la commission devrait s'assurer de bien arrimer les municipalités à l'autoroute, de façon à minimiser les aspects négatifs économiques. En 88, la même commission a dit ça.

1500 Alors moi, je termine en vous disant que depuis hier soir, j'ai passé la soirée ici, cet après-midi, ce soir, et probablement que j'irai vous voir aussi au mois de novembre à Saint-Georges, il faudrait pas – j'ai comme la désagréable impression qu'on est en train d'opposer le développement économique avec les aspects hydrauliques, et puis ça, j'aime pas ça, parce qu'il faudrait trouver une solution pour concilier les deux (2) aspects, économique et hydraulique.

1505 Et puis il faudrait vérifier l'hydraulique, parce que là, il manque des chiffres là-dessus, et je suis très surpris de voir que le ministère des Transports n'a pas documenté pleinement, au moment où on se parle, les deux (2) tracés. Tantôt encore, on a dit qu'il manquait des chiffres concernant le tracé Ouest. Alors très surpris, là.

1510 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Veilleux, je pense que le message pour nous est clair, donc on va prendre note de vos préoccupations. On vous invite, encore une fois, à venir en deuxième partie, au mois de novembre, à Saint-Georges pour nous présenter soit un mémoire, soit votre position sur le projet. 1515 Alors on vous invite à venir.

Entre-temps, nous la Commission, on va continuer à questionner le projet, à s'informer. Donc les informations que vous nous avez données pour la question historique, donc c'est important pour nous de connaître cette information-là. Pour votre position, on va attendre en 1520 deuxième partie pour la connaître.

PAR M. MARCEL VEILLEUX:

1525 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors je vous remercie beaucoup, monsieur Veilleux.

1530

JOSÉE BILODEAU

PAR LE PRÉSIDENT:

J'appellerai maintenant madame Josée Bilodeau.

1535

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

Bonsoir. C'est vrai ce qu'a dit monsieur Veilleux, c'est étonnant d'être ici et de demander des précisions sur l'eau, alors que c'était quand même un paramètre discriminant, en plus.

1540

Et puis il y a un autre paramètre sur lequel je veux poser des questions, c'est le son. Et puis lui aussi, ça m'a pris du temps à comprendre comment ça avait été fait, mais là aussi il manque des données.

1545

Ils ont relevé, ce que j'ai pu en comprendre, ils ont relevé une quinzaine de points sur le tracé Est et le tracé Ouest, et ça s'est fait en août 2003, alors à ce moment-là il y avait pas encore de tracé retenu, il y avait seulement deux (2) tracés qui étaient à l'étude. Alors j'aurais espéré que ces deux (2) là soient comparés, évidemment.

1550

On a pris des points de contrôle dans les deux (2), mais les tracés étaient pas optimisés à ce moment-là. Alors ce que j'arrive comme conclusion, en tout cas je pense que je me suis pas trompée, c'est que le tracé Est qui a été pris, les points d'étude qui ont été pris dans le tracé Est ont été pris mais sur le mauvais tracé Est, alors une des variantes qu'il y avait, le fameux spaghetti du tracé Est. Alors ça a pas été pris sur le bon, parce qu'il y a des points qui sont plus éloignés que le tracé actuel, il manque même des résidences qui ont pas été comptabilisées.

1555

Alors mes voisins d'en face et moi-même, sur lequel – moi, je serai peut-être déplacée, peut-être acquise, alors il faudrait probablement considérer que j'aurai un impact sonore si on me déplace, et je suis pas dans l'étude.

1560

Et puis pour le tracé Ouest, bien, j'ai pas de données. Elles sont peut-être quelque part, mais je les ai pas. Il y a des grands tableaux comme ça, et il y a trois (3) sets de numéros, les relevés, les quinze (15) points portent les numéros 1 à 15 et ensuite, il y a des numéros d'habitation qui sont désordonnés, en tout cas j'ai été capable quand même de relever où ces points-là étaient, et puis il y a des numéros d'habitation qui sont encore un troisième système de numérotation.

1565

En tout cas, j'ai passé deux (2) jours à essayer de comprendre ce qui se passait là-dedans!

1570

PAR LE PRÉSIDENT:

Si vous permettez, on va essayer de comprendre avec le ministère comment est-ce que l'étude sonore, elle a été faite.

1575

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

Parce qu'il y a des données, étonnamment il y a des conclusions sur la comparaison des deux (2) tracés, mais il y a pas de données.

1580

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait. Donc on va demander au ministère, dans un premier temps, expliquez-nous brièvement la façon dont vous procédez pour établir le climat sonore, tant le climat sonore actuel que celui qui est futur.

1585

PAR M. MICHEL LABRIE:

Madame Lindsay, s'il vous plaît.

1590

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Bon premièrement, oui, il y a des points de relevés, mais on ne relève pas toutes les maisons, là. C'est des points de relevés qui sont pris pour savoir l'ambiance sonore qu'il y a dans le secteur.

1595

Présentement, c'est vrai qu'on n'a peut-être pas fait le relevé directement sur le tracé, mais qu'on se place un petit peu plus haut ou un petit peu plus bas, c'est un secteur, présentement, où il y a pas de développement, c'est un secteur rural, alors les niveaux sonores sont assez semblables, alors c'est pas nécessairement très – ça ne comporte pas de biaisage de données parce qu'on a fait le relevé sonore un peu plus haut, un peu plus bas.

1600

En fait, pour pouvoir déterminer le tracé, il faut faire des études préliminaires, on regarde à peu près où on va placer le tracé et là, on fait des relevés.

1605

C'est sûr que par après, plus on avance avec les données des autres éléments, plus on place le tracé. C'est pour ça que, bon, madame Bilodeau a relevé des points qui étaient pas nécessairement précis sur le tracé, et on ne fait pas nécessairement des relevés où il y a des résidences, on peut le faire le long des rangs, là.

1610

PAR LE PRÉSIDENT:

À ce moment-là, on parle du climat sonore actuel.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1615

Oui, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1620

On se comprend. Des relevés pour...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1625

C'est pour faire un point de comparaison, après, un coup qu'on a les relevés sonores, après, avec les caractéristiques de l'autoroute, la longueur, les profils, l'emprise et la situation, bien là, il y a un logiciel dans lequel on rentre les données, et c'est ce logiciel-là qui nous donne les impacts sonores.

1630

Alors vous comprendrez que c'est sûr que peu importe, présentement, au niveau du climat sonore, si on exclut le chantier qui est en cours, à l'époque, quand on a pris le relevé, même si on est un petit peu plus à droite, un petit peu plus à gauche, le niveau sonore est pas tellement différent.

PAR LE PRÉSIDENT:

1635

Donc le modèle dont vous parlez, c'est un modèle de simulation. Donc en fait, ce que vous faites dans un premier temps, c'est un relevé réel, avec des mesures, des instruments, pour mesurer le climat sonore actuel; ensuite, une fois que vous avez fait ça, si on comprend bien, c'est que vous avez un modèle informatique et là, ce modèle-là est calibré, j'imagine, en fonction des différents relevés que vous avez faits?

1640

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1645

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et dans ce modèle-là, vous mettez quoi, vous mettez les débits routiers?

1650

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Les débits routiers. Je pourrais peut-être passer la parole à monsieur Mignerou, qui est ici, qui a fait les études, là.

1655 **PAR LE PRÉSIDENT:**

S'il vous plaît, oui.

1660 **PAR M. BERNARD MIGNERON:**

Oui, en fait ce qu'on entre comme données, c'est le tracé lui-même, le nombre de voies, le débit par voie, la vitesse de circulation.

1665 Ensuite de ça, on détermine le niveau, le pourcentage de véhicules automobiles versus les poids lourds. Et puis toutes ces données-là peuvent être modélisées pour vérifier la situation actuelle, pour voir si le modèle se rapproche aux valeurs qui ont été mesurées sur le terrain, et puis ensuite, on peut projeter à l'ouverture du projet et dix (10) ans plus tard.

1670 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ce que vous avez fait jusqu'à maintenant, ce qu'on comprend, ce que madame Bilodeau nous dit, pour le tracé Est, vous avez fait cette simulation-là?

1675 **PAR M. BERNARD MIGNERON:**

Oui. Il y a une étude préliminaire de modélisation pour simuler les deux (2) tracés, mais c'était une étude moins complète.

1680 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce qu'elle a été déposée à la Commission, dans les documents qu'on a? Je pense pas.

1685 **PAR M. BERNARD MIGNERON:**

C'est pas dans le rapport final, la comparaison des deux (2) tracés.

1690 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que ce serait possible pour vous de la déposer à la Commission?

1695 **PAR M. BERNARD MIGNERON:**

C'est pas une étude complète, je crois que c'était juste certains points. Parce que le tracé Est, il a été fourni des courbes d'isocontours et les courbes d'isocontours nécessitent des milliers et des milliers de points, tandis que l'étude préliminaire pointait seulement quelques secteurs,

surtout les résidences, et il y a énormément moins de points de calcul. On devrait pouvoir retrouver...

1700 **PAR LE PRÉSIDENT:**

La Commission vous demanderait de déposer ce document-là, pour qu'au moins on ait, même si c'est un document préliminaire, qu'au moins on puisse connaître les impacts sonores du tracé Ouest. Parce qu'il y a quand même une comparaison qui a été faite entre les deux (2).

1705

PAR M. BERNARD MIGNERON:

En fait, je me rappelle plus si ça avait été émis comme un rapport, mais au moins les données doivent être disponibles.

1710

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc si vous avez les cartes avec les isophones, ce serait intéressant qu'on puisse les obtenir.

1715

PAR M. BERNARD MIGNERON:

En fait, il y a pas eu d'isophones pour le tracé Ouest.

1720 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est seulement les points de simulation?

PAR M. BERNARD MIGNERON:

1725

Oui.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

1730 Ça, on les a. Moi, j'appelle ça les relevés 1,2, 3 jusqu'à 15, ça on les a. Mais on n'a pas les données de simulation.

PAR LE PRÉSIDENT:

1735

Juste pour bien comprendre, ce que j'ai compris jusqu'à maintenant, les points 1 à 15, ce sont des relevés qui concernent ni un des tracés, en fait c'est un relevé du climat actuel sans aucun tracé.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

1740

Bien en fait...

PAR LE PRÉSIDENT:

1745

Excusez-moi, juste pour bien comprendre. Ce qui a été fait après, je pense, c'est des simulations pour le tracé Est, mais le Ouest, on l'a pas.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

1750

Mais quand même, les quinze (15) points ont été choisis stratégiquement le plus près possible des tracés.

PAR LE PRÉSIDENT:

1755

Absolument.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

1760

Et puis c'est comme ça qu'on est capable d'établir si notre simulation est correcte. Et puis on l'a fait pour le tracé Est, mais on n'a pas pris le bon tracé Est, et puis pour le tracé Ouest, bien moi, je n'ai aucune donnée, mais pourtant il y a une analyse de comparaison qui nous arrive avec un certain nombre de décibels, onze (11 dB) par rapport à huit (8 dB), tu sais, tracé Est-tracé Ouest, des données précises de comparaison.

1765

C'est quand même un paramètre que j'ai vu apparaître hier qui était discriminant pour le tracé, ils disent qu'il y a plus d'impact sonore sur le tracé Ouest que le tracé Est.

1770

Mais là, si on n'a pas fait d'étude, comment on peut arriver à faire une comparaison. Et puis d'autant plus que le tracé Est, c'est pas le bon, et il y a des maisons qui ont été oubliées, mal choisies comme points de contrôle.

PAR LE PRÉSIDENT:

1775

Ça, j'aimerais peut-être revenir sur cet aspect-là.

Bon, les maisons justement dont madame parle, est-ce que toutes les maisons ont été examinées, est-ce qu'il y a eu un relevé qui a été fait?

PAR M. BERNARD MIGNERON:

1780

Non. En termes de relevés sur le terrain, c'est des points qui sont choisis pour faire un portrait sonore de la région.

PAR LE PRÉSIDENT:

1785

Ça, on a compris. Mais pour les maisons qui sont touchées parce que là on parle je pense, dans l'étude, de quatre-vingt-huit (88) habitations, quelque chose dans ce genre-là, et là madame Bilodeau nous dit qu'il y en a certaines qui sont pas sur les cartes, il y en aurait plus que ce qui est indiqué.

1790

Comment vous avez procédé pour évaluer le nombre d'habitations, est-ce qu'il y a un relevé qui a été fait de façon systématique?

PAR M. BERNARD MIGNERON:

1795

Nous, le fichier, la carte informatique qu'on a reçue avec l'identification des maisons, c'est pas nous...

PAR LE PRÉSIDENT:

1800

Si c'est pas vous, c'est qui?

PAR M. BERNARD MIGNERON:

1805

On l'a reçue de Tecsalt, avec les maisons identifiées dans un corridor de trois cents mètres (300 m) de part et d'autre du tracé.

1810

Pour ce qui est de la comparaison des deux (2) tracés, c'est uniquement ces maisons-là, identifiées à ce moment-là, qui ont permis – le calcul, la simulation a été faite uniquement sur les résidences, au moment de la simulation comparative entre les deux (2) tracés. C'est ça qui nous a permis de comparer les impacts entre les résidences.

PAR LA COMMISSAIRE:

1815

J'aimerais savoir, pour comparer les deux (2) tracés sous cette dimension-là, l'aspect sonore, on a vu que l'option Ouest nécessiterait, en tout cas il pourrait y avoir besoin d'avoir un écran, un écran par un bouton, une butte...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1820

Une butte antibruit.

PAR LA COMMISSAIRE:

1825 ... est-ce que lorsque cette butte-là serait implantée, vous avez considéré que la butte serait implantée pour évaluer, justement, avez-vous pris en considération la mesure d'atténuation pour dire, une fois la mesure d'atténuation incluse, voici le bilan que ça donnerait.

1830 Parce que d'habitude, c'est comme ça qu'on procède. On dit, voici ce que ça prendrait comme mesure d'atténuation, on va jusqu'à la limite de l'acceptable au plan technique, et on dit, le bilan final, ça ferait qu'il y aurait huit (8) par rapport à douze (12), par exemple, résidences touchées au-delà de.

1835 Est-ce que vous avez tenu compte des mesures d'atténuation, dans votre comparable; sinon, est-ce que vous pourriez le faire.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Oui, on pourrait le faire; oui, je pense bien qu'on pourrait le faire.

1840 Mais c'est aussi, en fait vous voyez la carte qu'il y a sur l'écran, c'est que c'est à partir de cette carte-là que les points ont été choisis, j'imagine en tout cas, parce que c'est ça qu'on a dû se fournir de Tecsalt, ça c'est la première – quand on fait des corridors routiers, les premiers éléments qu'on prend, c'est qu'on prend les corridors et on trace une ligne à trois cents mètres (300 m), d'une largeur de trois cents mètres (300 m), le corridor est de trois cents mètres (300 m), et on regarde les résidences qui sont à l'intérieur de ce trois cents mètres (300 m) là, et c'est ça qui nous aide à déterminer où on va faire les relevés, et aussi à voir combien de résidences pourraient être touchées au niveau sonore.

1850 Et effectivement, on n'a pas pris en compte, au niveau de la mesure de bruit, ce qu'on a dit, on pourrait mettre une butte antibruit, sauf que la possibilité de la faire, le design, tout ça, et l'efficacité de la butte a pas été démontrée, et c'est pour ça qu'on l'a pas non plus, on a dit, ce serait une mesure d'atténuation qu'il faudrait évaluer.

1855 Mais là, quand on fait la comparaison, on n'a pas comparé mesure d'atténuation par rapport à mesure d'atténuation, on a comparé impact par rapport à impact.

PAR LA COMMISSAIRE:

D'accord. Vous comparez l'impact disons brut, initial.

1860

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Oui.

1865 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Maintenant, est-ce que c'est possible, avec les connaissances que vous avez de mise en place justement d'écran de cette nature, d'évaluer de quelle façon ça peut réduire l'impact, est-ce que c'est possible de faire ça, de dire, bon, on sait que dans telle circonstance, on peut réduire de trois-quatre-cinq (3-4-5) dBA.

Bon, il y a quelqu'un qui s'approche.

1875 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

C'est parce que là, présentement, on n'a pas le profil du tracé Ouest. Comme on disait, et comme vous disiez tout à l'heure, monsieur le Président, on a fait l'analyse comparative avec deux (2) tracés qui étaient à un niveau de détail similaire, mais on n'avait pas les profils, à ce moment-là.

1880 Présentement, il faudrait faire les profils, faire tout le travail de conception avec les profils, avant de pouvoir entrer cette donnée-là dans le modèle, et déterminer la longueur exacte de la butte antibruit et l'efficacité aussi de cette butte-là.

1885 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Donc vous avez pas l'information...

1890 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Non, on n'a pas l'information.

PAR LA COMMISSAIRE:

1895 ... qui serait en mesure de nous dire jusqu'à quel point cette mesure-là pourrait être efficace.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Oui, c'est ça, on n'a pas l'information.

1900 En fait, le niveau d'information, jusqu'à quel point on va au niveau de la comparaison, c'est que quand on arrive à un certain niveau où on est capable de discriminer un par rapport à l'autre, bien, on arrête d'analyser plus en profondeur et là, on fait un choix et on continue avec un tracé.

1905 C'est sûr que plus les tracés sont similaires, plus l'analyse peut être fine pour faire l'analyse comparative. Là, évidemment, il y avait des éléments qui faisaient en sorte qu'on a

discriminé peut-être un petit peu plus tôt dans le processus que dans d'autres cas, et on n'a pas peut-être été aussi loin que dans d'autres études d'impact.

1910

Le niveau est toujours en fonction du moment où on discrimine, qu'on est capable de discriminer un par rapport à l'autre.

PAR LE PRÉSIDENT:

1915

Monsieur Mailhot, vous avez de quoi à rajouter?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

1920

Bien, c'est pas que je voulais beaucoup en rajouter mais c'est qu'effectivement, il faut essayer de comparer des choses comparables, au même niveau, ça c'est un fait.

1925

Jusqu'à quel point qu'il aurait fallu aller à un niveau un petit peu plus loin, bien là, c'est là qu'est la question qui se pose. Parce que si on se retrouve – et c'est comme ça que le fait d'avoir des audiences publiques permet aux gens de nous dire qu'est-ce qui arrive dans leur milieu et que peut-être des choses auraient dû être faites un peu plus, pour pouvoir comparer du comparable.

1930

Donc évidemment, si la butte dont il est question, elle a été mise comme ça pour dire, bien, de façon générale, une butte de deux mètres (2 m) va peut-être enlever trois décibels (3 dB), bien, ça demeure un niveau de détail qui est peut-être suffisant, à ce niveau-là. Mais si c'est trop proche les uns des autres, il faut que ça aille plus loin pour discriminer. On manque à ce moment-ci d'information.

1935

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

1940

Alors pour revenir à ma question, dans le cas du tracé Est, pour les quatre (4) résidences, en fait les deux (2) qui ont des impacts forts et moyens, est-ce qu'il y a des mesures d'atténuation qui sont possibles.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1945

Étant donné que c'est une route à accès et que l'autoroute passe avec un viaduc, on peut pas mettre de butte à un viaduc et on peut pas mettre de butte non plus sur la route Fraser. Alors évidemment, c'est difficile de faire des mesures de ce type-là.

1950 Et ce que le ministère a d'ailleurs répondu au ministère de l'Environnement dans ses questions, c'est qu'on va faire le suivi sonore, on va évaluer si, effectivement, à l'usage, l'impact se confirme et à ce moment-là, ça va être du cas par cas, avec les plaintes des propriétaires.

PAR LE PRÉSIDENT:

1955 Et quelles sont, à ce moment-là, les mesures qui peuvent être envisagées quand les impacts sont...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1960 Bien, il y a quelques mesures, genre mettre des fenêtres insonorisées. Sauf que ces mesures-là sont quand même partielles, parce qu'au niveau de l'extérieur, on reste avec un niveau de bruit, là, qui peut pas être diminué, parce qu'il y a pas de mur, il y a pas de butte.

PAR LE PRÉSIDENT:

1965 Mais est-ce que le ministère, à ce moment-là, procède à des acquisitions?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1970 Jusqu'à maintenant, on a fait un historique, et jusqu'à maintenant, c'est arrivé seulement dans un cas.

PAR LE PRÉSIDENT:

1975 Parce qu'il y a quand même la Loi des expropriations, je pense, qui vous permet pas de le faire, si c'est pas dans l'emprise.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1980 Bien en fait, c'est que dans la Loi d'expropriation, mon collègue pourra continuer, c'est que le fardeau de la preuve est au requérant.

PAR LE PRÉSIDENT:

1985 Le fardeau de la preuve est au requérant. À ce moment-là, il faut qu'il prouve...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1990 Il faut qu'il prouve qu'il y a un dommage, et il faut qu'il l'évalue.

PAR LE PRÉSIDENT:

1995 C'est un peu complexe. Parce que si vous-même, vous avez de la difficulté à évaluer les impacts, avec toutes les technologies que vous avez, j'imagine qu'un citoyen, c'est un peu difficile de le faire, je le sais pas.

Est-ce que vous offrez l'aide de le faire, comment vous fonctionnez?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2000 Jusqu'à maintenant, c'est pas arrivé.

2005 C'est peut-être le défaut un peu de notre Politique sur le bruit routier, c'est une des raisons pour lesquelles on essaie de réviser ça, aussi.

PAR LA COMMISSAIRE:

2010 Je voulais savoir, puisque vous dites que le fardeau de la preuve est au requérant, je me demandais qui était le requérant, est-ce que c'était le requérant qui prenait l'espace, un nouvel espace, ou c'était le citoyen...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2015 Vis-à-vis la Loi de l'expropriation, c'est le citoyen, c'est la personne qui veut réclamer au ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

2020 Madame Bilodeau, je sais pas si...

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

2025 On n'est pas à poursuivre les gens.

2025 Mais je vois juste un rond, un cercle, un ovale en fait sur le tracé Est, c'est des maisons sur Saint-Gaspard et ça, le tracé Est est un petit peu plus bas maintenant, et c'est davantage les maisons qui sont au croisement du rang Saint-Charles et de l'autoroute.

2030 Il y en a qui ont été oubliées là, et puis il y a quelques chalets qui sont entre la route Fraser et la route du parc industriel, il y a quelques chalets là, on les voit, les petits points, il y en a trois (3) qui sont là. Et il y en a à l'extrémité gauche, il y en a trois (3) là aussi. Alors tous ceux là ont été oubliés.

2035 Il y a beaucoup beaucoup de petits points du côté est, sur le tracé Est, il y en a même aussi dans le rang Saint-Charles, mais les petits points, ça m'as pris du temps à comprendre aussi, mais c'est tous les petits cabanons qui sont là, il y a pas tant de maisons que ça. Il y en a une qui a été relevée, ici, il y a une maison, c'est celle qui est la plus près de l'autoroute, qui peut avoir un impact sonore, suivant ce que le ministère en a dit, avec quelles données, je sais pas.

2040 Et puis ici, dans Vériéul, on a dit aussi quelques maisons, celles qui étaient le plus près du tracé d'en bas. Mais encore faut-il, il faudrait encore qu'il soit optimisé et bon, on vient de me dire qu'avec une butte antibruit, ça a bien du bon sens de tenir compte, une fois la mesure d'atténuation mise, il faudrait savoir, peut-être qu'il en reste plus de bruit.

2045 Et d'autre part, le quartier Vériéul aurait beaucoup moins de circulation sur la route 173, et le bruit se déplace de la route 173 vers le haut de la vallée, alors ils auraient une diminution de leur impact sonore, à ce niveau-là.

2050 Et dans Fraser, bien, c'était à peu près le même nombre de résidences qui étaient sur le tracé Est et le tracé Ouest, qui pouvaient avoir des impacts, mais celles-là ici sont bien détaillées, alors deux (2) impacts forts et deux (2) impacts moyens. Et ici, les petits chalets, on a dit, il y a rien, il y a pas...

2055 Étonnamment, aussi, ces petits chalets-là, ici, sont à dix (10 dB) ou douze décibels (12 dB), un silence qu'on n'a plus maintenant à nulle part, et on les a mis à quarante-cinq décibels (45 dB). Je sais pas d'où vient ce quarante-cinq (45 dB) là, et il monte à quarante-huit (48 dB), donc il passe de quarante-cinq (45 dB) à quarante-huit (48 dB), donc c'est un niveau faible. Alors qu'il passe de douze (12 dB) à quarante-huit (48 dB).

2060

PAR LE PRÉSIDENT:

2065 En fait, ce qu'on nous a expliqué aujourd'hui, c'est que la Politique sur le bruit routier fait en sorte que plus le niveau sonore actuel, le niveau ambiant si on veut, est bas, plus ça prend une augmentation élevée pour que l'impact soit fort. Et à l'inverse, c'est-à-dire un milieu ambiant où le niveau actuel est très élevé, à peine un (1) ou deux (2) dBA peut faire en sorte que l'impact devient fort.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

2070

Mais le quarante-cinq (45 dB), il vient d'où.

PAR LE PRÉSIDENT:

2075

Mais juste pour vérifier, est-ce que c'est bien comme ça qu'on a compris la Politique?

PAR M. BERNARD MIGNERON:

2080 Pour ce qui est des résidences complètement à gauche, complètement au nord du projet, avant la route du Golf, au moment de la création du modèle informatique, le tracé fourni se terminait là. Et puis le logiciel informatique a simulé du bruit, mais on n'avait pas le segment complet qui montait jusqu'au nord. C'est pour ça qu'il y a eu des niveaux, pour les résidences qui étaient complètement au nord, avaient des niveaux trop faibles par rapport à la réalité.

2085 Et puis ce qui a été déterminé, étant donné que la grille du ministère débute à quarante-cinq décibels (45 dB), et puis de toute façon, un bruit ambiant mesuré tournait entre quarante (40 dB) et quarante-cinq (45 dB), le bruit actuel a été déterminé à quarante-cinq (45 dB) pour ces résidences-là, étant donné l'extrémité du modèle informatique.

2090 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'aimerais peut-être savoir, pour le ministère, la question sonore, est-ce que c'est un élément discriminant, pour utiliser le mot que vous n'aimez pas, dans le contexte actuel; est-ce que c'est un élément discriminant dans le choix des tracés?

2095

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Oui, ça a été un élément discriminant, parce qu'on touche plus de maisons sur le tracé Ouest que le tracé Est.

2100

Cet après-midi, on vous a montré les deux (2) diapos, il y avait la deuxième diapo qui était entre le rang Fraser...

PAR LE PRÉSIDENT:

2105

Madame Lindsay, ce que je vais faire, à ce moment-là si c'est discriminant, c'est important pour le ministère...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2110

Oui, c'est important pour le ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

2115

C'est important aussi pour les citoyens. Je pense qu'il va falloir que vous nous fassiez d'abord une révision de ce qui a été présenté, s'assurer que tous les bâtiments ont bien été considérés.

2120 Je pense que c'est bien important qu'on ait un portrait réel de la situation, réel, on sait que c'est un projet qui est pas réalisé mais qu'au moins, toutes les résidences soient prises en considération.

2125 D'autre part, les données concernant le tracé Ouest, alors dans la mesure du possible, ce que vous avez, les simulations qui ont été faites, il faudrait nous les déposer pour qu'on voie vraiment quelles sont les différences entre les deux (2) tracés. Et pour la même chose, les résidences aussi qui sont également touchées dans le tracé Ouest.

2130 Donc peut-être vérifier vos données, assurez-vous que les documents sont complets et qu'on puisse avoir vraiment un portrait, qu'on puisse prendre position et pour que les citoyens puissent aussi comprendre la situation.

2135 Donc effectivement, aussi, considérer les mesures d'atténuation si c'est possible de le faire, et si oui, quel est l'ordre de réduction qu'on pourrait estimer, en fait qu'on pourrait obtenir avec une mesure.

Alors je pense que, madame Bilodeau, je sais pas si ça satisfait pour le moment?

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

2140 C'est très bien.

Est-ce que maintenant, ces données-là seront disponibles avant qu'on puisse rédiger le mémoire et avoir un temps de jugement, nous aussi.

2145 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Absolument, je comprends l'importance pour vous d'avoir les données avant le mois de novembre.

2150 Écoutez, ce qu'on va faire, on va prendre une pause d'une dizaine de minutes, et puis au retour, vous nous direz, parlez-vous entre vous, dans combien de temps vous estimez pouvoir nous donner ces données-là.

2155 Merci. Donc pause!

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE
QUESTIONS DE LA COMMISSION

2160

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors si vous voulez bien vous asseoir, nous allons redémarrer.

2165

Donc avant de donner la parole au ministère concernant le délai pour l'étude sonore, j'aimerais vous informer que la Commission va tenir une séance demain soir, à dix-neuf heures (19 h), donc il n'y aura pas de séance en après-midi, seulement demain soir, à dix-neuf heures (19 h), ici même, au Club de golf de Beauceville. Donc je vous invite à être présents pour cette dernière séance, demain, à dix-neuf heures (19 h).

2170

Alors monsieur Labrie, est-ce que vous avez établi un moment où c'est que vous pourriez nous soumettre l'étude, les informations nécessaires pour qu'on puisse avoir un portrait sur le climat sonore?

2175

PAR M. MICHEL LABRIE:

Alors deux (2) choses, pour ce qui est des données, naturellement on a parlé avec l'équipe, nos consultants, il va de soi qu'on va essayer de vous sortir ça avant le dépôt des mémoires. Je vous reviendrai si on rencontre des difficultés majeures, par rapport à l'assemblage de nos données, pour que ce soit aussi convivial.

2180

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait. Quand vous dites "avant le dépôt des mémoires", c'est pas la veille, on parle au moins d'un certain temps?

2185

PAR M. MICHEL LABRIE:

Vous nous aviez parlé que les mémoires, c'est le 7, mais vous souhaitez avoir ces choses-là pour le 2, quelque chose comme ça?

2190

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, la date limite pour le dépôt des mémoires, c'est le 3 novembre. On demande aux gens, s'ils peuvent le soumettre avant – parce que nous, dans le fond, on en fait la lecture et on en prend connaissance avant la rencontre du 7.

2195

Alors si pour que les gens puissent soumettre un mémoire le 3, donc j'imagine au moins une semaine avant...

2200

PAR M. MICHEL LABRIE:

2205 Il va de soi qu'on ne ménagera pas nos efforts dans ce sens-là. Si on rencontre des difficultés qui me sont pas apparues ce soir, je vous ferai part, à la Commission, de qu'est-ce qui en est, et le pourquoi. Mais soyez sûr qu'on va mettre tous nos efforts là-dessus.

2210 Il y a peut-être une précision que je voudrais amener aussi, pendant qu'on parle du son, on a passé des commentaires tout à l'heure, d'abord quand on fait un tracé comme ça, on a laissé voir qu'est-ce que dit la loi, la Loi d'expropriation, on touche pas les maisons et ces choses-là, mais je pourrais dire, dans ma vie antérieure, dans d'autres régions où je suis passé, on demande pas aux citoyens de faire la preuve; s'il y a un doute raisonnable, on prend les mesures nous-mêmes, on établit le préjudice.

2215 Et je me souviens pas que le gouvernement ou le ministère en soi ait créé un préjudice sans veiller à minimiser les impacts de ses gestes.

2220 Alors il appartiendra pas aux citoyens, que ce soit pour le son ou autre chose, suite à l'implantation d'une autoroute, de nous poursuivre en disant, vous me créez des torts. À moins que ce soit un peu comme quand vous recevez vos propres questions, farfelu.

2225 Donc dans ce sens-là, je veux rassurer ceux qui sont ici ce soir, personne n'aura à nous poursuivre, à partir du moment où on aura une plainte sur le son, on va prendre les mesures appropriées.

D'abord, on va mesurer, et c'est ce qui se passe actuellement, un peu comme les études de puits, pour chacun des puits, actuellement, qui va être sur le tracé retenu, on va prendre une analyse d'eau avant le début des travaux, et on aura les suivis par la suite.

2230 On a des critères et des suivis qui vont nous permettre de savoir si on a créé un préjudice quelconque, et on va voir, à ce moment-là, à réparer le préjudice. Ça devient du cas par cas, mais oui, on va le prendre en main.

2235 Donc dans ce sens-là, on couvrira ces besoins-là.

Pour ce qui est des données, on vous les fournira, à moins d'imprévus majeurs, en temps pour répondre à votre questionnement.

PAR LE PRÉSIDENT:

2240 Merci beaucoup, monsieur Labrie.

Alors maintenant, on va poursuivre avec – oui, monsieur Mailhot.

2245 **PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:**

Monsieur le Président, c'est pour faire suite à madame Bilodeau, le questionnement qu'elle avait et la réponse du monsieur de Tecsalt, monsieur Migneron, c'est parce que j'ai devant moi la grille d'évaluation des impacts sonores, et si on peut me brancher, ça permettrait de
2250 comprendre, lorsque madame parlait du onze décibels (11 dB) qui passe à je sais pas combien de décibels...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2255 On a la même, on va la mettre pour vous. On l'a, cette grille-là, nous autres aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

2260 C'est la même?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

Ça ressemble à ça, moi je l'ai en couleurs.

2265 Mais c'est ça, c'est que lorsque monsieur Migneron parlait qu'il y avait – c'est parce que j'ai le tableau ici où on parle, j'ai pas un numéro d'habitation, mettons le numéro 1, qui était supposé être à onze point neuf décibels (11,9 dB) en 2003, évidemment, onze point neuf décibels (11,9 dB), moi, j'ai jamais vu ça.

2270 Et là, on dit, il met quarante-cinq (45 dB) comme numéro de référence. Et le quarante-cinq (45 dB), c'est ça, c'est que la grille du ministère commence à quarante-cinq (45 dB). Donc en haut, c'est le niveau projeté, dans l'autre sens, c'est le niveau actuel.

2275 Donc là, lui, il part de quarante-cinq (45 dB), et c'est pour ça qu'il a rajusté à quarante-cinq (45 dB) le dix-neuf (19 dB), parce que le dix-neuf (19 dB), comme elle l'a expliqué, sans doute qu'il a pas pris les bonnes données, je pense pas que ça existe.

2280 Donc il a mis ça à quarante-cinq (45 dB) et là, l'impact est en fonction de ça. De quarante-cinq (45 dB) à cinquante-cinq (55 dB), on voit que ça donne 1, et 1, bien, c'est un impact qu'eux autres appellent faible.

2285 Évidemment, il faut que je dise que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et Parcs n'approuve pas cette grille-là, n'a pas donné son accord à cette grille-là, mais c'est comme ça qu'ils fonctionnent.

Donc c'est bon d'avoir effectivement un différentiel, ça permet, cette grille-là, en tout cas peut-être pour les niveaux un peu plus élevés, de voir que lorsqu'on passe d'un différentiel, ça

peut avoir des impacts, un peu comme le ministère de la Santé et des Services sociaux mentionnait cet après-midi.

2290

Et ensuite, c'est parce que ce serait en deuxième temps, ensuite il y a une autre grille pour la gêne, où là, on voit que le cinquante-cinq (55 dB), qui est supposé être un niveau qui est dit acceptable, c'est que lorsque vous passez après cinquante-cinq (55 dB), bien là, vous êtes dans qu'est-ce qu'ils appellent la gêne, faiblement perturbé, admettons, entre cinquante-cinq (55 dB) et soixante (60 dB), mais vous êtes – faiblement perturbé, ça veut dire que vous êtes faiblement dans l'inacceptable. Parce que c'est cinquante-cinq (55 dB) qui est supposé être, selon eux, la limite acceptable qui est sur une base de vingt-quatre (24) heures.

2295

Mais comme l'a mentionné le ministère Santé et Services sociaux cet après-midi, l'OMS, elle, fonctionne pas nécessairement avec les mêmes barèmes.

2300

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que les gens du ministère de la Santé et Services sociaux sont dans la salle? Monsieur Martin.

2305

PAR M. RICHARD MARTIN:

Oui, c'est ça.

2310

PAR LE PRÉSIDENT:

Des commentaires face à cette grille, ce qui vient d'être dit par monsieur Mailhot?

2315

PAR M. RICHARD MARTIN:

Bon, cette grille-là, moi ce que j'en comprends, ce que j'en avais toujours compris, c'est comme une façon de gérer le bruit à l'interne, ce sont des règles que le ministère s'est donné pour pouvoir analyser les composantes de bruit puis se donner des priorités. Donc je trouve que c'est une grille d'évaluation, en ce sens-là.

2320

Par contre, nous autres, ce qu'on fonctionne, étant donné notre vocation et notre juridiction, bien, on essaie d'évaluer les effets à la santé, et c'est sûr que sur cette base-là, et l'exemple que je donne, c'est sur la base des nuisances, si par exemple on a retrouvé dans certains milieux des seuils inférieurs à vingt (20) dBA, qui se retrouvent d'ailleurs dans certaines études, probablement que les équipements utilisés par les acousticiens permettaient la mesure de faible bruit d'ambiance, avec les écrans antivent appropriés et les microphones appropriés. Il se peut qu'on ait des valeurs en bas de vingt (20) dBA.

2325

2330 Par contre, en intégrant, dans un modèle comme ça, on n'est pas capable disons de
mesurer l'impact réel ressenti par les gens ou les occupants. C'est-à-dire que si on prend par
exemple vingt (20) dBA, qui serait le niveau existant, et on passe à un niveau aux environs de
quarante-cinq (45) dBA, il y a donc un écart, là, de vingt-cinq (25 dBA) et là, on n'est plus sur un
impact négligeable. De la part des effets ressentis par la personne, ces effets-là vont être
2335 beaucoup plus importants.

Ce qui fait que c'est pour ça que souvent, dans le document, ce qu'on voyait, on nous
disait, dans les milieux fortement, ou comment dirais-je, l'ambiance sonore est déjà élevée, cette
grille-là préconise de ne pas rajouter de décibels, finalement. C'est qu'on intervient de façon
2340 beaucoup plus précoce, et ce qui est une bonne chose en soi. C'est-à-dire qu'ils en ont déjà
assez, on n'en rajoutera pas, donc on applique des mesures de protection beaucoup plus
diligentes, j'imagine.

Par contre, ce qui veut pas dire que dans des milieux qui sont avec une ambiance sonore
2345 faible, qu'ils sont capables d'en prendre beaucoup plus. Parce que ces gens-là sont habitués à
cette ambiance-là, et la démarcation est peut-être beaucoup plus importante, dans certains cas,
et c'est là que souvent, on va avoir toutes sortes d'éléments au niveau de l'acceptabilité par
exemple des infrastructures, ou encore des bruits appréhendés. On dit, j'ai perdu ma tranquillité,
donc ces gens-là vont être passablement perturbés, et c'est ça qui amène souvent d'autres effets
2350 à la santé comme telle, le stress, les choses comme ça, la difficulté de s'adapter au nouvel
environnement, en faire partie.

Parce que dans le fond, physiquement, ce nouvel environnement-là est perturbé, le fond
sonore existant n'est plus là. Donc il faut pas le minimiser.

2355 Par contre, comme on disait tantôt, c'est des chalets ou des résidences isolées, mais
n'empêche quand même que ces gens-là, l'usage du terrain vient de changer.

PAR LE PRÉSIDENT:

2360 Est-ce que dans vos études, vous avez déjà pu constater, certaines études par exemple
qui pourraient traiter de la qualité du son, en fait je cherche un terme pour m'exprimer, mais par
exemple, supposons qu'on est dans un milieu rural ou un milieu naturel, c'est sûr que si on a des
oiseaux ou une chute d'eau, on peut atteindre peut-être soixante (60) ou soixante-dix (70) dBA,
2365 par contre ce son-là fait partie, si on veut, d'un ensemble.

Est-ce que ce genre d'étude, le type de son, dans un milieu, qu'importe son niveau
sonore, est-ce qu'il existe des choses qui ont déjà pris en compte ces éléments-là?

2370 **PAR M. RICHARD MARTIN:**

Bien là, on tombe dans le domaine un peu de la psychoacoustique.

2375 Par contre, ce qu'il faut savoir dans la littérature, ce qu'on voit poindre beaucoup, c'est la question des paysages sonores. Je sais que le Japon a travaillé beaucoup au niveau des parcs, là-dessus, au niveau des États-Unis, il y a des grands pas qui se font dans ce sens-là. Yellowstone Park a un programme de suivi sonore au niveau des motoneiges, depuis plusieurs années, justement pour essayer de contrôler les effets sur l'ensemble de la faune, et essayer de préserver les paysages sonores comme tels.

2380 C'est sûr que pour un citoyen, d'entendre le bruit d'une chute d'eau, des chants d'oiseaux ou même les activités de l'agriculteur qui est situé à un demi-kilomètre (½ km) ou un kilomètre (1 km), vont devenir des choses acceptables, ça fait partie de son milieu de vie et, en même temps, il y a un côté proche de la nature.

2385 Si on prend par exemple un son dit naturel, un peu comme vous évoquiez, une chute, c'est sûr qu'il y a pas personne qui va se plaindre du bruit d'une chute, même souvent, les gens vont y accoler des stimuli émotifs positifs, c'est-à-dire c'est réconfortant, ça me fait du bien lorsque je vais là ou lorsque je l'entends; les gens vont sur le bord de la mer entendre le bruit des vagues. Pourtant, c'est bruyant, des vagues. Mais ça n'a pas cette connotation négative là, en partant.

2390 Tandis que là, quand on parle d'une infrastructure qui vient perturber non seulement le paysage, les usages aussi du territoire, il y a des bruits sur lesquels on n'a pas l'impression qu'on a du contrôle dessus, et ça on sait que, dans la littérature, les bruits pour lesquels on n'a pas l'impression de contrôle ou on n'a pas l'impression qu'on est écouté face à ces problèmes-là, c'est sûr que là, il y a des effets négatifs davantage ressentis.

PAR LE PRÉSIDENT:

2400 Vous me parlez de paysage, si on perçoit la source sonore, est-ce que ça peut amener plus d'impacts? En fait, est-ce que l'effet combiné de voir la source et de l'entendre est plus important que de par exemple juste l'entendre; je sais pas si vous voyez un peu le sens de ma question.

2405 Je prends le cas, actuellement, où on a le viaduc qui va se trouver, qui se retrouverait sur la route Fraser, tout près, on a les habitations qui sont impactées, selon la grille, fortement ou moyennement, et en plus de ça il y a le côté visuel, donc ils vont voir ce viaduc-là.

2410 Est-ce que le fait de voir le viaduc en plus d'entendre la source fait en sorte que l'impact peut être encore plus élevé?

PAR M. RICHARD MARTIN:

2415 Oui, probablement. La même chose au niveau des murs antibruit, le fait de se retrouver avec un mur peut-être à cinquante pieds (50 pi) ou cent pieds (100 pi) de votre résidence peut

faire en sorte, aussi, que vous commencez à trouver que votre paysage est raccourci pas mal. Et là, vous allez trouver toutes sortes de raisons, et le bruit va devenir une des évocations, parmi l'ensemble, qui va venir se rajouter pour faire en sorte que la perception va être affectée. Et en même temps, l'acceptabilité comme telle de ces structures-là.

2420

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

2425

Monsieur Labrie, je sais pas si vous voulez ajouter des choses à ce niveau?

PAR M. MICHEL LABRIE:

Juste à titre d'information, on a un vidéo qui dure dix-huit (18) minutes, je sais bien qu'à soir il est peut-être tard, mais sur le bruit routier, sur les observations que le ministère a faites, qui démystifie, dans le sens qui permet de visualiser les effets du son avec des personnages, des sources, etc. Alors si la Commission le juge à propos...

2430

PAR LE PRÉSIDENT:

2435

Peut-être demain soir, on verra comment...

PAR M. MICHEL LABRIE:

2440

À ce moment-là, on vous le déposera et vous jugerez si ça vaut la peine de le diffuser.

PAR LE PRÉSIDENT:

2445

On verra un peu dans le déroulement de la soirée, demain, si on peut se permettre de le visionner. Merci.

GUY QUIRION

2450

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc j'appellerais à nouveau monsieur Claude Poulin, je ne sais pas s'il est présent.

2455

Monsieur Yvan Poulin.

Monsieur Marc Mercier.

Alors maintenant, monsieur Guy Quirion.

2460

PAR M. GUY QUIRION:

J'aimerais qu'on mette le tracé, là, le tracé Est, le même qu'on voit habituellement.

2465

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc les deux (2) tracés, Est et Ouest.

PAR M. GUY QUIRION:

2470

Pas nécessairement le tracé Ouest, pourvu qu'on voit le tracé Est bien comme il faut. Exactement comme c'est présenté là. Parce qu'on parle beaucoup d'impact lorsqu'il y a, pour les ruisseaux ou les rivières tout près, lorsqu'il y a beaucoup de calcium ou de produits de déglacage pour l'hiver.

2475

Alors près du ruisseau, qui est un ruisseau très fragile, le ruisseau Fraser, qu'il y a la pente directe de l'autoroute vers ce ruisseau Fraser, et qui a une pente nord-est, cette pente-là part un petit peu dépassé la route Fraser, deux-trois (2-3) lots, et ça penche tout vers le ruisseau Fraser, à ce moment-là, et une pente nord-est, en plein bois, ça se glace l'hiver, ça il y a personne qui a besoin de nous apprendre ça, que les routes qui penchent au nord-est, l'hiver, c'est glacé tout l'hiver, alors ça nécessite beaucoup plus de calcium que les autres, que le tracé Ouest qui est à ce moment-là en plein soleil.

2480

Dépassé la route Fraser, bien là, il tombe en allant vers le ruisseau Veilleux, c'est à peu près la même chose qu'en bas. Mais l'autre partie, je voudrais savoir s'ils ont pensé, le ministère des Transports, parce que le ruisseau Fraser est un des meilleurs ruisseaux à truite, présentement, qu'il y a dans le coin, avec la rivière des Plantes qui se jette dedans; c'est à peu près ce qui nous reste, à Beauceville, comme ruisseau à truite. Parce que les autres, on sait qu'ils ont été pollués par à peu près n'importe quoi.

2485

2490

Je voulais savoir s'ils ont pensé réellement à quelque chose pour atténuer l'épandage du calcium dans cette zone-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2495

Donc peut-être, dans un premier temps, dites-nous, le tracé Est et le tracé Ouest, est-ce que ça implique les mêmes quantités de sel de déglacage. La longueur, la distance est moindre, mais en termes disons d'épandage.

2500 **PAR M. LUC BILODEAU:**

Ça va être la même quantité par kilomètre; étant donné que le tracé Ouest est un peu plus long, bien, c'est un peu plus de sel.

2505 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous avez, actuellement, je dirais des façons de faire qui minimisent les quantités d'épandage, comment vous fonctionnez au niveau des épandages, vous cherchez quoi exactement comme – je comprends qu'il y a une sécurité, en même temps vous voulez pas non plus, j'imagine...

2510

PAR M. LUC BILODEAU:

On va demander à monsieur Carol Chayer, qui s'occupe de l'entretien du réseau routier, de venir répondre.

2515

PAR M. CAROL CHAYER:

Bonjour, mon nom est Carol Chayer, je suis chef du Centre de service de Beauceville et de Thetford Mines, et de Laurier-Charny. Je travaille en entretien d'hiver depuis vingt (20) ans.

2520

Écoutez, les quantités, et puis je vas profiter de l'occasion pour préciser quelque chose, on a parlé ce matin des marais salins, dans une autre vie j'ai entretenu le Parc des Laurentides pendant cinq (5) ans. Dans le Parc des Laurentides, juste pour préciser ça, on met entre quatre-vingts-quatre-vingt-cinq tonnes (80 t-85 t) de sel du kilomètre. Sur le réseau, actuellement, entre Saint-Joseph et puis Sainte-Marie, on met à peu près entre trente-trente-cinq tonnes (30 t-35 t), dû aux hivers qui sont beaucoup moins rigoureux ici.

2525

Bon ça, ça précise une chose, c'est à peu près deux (2) à trois (3) fois moins de sel dans la zone d'ici par rapport au Parc des Laurentides, ce que madame parlait ce matin, des marais salins.

2530

L'autre chose, c'est sûr que moi, j'ai pas en tête toutes les pentes et tout le réseau de drainage, sauf qu'avec les quantités qu'on va mettre, les quantités de sel qu'on a dans la zone ici, ça va tellement être dilué par la glace et par les abrasifs, parce qu'on met, comme je disais, entre trente-trente-cinq-quarante tonnes (30 t-35 t-40 t) dépendamment, du kilomètre, de sel, et on met aussi des abrasifs, c'est tellement dilué que moi, je crois pas que ça va affecter le ruisseau Fraser, à moins, et puis comme je vous dis, il faudrait peut-être vérifier de plus près qu'il y a une concentration à certains endroits, mais généralement, ça se dilue, ça coule dans les accotements, ça coule dans les fossés, le sel reste en place et tranquillement, il se dilue avant d'atteindre le réseau.

2540

PAR LE PRÉSIDENT:

2545 Vous parlez d'abrasif, est-ce que vous optez plus pour l'abrasif ou les sels?

PAR M. CAROL CHAYER:

2550 Ça dépend de la température, parce que le sel de déglacage – en passant, on met pas de calcium, les gens parlent de calcium, c'est du NaCl, du chlorure de sodium, qu'on met. C'est pas chimique, c'est du sel qu'on prend à Mines Seleine, et c'est un produit naturel, c'est le même sel que le sel de table qu'on mange tous les jours.

2555 Ça dépend de la température, parce que le sel agit jusqu'à moins quinze (-15°C), plus froid que moins quinze (-15°C), le sel n'agit plus ou presque plus, on est obligé de mettre des abrasifs, vous comprenez. Ça dépend des conditions de vent. Quand monsieur dit qu'il y a l'ensoleillement, c'est un des facteurs. Donc ça dépend d'une foule de facteurs que je pourrais peut-être faire un cours, une petite formation là-dessus.

2560 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc on comprend que pour le sel, avec le facteur de dilution, donc c'est pas dommageable pour la rivière, c'est ce qu'on peut comprendre de votre exposé?

2565 **PAR M. CAROL CHAYER:**

À première vue. C'est sûr qu'il faudrait faire une étude plus technique, là, et ça dépend, comment dirais-je, de la concentration et puis du temps que le sel et puis les matériaux déglacants vont prendre pour se rendre à la rivière.

2570

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais pour ce qui est des abrasifs, ils vont se déposer, ils vont sédimenter dans la rivière?

2575 **PAR M. CAROL CHAYER:**

Non. Les abrasifs, ce qu'ils font, ils se déposent sur les accotements et dans le fond du fossé, et une fois aux dix (10) ans, d'ailleurs, il faut aller les ramasser, parce qu'il y a des sédiments qui sont déposés. Des abrasifs, c'est du sable.

2580

PAR LE PRÉSIDENT:

Et les bassins de rétention, est-ce qu'ils vont servir à capter ces sels-là?

2585 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Ils vont les retenir, c'est sûr.

2590 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vous allez entretenir ça d'une façon régulière?

PAR M. MICHEL LABRIE:

2595 Pour que le bassin de rétention continue à jouer son rôle et absorber les surplus d'eau.

PAR LA COMMISSAIRE:

2600 Peut-être avec l'expérience des ministères, Développement durable, Environnement et Parcs, et Ressources naturelles et Faune, est-ce que vous avez pu observer des problèmes au niveau du milieu aquatique, de la faune, justement en périphérie des zones où il y a eu utilisation de sel de déglacage; est-ce que c'est déjà arrivé, dans des suivis?

2605 **PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:**

Maintenant, évidemment je suis Développement, Environnement et Parcs, je vais laisser à ministère Ressources naturelles et Faune le loisir d'y répondre.

2610 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Mais en termes de qualité d'eau dans le suivi, dans les suivis.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

2615 Bien, dans les suivis, bien évidemment, à ma connaissance, dans les fossés, on fait pas tellement de suivis, ça va être plus pour les puits qu'il y a des suivis, à la limite.

2620 Mais effectivement, pour les puits, c'est quand même assez élevé, les critères. Parce que pour le sel, effectivement, en ce qui concerne les puits d'eau potable, c'est que le désavantage, évidemment que ça goûte salé mais au niveau de la santé, ça l'a pas nécessairement un impact.

En ce qui concerne la faune, je veux pas trop m'avancer non plus.

2625 **PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:**

N'étant pas moi-même une spécialiste dans le domaine de la faune aquatique, je pourrais vérifier avec mes collègues et vous revenir avec une réponse demain.

2630 Par contre, ce que je peux vous dire, c'est qu'en termes d'impacts, au niveau de la construction de routes, on se préoccupe habituellement de toute la question, quand il est question de redressement de cours d'eau par exemple, les impacts sur la modification du régime d'écoulement des eaux, le transport de sédiments lors des travaux dans les cours d'eau, ça, ce sont tous des aspects qui sont importants et pour lesquels on exige des mesures d'atténuation, 2635 parfois même des mesures de compensation lorsqu'il y a perte d'habitat.

Maintenant, au niveau de la quantité de sel dans l'eau, je vais vérifier.

PAR LA COMMISSAIRE:

2640

D'accord. Mais en ce qui concerne les mesures qui sont proposées pour atténuer les impacts au niveau aquatique, pour les sédiments lors de la construction, est-ce que ça vous apparaît suffisant ou il faudrait développer davantage.

2645 **PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:**

Les gens du ministère des Transports me corrigeront au besoin, mais je crois que ces mesures-là sont définies lorsque les plans et devis sont élaborés, c'est à ce moment-là que les mesures d'atténuation sont définies, et à ce moment-là, avant le décret, on est consulté pour 2650 s'assurer que ces mesures-là permettent de réduire les impacts ou de les compenser, si c'est pas possible de les réduire.

PAR M. MICHEL LABRIE:

2655

C'est exact.

PAR LA COMMISSAIRE:

Donc il y a une discussion à ce moment-là qui est faite ultérieurement, entre les 2660 ministères.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

Exactement, parce qu'à cette étape-ci du projet, on connaît pas l'ensemble des impacts 2665 ou des travaux qui doivent être faits à proximité des cours d'eau.

PAR M. GUY QUIRION:

2670 Il est évident que le tracé d'en bas, qui est le tracé Ouest, ce sont de petits petits ruisseaux, on l'a vu cet après-midi, qui sont à sec l'été, il y a aucune faune aquatique dedans, il y aurait certainement pas aucun problème de ce côté-là.

2675 Le problème, on regarde sur la carte, l'autoroute, elle longe le ruisseau Fraser, et la partie qu'elle longe est quand même très abrupte à aller au ruisseau Fraser. C'est pour ça que l'abrasif va se retrouver directement dedans, à court terme, assez vite. On le voit sur la carte, à proximité, c'est très près.

2680 Si c'était plus loin, on n'en parlerait même pas, mais la proximité, c'est quand même près, et c'est un ruisseau, c'est un des seuls qu'il reste encore de la truite dedans.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense que madame veut intervenir.

2685 **PAR Mme LAURENCE GOESEL:**

2690 Oui, selon les données du ministère des Ressources naturelles, il y a des ruisseaux qui sont traversés par le tracé Ouest qui abritent l'omble de fontaine et des aires d'alevinage; donc il y a au moins trois (3) ruisseaux, sur le tracé Ouest, les ruisseaux Bertrand, Veilleux et Bolduc. Donc c'est pas seulement le ruisseau Fraser qui abriterait...

PAR LE PRÉSIDENT:

2695 Et dans le cas du tracé Est, quels sont les ruisseaux qui sont...

PAR Mme LAURENCE GOESEL:

Le ruisseau Fraser.

2700 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Seulement le Fraser?

PAR Mme LAURENCE GOESEL:

2705 Et le ruisseau Bolduc, puisqu'il est traversé par les deux (2) tracés. Et Veilleux aussi. Donc il y en a un de plus dans le tracé Ouest.

PAR LE PRÉSIDENT:

2710

OK, merci.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

2715

Est-ce que je peux compléter la réponse. En fait, d'après les données d'inventaires disponibles, c'est des inventaires qui ont été faits en partie par nous mais qui ont été complétés également par les gens de Tecsalt, je crois, à notre demande, il y a seize (16) espèces de poissons au total dans les cours d'eau qui sont touchés par le projet, dont sept (7) cours d'eau abriteraient la truite mouchetée, l'omble de fontaine.

2720

Il y a également de l'achigan dans la rivière Gilbert, qui est une autre espèce sportive, l'achigan à petite bouche.

PAR LE PRÉSIDENT:

2725

Donc merci, on va passer à un autre participant.

2730

MARIO GRONDIN

PAR LE PRÉSIDENT:

2735

J'appellerais monsieur Mario Grondin.

PAR M. MARIO GRONDIN:

2740

Bonsoir monsieur le Président. C'est pour faire valoir le point tout à l'heure que monsieur le maire Bolduc, il y a eu une discussion tout à l'heure à la sortie nord de la ville de Beauceville quant à l'aménagement du rang Saint-Charles.

2745

Le rang Saint-Charles, actuellement, il n'était pas discussion d'un aménagement, à ce que je sache; à soir, je viens de l'apprendre, ils vont l'aménager, peut-être qu'ils vont l'aménager. Ça voudrait tu dire que le tracé qu'on voit là, les sorties qu'on voit là, ce ne sont pas ce qui va être réalisé. Parce qu'on a parlé tantôt, peut-être que le rang Saint-Charles serait réaménagé pour enlever le viaduc, tout ça. Je viens de le savoir tout à l'heure, là.

Ça voudrait tu dire que c'est pas ce qu'on voit là qui va être réalisé.

2750 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Peut-être, monsieur Labrie, si vous pouvez juste rappeler qu'est-ce que le ministère, en fait les variantes qui vont être examinées à ce sujet-là.

2755 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

En fait, dans un premier temps, vous venez d'apprendre qu'on va le réaménager, mais c'est pas ce qui a été dit. Il a été dit qu'on allait étudier cette opportunité-là, on va soumettre des documents à la Commission qui jugera au mérite si ça doit être fait ou pas, versus les autres solutions.

2760

Nonobstant cela, on peut peut-être, quand vous me parlez d'aménagement par rapport aux sorties comme telles, elles demeurent au même endroit.

2765 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc peut-être nous dire, monsieur Labrie, quels sont les changements par rapport à présentement; si jamais il y avait une modification, une nouvelle variante, qu'est-ce que ça impliquerait par rapport à ce que vous proposez dans votre projet.

2770

PAR M. MICHEL LABRIE:

En fait, c'est le chemin de service le plus à l'est qui serait retranché d'une certaine longueur, qui lui serait fait différemment parce qu'il aurait pas à supporter le trafic autre qu'agricole, et le trafic qui devrait l'emprunter normalement serait envoyé sur le rang Saint-Charles.

2775

PAR LE PRÉSIDENT:

2780 Je ne sais pas, monsieur, si ça répond. En fait c'est le maire, monsieur Bolduc, tantôt, qui nous a souligné cette possibilité-là.

Mais au moment où on se parle, ce que nous, on a demandé au ministère et aussi à la municipalité de Beauceville, c'est de regarder qu'est-ce que ça implique, parce que pour nous aussi, c'est un élément nouveau qui nous apparaît, mais je pense qu'on doit l'examiner dans son ensemble, donc on doit s'assurer des impacts que cette proposition-là pourrait avoir. Donc c'est un peu pourquoi la Commission a demandé de l'information à ce sujet-là.

2785

2790 Mais pour le moment, le projet qui est à l'étude, c'est le projet que le ministère nous a présenté, et il y aura deux (2) options, à ce moment-là, dans ce cas-ci, qui seront fournies prochainement pour l'évaluation comparative.

PAR M. MARIO GRONDIN:

2795 Bon, parfait. Ça fait qu'on avait proposé, dans les années antérieures, une solution pour une desserte du parc, je vais l'élaborer lors du mémoire.

PAR LE PRÉSIDENT:

2800 Bien, peut-être nous dire un petit peu tout de suite, ça va peut-être nous aider.

PAR M. MARIO GRONDIN:

2805 Bon, c'est bien sûr que lors des années 2000 et 2003, entre 2000 et 2003, nous avons eu une discussion pour l'alimentation du parc industriel, avec le ministère des Transports et Tecslut. La discussion avait rapport, ils voulaient aménager le rang Saint-Charles, mais vu que l'autoroute passait à l'est du rang Saint-Charles, il fallait qu'ils fassent une desserte pareil.

2810 On parlait toujours du tracé Ouest, dans ce temps-là, le tracé Est était un passage de droit qui passait, peut-être un tracé idéal qu'ils avaient mentionné, mais jamais officialisé, ce tracé-là.

2815 Ça fait que nous autres, on avait eu une discussion avec Tecslut et le ministère des Transports, on avait dit, OK, vu qu'il va y avoir déjà une autoroute, il va falloir faire une desserte, pourquoi réaménager deux (2) chemins. Il y avait deux (2) coûts, là, dans le fond. Et en plus que la desserte est sur un côté plus planche et qui passait déjà près du parc industriel. Et ils sauvaient un viaduc en même temps.

2820 Ça fait que, jusqu'en 2003, il y a eu des discussions, ils voulaient aménager le rang Saint-Charles, on comprend un peu plus aujourd'hui qu'ils voulaient l'aménager, le rang Saint-Charles, après 2003, bien entendu.

2825 Ça fait que là, c'est ça, Tecslut avait accepté, oui, ça avait de l'allure, parce qu'on construisait juste un chemin qui était cette desserte à l'est de l'autoroute, et passait en dessous du viaduc qui passait au ras le rang Saint-Charles. Il fallait faire un viaduc pareil, ici, il fallait faire un viaduc pareil. Ça fait que la desserte passait ici et ramenait toute la circulation comme ça, OK.

2830 Ça fait que c'était un chemin qui était fait, ça empiétait pas sur le territoire agricole, il fallait la faire pareil, cette desserte-là, pour désenclaver les lots. Et Tecslut avait donné son accord là-dessus. Ça fait qu'on avait oublié le rang Saint-Charles, dans le temps, parce que ça créait juste un lien qui était bien fait.

2835 C'est ça, c'est un peu l'historique. Après ça, la suite des événements, c'est qu'on voyait un développement, comme on disait tout à l'heure, on voyait un développement futur aussi, un

lien avec Saint-Georges et Beauceville, tout ça. Monsieur Bolduc parlait d'un lien de voie d'évitement, des fois pour les sinistres ou n'importe quoi, ça en était un lien qui était fait, ici, et qui était accessible à la ville, tout près.

2840 Tandis que quand on montait très loin, on parle de pratiquement deux kilomètres (2 km), ici, c'était non accessible et c'était très loin. C'était en zone agricole, aussi. Il fallait faire des détours par en haut.

2845 Mais on parle de la sortie pour l'alimentation du parc, c'est qu'on avait prévu, avec Tecsalt et le ministère des Transports, une alimentation qui sauvait des coûts et qu'il y avait juste un viaduc. Il fallait le faire pareil, ce viaduc-là. On élimine le viaduc là-bas.

PAR LE PRÉSIDENT:

2850 Monsieur Labrie, qu'est-ce qui a fait que cette proposition-là d'abord a été considérée, j'ose pas dire acceptable, mais ça a été considéré par vos consultants, et que maintenant, en fait ça a été par la suite non retenu. Quels sont les éléments qui ont fait en sorte que ça a été changé.

2855 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Madame Lindsay, s'il vous plaît.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2860 En fait, ce qui a changé, c'est la venue du tracé Est. C'est sûr, si on faisait le tracé Ouest, c'est ça qu'on ferait, la voie de desserte passerait comme ça et on passerait par-dessus, il y aurait un viaduc et on passerait par-dessus, et on irait raccorder au parc industriel. Ça, ça a pas changé.

2865 Ce qui a changé, c'est au moment où on a déterminé le tracé Est et qu'on a choisi le tracé Est, évidemment cette option-là est plus viable, et c'est pour ça que le ministère a convenu avec la Ville, à ce moment-là, de faire la voie de desserte et de prolonger le lien au parc industriel de cette manière-là.

2870 C'est sûr que si on faisait le tracé Ouest, bien, ce serait celui-là, ce serait cette formule-là qui serait adoptée. Ce qu'on voit là, c'est ça qui serait adopté.

PAR M. MARIO GRONDIN:

2875 Un petit instant, monsieur le Président. C'est que tout à l'heure, monsieur Bolduc parlait de réaménager le rang ici, cette partie-là, OK.

2880 Parce qu'actuellement, il y a des travaux ici, à la sortie de l'autoroute, et le rang, on voit qu'il y a déjà, on sait pas pourquoi mais il y a déjà beaucoup d'aménagements de faits, il y a des emprises de prises. Nous autres, on l'apprend sur le tas, comme je peux voir, à soir, je viens de le savoir tout à l'heure. Ça fait qu'on parle d'aménager ce rang-là, ici, à la place de faire une desserte, qui va peut-être enlever un viaduc pour le tracé Est, ici.

2885 Mais nous autres, dans le passé, avec le tracé Ouest, on avait moins de viaducs, on enlevait un viaduc et c'était plus convenable pour le transport routier, parce qu'il y a pas de pente dans ce secteur-là, ici.

2890 Dans ce secteur-là, il y a une belle pente, je parle de quatre-cinq pour cent (4 %-5 %), mais c'est une belle pente. Et ici, dans le secteur du rang Saint-Charles, c'est une pente de ski un peu, là, il faut que ce soit dynamité et tout refait.

2895 Ça fait qu'il y a des coûts énormes qui sont reliés à cette route de desserte, tandis que là, il faut en faire une pareil, une route de desserte, que ce soit Est ou Ouest, les tracés, il faut en faire une.

Avec le tracé Ouest, ça avait plus de valeur parce que ça s'approchait vis-à-vis du rang Saint-Charles, et puis il y avait juste un viaduc.

2900 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc ce qu'on comprend jusqu'à maintenant, c'est qu'en fait, si le tracé Ouest avait été retenu, probablement que la solution que vous nous parlez, ça aurait été celle aussi qui aurait fait partie du projet.

2905

Là, ce qu'on comprend, étant donné que le tracé Est a été retenu pour une analyse plus approfondie, à ce moment-là cette solution-là a pas été regardée.

PAR LA COMMISSAIRE:

2910

Est-ce qu'il y a un mixte qui pourrait être fait? Ce que je comprends de votre intervention, c'est que pour vous, vous estimez que le rang Saint-Charles, ça pourrait être un problème de l'aménager, alors que la partie, le tracé jaune...

2915 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

L'ancienne référence, celui-là?

PAR LA COMMISSAIRE:

2920

Exactement, jusqu'à la section qui arrive vers le parc industriel, cette partie-là, juste ce petit coin-là, ce serait une variante qui apparaîtrait plus intéressante, c'est ça?

PAR M. MARIO GRONDIN:

2925

Dans le tracé Ouest, oui, dans le tracé Ouest.

2930

Ce qui arrive, lorsqu'ils ont présenté le tracé Est, ils ont dit qu'ils feraient un viaduc ici, et ce soir, on vient de l'apprendre, qu'ils l'enlèveraient peut-être. Ça fait que là, il faut qu'ils réaménagent le rang Saint-Charles. Ils enlèveraient ce viaduc-là, c'est ce qui a été soumis ce soir, sous-entendu, là.

2935

Ça fait qu'avant, quand ils ont présenté le tracé Est, en 2003, ils ont dit qu'ils feraient un viaduc ici, là. Là, je viens d'apprendre qu'ils l'enlèveraient et qu'ils réaménageraient le rang Saint-Charles. Et c'est là qu'on avait eu des discussions, qu'on avait dit qu'on s'objectait, parce qu'on avait une alternative, nous autres, une alternative moins coûteuse et qu'ils faisaient déjà une desserte.

2940

Je comprends pas, à soir, pourquoi on l'apprend à la dernière minute de même, là.

PAR M. MICHEL LABRIE:

2945

Je vais répéter ce que j'ai dit précédemment, c'est à la demande de la Ville et des commissaires qu'on va étudier à nouveau cette alternative-là. Nous, on l'avait pas retenue, et les arguments pour lesquels on l'a pas retenue sont justement ceux que vous venez de signifier. Donc c'est la raison pourquoi on l'avait pas retenue initialement.

2950

Par contre, la Ville a fait valoir des besoins de développement, parce que le litige, si on parle de litige, ou le point d'amorçage de la discussion actuelle, c'est celle-ci, la municipalité fait valoir que ce serait sa seule voie de développement. Il m'appartient pas d'en juger à ce stade-ci.

2955

Moi, j'ai offert aux commissaires de le regarder, par rapport au ministère des Transports, en disant, oui, cet aspect-là pourrait être viable.

Mais on a expliqué aussi aux commissaires pourquoi on l'avait pas regardé la première fois, parce que justement, il y avait de l'opposition. Et ce soir, on a juste dit oui à une requête de la Commission. On vous dit pas que ça va se faire ou qu'il va disparaître, là. Le jugement nous appartiendra même pas, finalement.

2960 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça vous va, monsieur?

2965 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Oui. Est-ce que je pourrais revenir sur une question en rétro, que j'ai demandée cet après-midi, à cause qu'il y a eu un décalage de temps entre ma question et la réponse, il y a eu d'autres événements...

2970 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, je me souviens de la question par rapport aux travaux qui se faisaient entre Saint-Joseph et Beauceville.

2975 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Exactement. J'avais demandé s'il y avait eu des répercussions négatives lors de la construction du tracé Saint-Joseph-Beauceville, et on m'a répondu qu'il y avait des mesures d'atténuation.

2980

Mais est-ce qu'il y a eu des mesures négatives, est-ce qu'il y a eu des dégâts, autrement dit, au point de vue des cours d'eau, au point de vue des lacs. J'aimerais ça savoir, parce qu'on s'est promené durant l'été et les cours d'eau sont bruns.

2985 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, on va répondre à cette question; c'est vrai que vous l'aviez posée et il y a eu une présentation entre les deux (2), donc on va revenir sur cette question-là.

2990 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Merci, monsieur le Président.

2995 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Monsieur Robitaille va apporter une réponse.

3000 **PAR M. PIERRE ROBITAILLE:**

Oui, monsieur le Président, effectivement on a eu malencontreusement un accident cet été dans la construction du second tronçon avec Nelson, c'est qu'il y avait un propriétaire qui

avait un lac privé de poissons, et malheureusement, on a eu une échappée de sédiments dans un ruisseau, et ça l'a contaminé son lac, et par le fait même, il a perdu ses poissons.

3005 Actuellement, on est au Service des dommages et réclamations, et on va régler ça au printemps.

PAR LE PRÉSIDENT:

3010 Donc quelles mesures vous allez faire, est-ce que c'est une compensation financière ou c'est de recréer un étang?

PAR M. PIERRE ROBITAILLE:

3015 Non, probablement qu'au printemps, écoutez, ce qu'on souhaite faire possiblement, c'est qu'on va analyser la possibilité de vider le lac et de le nettoyer, et de dédommager le propriétaire pour le poisson qu'il avaitensemencé.

PAR LE PRÉSIDENT:

3020 Ça répond, monsieur?

PAR M. MARIO GRONDIN:

3025 Oui, surtout qu'on avait un visuel, les eaux coulent brunes alentour.

PAR LE PRÉSIDENT:

3030 Merci monsieur.

Oui, monsieur Francoeur.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

3035 J'aurais juste une question technique. La voie de desserte du tracé Est, est-ce que c'est dans le cent cinq mètres (105 m) de votre emprise, c'est inclus dans le cent cinq mètres (105 m) ou c'est une emprise supplémentaire?

PAR LE PRÉSIDENT:

3040 Est-ce que vous pouvez répondre à cette question?

PAR M. MICHEL LABRIE:

3045 On me dit que c'est une emprise supplémentaire.

PAR LE PRÉSIDENT:

3050 Est-ce que vous pouvez nous dire combien de largeur peut représenter...

PAR M. MICHEL LABRIE:

On fait la recherche.

3055 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Quand vous aurez la réponse, on pourra...

PAR LA COMMISSAIRE:

3060 Pendant que vous regardez ça, pourriez-vous nous dire aussi, dans la description de la sous-variante, si vous voulez, rang Saint-Charles, qu'est-ce qui arriverait avec justement la voie de desserte, la voie de desserte du côté sud par rapport à l'axe du parc industriel; est-ce que ça demeurerait, tout ça, ou il y aurait des modifications à ce moment-là.

3065

PAR M. MICHEL LABRIE:

Ça demeurerait.

3070 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Ça demeurerait, la voie de desserte?

PAR M. LUC BILODEAU:

3075

Par rapport à la demande de la municipalité, la voie de desserte demeurerait. Ce que la municipalité nous dit, c'est qu'on n'aurait pas besoin de faire le prolongement du lien industriel sous l'autoroute, on arriverait au parc industriel par le rang Saint-Charles. Mais la voie de desserte de l'autre côté de l'autoroute devrait demeurer là.

3080

PAR LA COMMISSAIRE:

D'accord.

3085 **PAR M. LUC BILODEAU:**

Monsieur le Président, peut-être une précision à apporter là-dessus, sur ces ententes-là, ce qu'on a compris aussi, on devait déposer les impacts mais on devait essayer de s'entendre aussi avec la municipalité sur ce projet-là, avant de déposer ou...

3090

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien, pas tout à fait ça. En fait, ce que je suggérais, c'est que vous travailliez en concertation.

3095

Donc monsieur Francoeur a des informations à vous communiquer sur les conditions du milieu, de la documentation et tout ça, de travailler ensemble. Alors au lieu de chercher l'information, je pense que monsieur Francoeur a sûrement une base d'information à vous transmettre. C'est dans ce sens-là.

3100

Monsieur Francoeur, ça résume bien?

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

3105

Oui, oui.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3110

Monsieur le Président, j'ai la réponse pour l'emprise, c'est vingt-cinq mètres (25 m), l'emprise de la voie de desserte. Il faut dire que probablement qu'elle serait accolée à l'emprise de l'autoroute, ça ferait probablement cent trente mètres (130 m) d'un bout, il y aurait pas de coupure dans l'emprise.

PAR LE PRÉSIDENT:

3115

Et ça, c'est des voies de quelle largeur, on parle de voie de trois mètres (3 m)?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3120

Trois mètres cinq (3,05 m).

3125

MARC ST-HILAIRE

3130 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On pourrait poursuivre maintenant avec monsieur Marc St-Hilaire.

3135 **PAR M. MARC ST-HILAIRE:**

Bonjour, mon nom est Marc St-Hilaire. Moi, j'aurais une constatation à faire et une question.

3140 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Allez-y.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

3145 Ma constatation est la suivante, c'est que tantôt, on a dit que le rang Saint-Charles, les études n'avaient pas été faites. Moi, où c'est que je veux en venir, c'est qu'hier j'ai demandé si dans le coût du tracé, le rang Saint-Charles était inclus, et on m'a dit oui.

3150 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je me souviens de votre question, en fait c'était de savoir si tous les travaux étaient prévus.

3155 **PAR M. MARC ST-HILAIRE:**

C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

3160 Mais il y a certains travaux de réaménagement, dans le rang Saint-Charles, qui se font aussi ailleurs, des réalignements. Donc on parlait de ces travaux-là.

Maintenant, ce que vous nous dites, les travaux dont on parle depuis tout à l'heure, ce serait pas inclus, si je comprends bien.

3165

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

C'est ça.

3170 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On va juste vérifier avec monsieur Labrie.

3175 Donc monsieur Labrie, dans les coûts, est-ce que le réaménagement par exemple, en fait une nouvelle variante comme celle dont on a parlé tout à l'heure, le réaménagement du rang Saint-Charles ferait changer les coûts? Bon, il y a une partie qui serait enlevée par rapport à une autre?

3180 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

C'est ça. En fait, par rapport aux coûts qu'on a prévus hier, et on vous disait qu'il y avait des coûts de prévus, on restait à l'intérieur des emprises, on ne faisait que du resurfaçage. Dans le fond, c'est la surface de chaussée qu'on remettait à neuf.

3185 Tandis que ce qui est demandé par la municipalité, si on en fait un lien pour aller au centre industriel, ça prend quelque chose qui supporte les camions, qui est beaucoup plus costaud et qui demande plus de largeur. Et ça, hier, quand je vous parlais de coûts, c'est pas ces coûts-là. Si on n'enlevait pas autre chose, c'est sûr que ce serait des coûts supplémentaires.

3190 Dans l'analyse qu'on va faire, on parle d'enlever le viaduc et un bout qui va rejoindre le viaduc qui sera plus nécessaire, et normalement, à première vue, ça se compense. Est-ce que ça vous va?

3195 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur St-Hilaire.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

3200 Oui, ça me satisfait.

3205 Ma question est la suivante, tantôt monsieur le maire Bolduc a dit que le rang Saint-Charles pourrait servir, dans un avenir futur, comme route de détournement advenant débordement de la rivière Chaudière à Beauceville, parce que la 9^e Avenue, à Beauceville, n'était pas faite pour supporter le trafic lourd.

Pour les personnes qui connaissent le secteur de Beauceville, on sait que dans la partie sud de Beauceville, le rang Saint-Charles est accessible seulement par la 95^e Rue.

3210 La question que je me pose maintenant, c'est: Est-ce que le trafic lourd est accessible pour la 95^e Rue.

PAR LE PRÉSIDENT:

3215 C'est-à-dire la question que vous me posez, celle que vous posez, est-ce que la 95^e Rue va devenir accessible aux camions.

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

3220 Actuellement, la 95^e Rue n'est pas accessible aux camions, à cause de la pente.

PAR LE PRÉSIDENT:

3225 Monsieur Labrie, est-ce que vous avez réponse à cette question, ou sinon monsieur Francoeur.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

3230 À mon sens, je pense que c'est une route qui ne peut avoir que du trafic lourd local.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est-à-dire on parle de camions de livraison locale.

3235 **PAR M. JACQUES FRANCOEUR:**

De camions de livraison locale.

PAR LE PRÉSIDENT:

3240 Pas des camions en transit.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

3245 Pas des camions en transit. Je pense pas – dans la charte du ministère des Transports, je pense que c'est un code rouge, d'après moi, malgré que c'est pas une route numérotée mais...

PAR LE PRÉSIDENT:

3250 Est-ce que vous pouvez le vérifier, est-ce que c'est possible pour vous de vérifier?

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

3255 Oui, je pourrai vérifier à la Ville, demain, et je vous dirai demain soir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

3260 Monsieur Labrie.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3265 Peut-être une petite précision, si j'ai bien compris aussi, ce serait dans le cas de mesures d'urgence, donc exceptionnellement que ça se produirait; comme il y a beaucoup de routes municipales qui, à l'occasion, qui sont pas construites pour recevoir des camions, mais qui ont servi de détour dans des cas exceptionnels. C'est en situation d'urgence.

3270 Remarquez bien qu'il y a des endroits, c'est pour ça que je me suis pas prononcé, il y a des endroits que même en situation d'urgence, à cause de la configuration des lieux, un camion avec tracteur et tout ça pourrait pas passer.

3275 Mais si c'est juste la capacité de la chaussée ou une pente, habituellement, si c'est pendant quelques jours, on appelle ça une question de vie et de mort quasiment, je pense que dans ce temps-là, il y a des possibilités. Mais c'est dans cette optique-là que j'avais compris quand même l'intervention.

PAR LE PRÉSIDENT:

3280 Est-ce que ça répond, monsieur?

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

3285 Ça satisfait à ma question, merci.

PASCAL VEILLEUX

3290 **PAR LE PRÉSIDENT:**

J'appellerais maintenant monsieur Pascal Veilleux.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3295 Bonsoir encore une autre fois.

PAR LE PRÉSIDENT:

3300 Bonsoir monsieur Veilleux.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3305 Je suis décompressé, je la prends en riant, là, je suis mieux.

OK, moi ma question, c'est quoi le débit d'une route nationale, comment de véhicules qui circulent; et en même temps, combien qu'il en circule à l'heure actuelle.

PAR LE PRÉSIDENT:

3310 Vous parlez du débit sur la route 173?

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3315 C'est une route nationale, ça, ils appellent ça une route nationale.

PAR LE PRÉSIDENT:

3320 C'est une route nationale, donc quel est le débit actuellement. Donc on parle de Beauceville, si on peut cibler un peu la zone?

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3325 Bien, une route nationale, c'est quoi le débit.

PAR LE PRÉSIDENT:

En général?

3330 **PAR M. PASCAL VEILLEUX:**

En général, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3335 Monsieur Labrie, quel est le débit général d'une route nationale.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3340 Madeleine Lindsay.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3345 Bien, on a remis le tableau qu'on avait présenté hier soir, et ça donne quand même une bonne idée. On dit, comme le segment entre Beauceville et Notre-Dame-des-Pins, qui est rendu en 2003 à douze mille neuf cents (12 900) véhicules et qui est à cent un pour cent (101 %) de sa capacité, on peut penser que douze mille neuf cents (12 900), douze mille huit cents (12 800) véhicules, c'est la capacité normale de la route 173.

3350 Et puis elle est considérée comme une nationale, sauf qu'elle ne joue plus son rôle de nationale. Entre cinq (5000) et dix mille (10 000), pour une route nationale.

PAR LE PRÉSIDENT:

3355 Entre cinq (5000) et dix mille (10 000), ça pour une voie ou on parle de quoi, d'un quatre (4) voies, un deux (2) voies?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3360 Un deux (2) voies.

PAR M. LUC BILODEAU:

3365 En fait, ce qu'il faut comprendre, c'est que le ministère a des routes nationales, on peut pas dire qu'on a une moyenne, parce qu'on a des routes nationales pour desservir des territoires un peu plus éloignés, où on va retrouver des DJMA de mille (1000) ou deux mille (2000) véhicules par jour.

PAR LE PRÉSIDENT:

3370 Donc c'est aussi la question de relier des pôles entre eux.

PAR M. LUC BILODEAU:

3375 C'est ça, il faut assurer la circulation. C'est comme ici, dans le présent projet, on veut construire une autoroute pour assurer la circulation entre Québec et Saint-Georges, un lien autoroutier.

3380 La route nationale, actuellement, elle dépasse sa capacité, à cause des aménagements géométriques qu'on a et du relief du terrain.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et le projet d'autoroute va enlever combien de pourcentage de véhicules par rapport à ce qui est là actuellement.

3385

PAR M. LUC BILODEAU:

Grosso modo, c'est à peu près cinquante pour cent (50 %), si je me trompe pas. On a les chiffres, on peut tu mettre les chiffres à l'écran.

3390

En fait, après la construction de l'autoroute, la route 173 va devenir une route régionale. À ce moment-là, son gabarit va répondre aux critères d'une route régionale.

Aujourd'hui, elle répond plus aux critères d'une route nationale parce qu'elle a pas la largeur de chaussée, la largeur des accotements pour une route nationale.

3395

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que c'est possible pour vous de déposer, je sais que ça existe chez vous, au ministère, cette classification-là en disant, bien voici, une route nationale ou régionale, normalement c'est quoi la fourchette de débit, le pourcentage de camions; je pense que vous avez des tableaux, une classification qui est normalisée, j'aimerais, si c'est possible de déposer à la Commission.

3400

PAR M. LUC BILODEAU:

On pourrait déposer quelque chose, on va valider.

3405

PAR LE PRÉSIDENT:

Les niveaux de service, aussi.

3410

PAR M. LUC BILODEAU:

Avec les niveaux de service, oui.

3415

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être la suite de votre question, monsieur Veilleux, peut-être juste me rappeler un peu.

3420

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3425 J'ai demandé c'était quoi le débit de circulation d'une route nationale. Là, je viens d'apprendre qu'elle est plus nationale, moi je pensais qu'elle était nationale.

PAR LE PRÉSIDENT:

3430 En fait, ce qu'on vient d'apprendre, actuellement c'est une route nationale avec un débit de douze mille (12 000), qui est à sa pleine capacité. Une fois que l'autoroute va être mise en place, donc il va y avoir quarante (40 %) à cinquante pour cent (50 %) du débit qui va se retrouver sur l'autoroute, et elle va être reclassifiée en route régionale.

3435 Ça veut pas dire qu'elle va être rétrécie, là, sauf que sa classification va changer. Je sais pas si vous voyez. En fait, c'est une question de classification fonctionnelle, tout simplement.

PAR M. LUC BILODEAU:

3440 C'est seulement une question de nomenclature, hiérarchisation du réseau routier.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3445 J'ai de la difficulté à comprendre, là, mais d'une manière ou d'une autre, on vient de me dire qu'il y a combien de véhicules qui circulent, à l'heure actuelle, sur la 173?

PAR LE PRÉSIDENT:

Voulez-vous mettre le tableau.

3450 **PAR M. PASCAL VEILLEUX:**

Non, laissez-le là, ce tableau-là!

PAR LE PRÉSIDENT:

3455 Il faut montrer l'autre chiffre.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3460 On reviendra.

PAR M. LUC BILODEAU:

3465 À l'extérieur des zones urbaines, on parlait de onze-douze mille (11 000-12 000), au nord de Beauceville et puis treize-quatorze mille (13 000-14 000) au sud de Beauceville, de mémoire, douze mille (12 000) au sud de Beauceville et onze mille (11 000) au nord de Beauceville.

PAR LE PRÉSIDENT:

3470 Ça, c'est en 2003.

PAR M. LUC BILODEAU:

3475 C'est ça. Dans les zones urbaines, on parle, à Beauceville, de près de vingt mille (20 000) de DJMA, et à Notre-Dame-des-Pins, on parle de près de seize mille (16 000) de DJMA.

PAR LE PRÉSIDENT:

3480 Et le pourcentage de camions, ça représente combien?

PAR M. LUC BILODEAU:

On parle à peu près de dix pour cent (10 %).

3485 **PAR M. PASCAL VEILLEUX:**

OK. Mais l'autre tableau, j'aimais l'autre tableau.

PAR LE PRÉSIDENT:

3490 Le tableau où on avait tous les chiffres.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3495 Sur l'autoroute, combien qu'ils rembarquent dessus, j'ai vu ça, j'ai cru voir six mille (6000), une affaire de même.

PAR LE PRÉSIDENT:

3500 On va valider, on va voir.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3505 Et un autre chiffre, je sais pas c'est quoi la différence. Bien, il y en a un, c'est six mille (6000), l'autre, c'est sept mille sept cents (7700).

PAR M. LUC BILODEAU:

3510 Donc à Beauceville, on parle de neuf (9000) à dix mille (10 000) de DJMA, c'est-à-dire au nord de Beauceville, dans le secteur du parc industriel. Ensuite, entre les deux (2), on parle d'un DJMA entre sept (7000) et huit mille (8000). Et puis à Notre-Dame-des-Pins, on parle de six mille cinq cents (6500) à sept mille cinq cents (7500).

3515 Le carré jaune représente les DJMA 2003 et les carrés bleus représentent les prédictions pour le DJMA 2031, avec des taux de croissance je crois de point cinq pour cent (0,5 %).

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3520 Pour le nombre de véhicules qui va circuler sur une autoroute qui va coûter cent quarante-huit (148 M \$), j'ai bien hâte de voir quand est-ce qu'elle va être finie de payer, moi, là.

PAR M. LUC BILODEAU:

3525 En fait, on parlait de la route 173 qui a atteint sa capacité, on parlait de cent un (101 %), cent dix (110 %), cent quinze pour cent (115 %).

3530 La route 173, actuellement, on l'a précisé en début de présentation, elle avait atteint sa capacité et qu'elle répondait plus aux besoins d'une route nationale. Il faut penser que c'est une route nationale, puis que cette route-là, actuellement, elle est en zone inondable également, donc elle assure pas les liens en période d'inondation.

Avec le DJMA qu'elle a là et le relief du terrain, et la sinuosité de la route, on se ramasse avec des pelotons, les gens peuvent pas dépasser, donc il y a un taux d'accidents élevé.

3535 Donc le projet d'autoroute est justifié pour permettre un lien sécuritaire à la circulation. On peut pas assurer un lien sécuritaire de circulation avec la route 173.

PAR LE PRÉSIDENT:

3540 Dans le fond, le fait que l'autoroute va être présente, ça va faire en sorte que ça va alléger le débit sur la 173, donc peut-être moins d'accidents.

PAR M. LUC BILODEAU:

3545 Beaucoup moins d'accidents sur la route 173. Et l'autoroute, il y aura moins d'accidents, de par son gabarit.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3550 Et pas d'inondation.

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

3555 Bien là, il me parle des accidents. Moi, j'ai vu un tableau qu'on dépassait jamais le taux...

PAR LE PRÉSIDENT:

Écoutez, je sais pas si vous avez avec vous le tableau 2.5, dans l'étude...

3560 **PAR M. PASCAL VEILLEUX:**

Pour des courbes et tout ça, là, je trouve qu'on n'en a pas beaucoup d'accidents. Même, je pense qu'on a diminué.

3565 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

C'est bien ce tableau-là, monsieur le Président?

PAR LE PRÉSIDENT:

3570 Oui. Donc peut-être, dans un premier temps, nous expliquer un peu le tableau, que signifient les lignes, les couleurs.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3575 Monsieur Jean-François Rouillon va donner les explications sur ce tableau.

PAR M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:

3580 Bonsoir monsieur le Président, bonsoir madame la Commissaire. Jean-François Rouillon, directeur de projet en transport et circulation au sein de la firme Tecsum.

Alors le graphique qui est illustré à l'écran, on voit plusieurs informations, plusieurs lignes. La ligne la plus foncée, ça représente les taux d'accidents actuels qui ont été mesurés sur la

3585 route 173. Ce graphique-là, il a été révisé à la lumière des dernières données disponibles, sur une période de six (6) ans, qui vont du 1^{er} janvier 2000 au 31 décembre 2005.

3590 Sur cette échelle à gauche, on mesure le taux d'accidents, et en bas il y a un chaînage qui est indiqué. Normalement, on voyait les noms, c'est les différents secteurs le long de la route 173. De la gauche, on parle de Saint-Georges, c'est un peu une exception pour ce graphique, ici ce serait le secteur de Notre-Dame-des-Pins, entre les deux (2) municipalités, Beauceville et enfin, on rejoint la route du Golf sur la droite.

3595 La ligne bleue que je décris ici représente le taux moyen d'accidents pour une route comparable. Et enfin, la ligne mauve, qui est un peu plus élevée, représente le taux critique des accidents qui tient compte des caractéristiques de la route 173, un seuil qui est jugé qu'on ne devrait jamais dépasser, dans le cas qui nous intéresse.

3600 Donc en résumé, lorsqu'on se trouve au voisinage ou en dessous de la ligne bleue, c'est quelque chose d'acceptable. Lorsqu'on se situe entre les deux (2), on a quelque chose où est-ce qu'il y a quand même des problématiques, et lorsque l'on dépasse, bien, on est vraiment au-dessus du niveau critique. Alors par exemple ici, dans Beauceville, et dans le tronçon entre Saint-Joseph et Beauceville.

3605 Le fait qu'il y a des variations comme ça, ça tient compte des milieux qui sont entre les municipalités et de ceux qui sont davantage en milieu urbain.

3610 Je pense que dans la présentation, on faisait ressortir qu'il y avait des intersections, à Beauceville, qui affichaient un nombre d'accidents plus élevé que ce qui devrait être tolérable pour des intersections de ce genre-là.

3615 J'aimerais préciser également, compte tenu qu'il y a eu une mise à jour de l'analyse des accidents, entre la période par exemple 2000-2002, s'est greffée une autre période qui allait de 2003 à 2005, moi, il y a des éléments importants que je veux faire ressortir, comme par exemple la gravité des accidents.

Il s'est produit, dans la période initiale d'analyse, de 2000 à 2002, trois (3) accidents mortels; dans la période de trois (3) ans qui a suivi, il s'en est produit cinq (5).

3620 Pour ce qui est des accidents graves, pour la période initiale, il y en a eu quatorze (14) de dénombrés, et puis dans la période qui a suivi, il s'en est produit dix-neuf (19).

Donc les débits ont augmenté, l'occurrence des accidents également. Et ça, ça fait en sorte que ça va pas aller en s'améliorant.

3625 Les conditions de circulation qui ont été traitées juste auparavant contribuent à ces phénomènes-là, les caractéristiques géométriques de la route, la formation des pelotons, la

3630 largeur des voies qui est inadéquate, les accotements qui sont trop étroits. Ce sont autant de facteurs qui font en sorte que la route ne répond plus à cette ampleur de débit qui circule actuellement sur la route 173 et ce, tant dans les tronçons qu'en milieu urbain.

PAR LA COMMISSAIRE:

3635 Monsieur Labrie, je sais pas si c'est vous qui pouvez répondre à cette question, mais justement, nous avons examiné cette étude-là et comme vous l'avez mentionné hier, il y a des intersections qui sont particulièrement, en tout cas, problématiques, la 115, la 125; dans l'étude, on parle aussi de la 107^e Rue et la route 108.

3640 Est-ce qu'il y a des mesures que le ministère entend prendre pour atténuer les problèmes à ces intersections-là, et si oui, ça se situerait quand dans le temps; est-ce que ça se fait de façon parallèle aux travaux de l'autoroute ou si ça peut compromettre, d'une certaine façon, ces travaux d'aménagement, d'amélioration.

PAR M. LUC BILODEAU:

3645 À l'heure actuelle, on n'a pas de travaux prévus à ces intersections-là. En construisant l'autoroute, on pense que le DJMA va baisser et va régler en partie le problème. Mais le ministère, actuellement, n'a pas de projet de réaménagement de ces trois (3) intersections-là.

3650 **PAR LA COMMISSAIRE:**

C'est votre réponse.

PAR M. LUC BILODEAU:

3655 Actuellement, c'est ça, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3660 Peut-être une question, monsieur Labrie. Est-ce que dans l'évaluation, là on a actuellement les taux d'accidents, on comprend la situation, est-ce que ce genre de tableau là a été fait aussi une fois que l'autoroute serait réalisée; c'est-à-dire est-ce que vous êtes capable d'évaluer le nombre de diminution d'accidents qu'il pourrait y avoir avec l'autoroute, est-ce que ça a été fait ou si...

3665 **PAR M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON:**

3670 Oui. Lorsqu'on analyse des accidents sur l'ensemble du tronçon, on fait ressortir leur typologie.

Un des éléments qui est important, le type de collision, collision arrière, collision à angle droit, collision dépassement par la gauche. Il y a plus de soixante pour cent (60 %) des collisions qui sont observées qui sont liées à un mouvement d'une rue secondaire; ça peut être un accès commercial, ça peut être une autre route secondaire.

3675

Ce qui est important dans la configuration d'une autoroute, justement, c'est d'avoir du non-accès pour réduire ces éléments-là.

Et puis je fais un petit retour en arrière, moi il y a quelque chose quand même qui m'a fortement frappé, c'est que sur la période de six (6) ans, il y a quand même quarante-six (46) collisions frontales.

3680

Moi, j'ai recommandé à mes collègues, et ça va dans le sens des recommandations, la chaussée à quatre (4) voies, si on veut vraiment engendrer des bénéfiques, il faut aller vers un deux (2) voies-deux (2) voies, pour à tout le moins éliminer aussi les collisions frontales qui sont les plus dommageables et les plus graves. Et les collisions frontales représentent à peu près cinq (5 %) à six pour cent (6 %) de l'ensemble des collisions.

3685

PAR LE PRÉSIDENT:

3690

Merci monsieur.

Monsieur Veilleux, ça va pour l'instant, vous allez vous réinscrire?

3695

PAR M. PASCAL VEILLEUX:

Oui, oui, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3700

Merci bien.

3705

CHARLES A. ROY

PAR LE PRÉSIDENT:

J'appellerais maintenant monsieur Charles Roy.

3710

PAR M. CHARLES A. ROY:

3715 Rebonsoir. Alors Charles Roy, et je vais être bref dans le préambule, étant donné que tout à l'heure, j'ai été interrompu et j'ai perdu le fil de mon idée, j'apprécierais peut-être qu'on respecte, comme moi je respecte les gens quand ils viennent intervenir à l'avant.

3720 La préoccupation que nous avons à Saint-Georges, et en tant qu'Amis de l'autoroute, c'est le prolongement le plus rapidement possible, dans le but du développement économique de la région il va sans dire, principalement au niveau de Saint-Georges mais aussi Beauceville va en bénéficier, ça c'est certain.

3725 Et dans ce sens-là, on parle actuellement, on a passé quand même, on a consacré un très bon bout de temps, ce qui est très bien en soi, concernant les deux (2) tracés Est et Ouest à la hauteur de Beauceville, mais il y a des gens, dans le secteur de Saint-Georges, qui sont préoccupés par l'impact qu'il va y avoir au niveau de la 74^e Rue et éventuellement lorsque le prolongement s'effectuera jusqu'à la 204.

3730 On m'a répondu quand même partiellement, tout à l'heure, lorsqu'on a mentionné qu'il y avait le dépôt d'une étude d'impact qui était en train de se faire ou qui venait de se faire.

3735 Cependant, il y a des gens qui veulent quand même connaître, ils veulent savoir, est-ce qu'on va être soumis à une autre commission, à une autre consultation du BAPE, ce qui entraînerait des délais additionnels que la population de Saint-Georges et plus au sud, qui représente quand même un gros volume de la circulation, je pense pas que ces gens-là souhaitent qu'on ait une autre consultation, on aimerait savoir s'il y a possibilité que la consultation actuelle porte aussi sur les impacts dans ces secteurs-là aussi bien que pour les deux (2) tracés de Beauceville. C'est ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

3740 Oui, la question est claire. D'abord, je vais passer la question au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

3745 Juste pour vous dire avant que le mandat que nous avons reçu du ministre concerne le projet actuel, donc de la route du Golf jusqu'à l'entrée nord de Saint-Georges. Alors nous, notre mandat est de regarder ce dossier-là.

3750 C'est certain que dans l'approche du BAPE, c'est de regarder un peu plus globalement les dossiers, donc on regarde aussi les deux (2) extrémités, mais on ne peut pas étudier le raccordement jusqu'à la route 204, on n'a pas les documents en main et ça a pas subi le processus de consultation normal.

PAR M. CHARLES A. ROY:

3755 J'ai compris cette partie-là, mais par contre, la section qui arrive, qui aboutit à la 74^e Rue est quand même une section...

PAR LE PRÉSIDENT:

3760 Fait partie du projet.

Donc c'est certain que jusqu'à maintenant, vous avez vu, je pense que tout le monde a vu qu'il y a beaucoup de questions sur le tracé Est et le tracé Ouest, et c'est certain que c'est pas juste ce tronçon-là, le projet; le projet est aussi le tronçon commun, donc à partir du
3765 raccordement centre jusqu'au raccordement par la 74^e Rue projeté. Alors cette partie-là fait partie du projet qui est sous examen actuellement. Ce qui ne fait pas partie de l'examen, c'est la partie de l'échangeur Saint-Georges nord jusqu'à la 204.

Alors peut-être monsieur Mailhot, je sais pas si vous pouvez préciser comment ça
3770 fonctionne normalement, si jamais il y avait un autre tronçon qui s'ajoutait, quelle serait la procédure à suivre à ce moment-là.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

3775 Monsieur le Président, peut-être qu'à prime abord, le ministère des Transports pourra faire l'historique parce que qu'est-ce que j'ai compris de l'essence d'hier, en fait c'est qu'initialement, le projet devait s'arrêter à Saint-Georges, vers la 74^e, d'où le pourquoi il y a eu un avis de projet qui se rendait jusque-là.

3780 Et qu'est-ce que j'en ai compris, c'est qu'en cours d'étude, on s'est aperçu que, bon, ce serait aussi avantageux d'aller jusqu'à la 204. Et là, bien, il y a eu un autre avis de projet qui a été déposé au ministère à ce moment-là.

Donc effectivement, on se retrouve, un peu comme on a eu la même situation entre ici, le
3785 chemin du Golf, et Saint-Joseph, bien, on a fait des tronçons, le ministère des Transports a évolué dans son projet, et on se retrouve effectivement avec deux (2) projets distincts.

Donc effectivement, la procédure va devoir se tenir de la même façon. Là, on voit qu'ils sont un peu déphasés, ils sont peut-être un peu proche, ça fait que peut-être que dans la
3790 prochaine séance d'information, peut-être qu'il peut y avoir effectivement, si les gens le demandent, une autre audience publique, la procédure le prévoit. Actuellement, c'est comme ça que ça fonctionne.

À moins que le ministère des Transports voudrait demander de suspendre pour le
3795 moment les audiences, à la limite, et qu'on se dépêche à déposer l'étude d'impact sur l'autre

tracé, et qu'à ce moment-là, on fusionne les deux (2). Mais là, évidemment, c'est pas comme ça que c'est parti, pour le moment, c'est parti pour être deux (2) projets distincts.

3800 De sorte qu'à la limite, même, on peut pas présumer de qu'est-ce qui va se passer dans la prochaine, et la prochaine décision pourrait dire, on arrête à la 74^e.

PAR LE PRÉSIDENT:

3805 Est-ce que ça répond, monsieur Roy, un peu à votre préoccupation?

PAR M. CHARLES A. ROY:

3810 C'est la préoccupation des gens, des Amis de l'autoroute, c'est de s'apercevoir que possiblement, le projet s'arrêterait à la 74^e, alors qu'on souhaite vraiment, et c'est ça qu'on a toujours souhaité, c'est que cette autoroute-là se rende à la route 204 le plus vite possible. Et notre crainte, c'est de voir le tout s'arrêter à la 74^e, et les gens qui sont situés autour sont craintifs à cet effet, aussi.

3815 Alors c'était le but de la question, c'était d'essayer de clarifier ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait. Monsieur Roy, vous pouvez vous réinscrire si vous avez d'autres questions.

3820

JOSÉE BILODEAU

PAR LE PRÉSIDENT:

3825

Madame Josée Bilodeau.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

3830 On a vu tout à l'heure des nouvelles données sur les accidents et la gravité des accidents. Est-ce que ce serait possible de les avoir aussi actualisées, j'avais celles de 2000-2003.

PAR LE PRÉSIDENT:

3835

Madame, vous faites signe que oui?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3840 Effectivement, monsieur le Président, on peut les déposer; la partie, le chapitre a été refait aussi et on va vous le déposer en onze (11) copies, et vous allez l'avoir dans les centres, vous allez pouvoir transmettre sur Internet aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

3845

Merci beaucoup.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

3850

J'ai lu une grande partie de l'étude d'impact et tous ses documents rattachés, et j'ai toujours vu "route nationale". Moi, j'avais cru que la définition, c'est parce qu'elle desservait un pôle à l'autre, de Québec Saint-Georges.

3855

Je vais relire mais en tout cas, je suis étonnée qu'elle soit devenue une route – mais c'est un petit détail.

PAR LE PRÉSIDENT:

3860

Juste un instant, je vais faire préciser à monsieur Labrie.

La définition d'une route nationale, est-ce que vous pouvez nous la donner pas en termes de débit, mais en termes de fonction.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3865

En fait, on a dit qu'on tenait compte des débits, mais dans le fond, il y a aussi l'utilisation. Et actuellement, elle est encore nationale, elle ne le deviendra, régionale, qu'à partir du moment où l'autoroute prendra cette fonction-là.

3870

Et le reste de la 173 demeurera nationale, à partir de Saint-Georges jusqu'aux frontières.

PAR LE PRÉSIDENT:

3875

Est-ce que ça répond?

PAR M. MICHEL LABRIE:

3880

Sauf que l'autoroute va faire que la vocation de la 173, dans ce secteur-ci, va changer de vocation. La preuve, c'est que la circulation va diminuer et etc. Et c'est ça les facteurs qui font que ça va changer de vocation.

Mais au moment où on se parle, c'est une nationale qui a atteint son débit maximal, et c'est pour ça qu'on doit envisager d'autres solutions, et on les a établies au cours des deux (2) dernières journées, pourquoi que la solution retenue était une autoroute.

3885

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

Parce que le débit maximal d'une route nationale, c'est quinze mille (15 000) véhicules. Mais c'était pas ça, l'objet de ma question.

3890

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, ce qu'on a compris tout à l'heure, ça peut varier selon les conditions géométriques, c'est-à-dire s'il y a beaucoup d'accès, feux de circulation et tout ça. Donc c'est une moyenne, mais je pense qu'il y a une certaine marge à travers ça.

3895

PAR M. MICHEL LABRIE:

On a une définition qu'on pourrait vous donner, qu'on a à portée de la main.

3900

PAR LE PRÉSIDENT:

Qu'on pourrait déposer aussi.

3905

PAR M. LUC BILODEAU:

Oui, on pourra la déposer, on peut vous la lire, ça a quelques lignes:

3910

"Les routes nationales, qui s'étendent sur quelque neuf mille sept cents kilomètres (9700 km), comprennent les axes routiers interrégionaux et servent de liaison entre les agglomérations principales."

Entre parenthèses, on dit:

3915

"Généralement de vingt-cinq mille (25 000) habitants et plus.

"Font également partie de cette catégorie les corridors, routes touristiques majeures et les accès aux installations de transport d'importance internationale ou nationale, telles les aéroports et les traverses fluviales et maritimes."

3920

Donc ça relie les agglomérations de vingt-cinq mille (25 000) habitants et plus.

PAR LE PRÉSIDENT:

3925 Merci.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3930 Monsieur le Président, est-ce que je peux vous mentionner qu'on a déjà déposé ce document-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3935 Celui-ci, je me souviens, je me souviens pas du numéro, ça me revient pas mais je pense qu'il a été déposé. La classification fonctionnelle, non ça, ça a pas été déposé.

 Tantôt, ce que je vous ai demandé au niveau des débits, est-ce que c'est dans ce document-là aussi?

3940 **PAR M. LUC BILODEAU:**

 On va voir qu'est-ce qu'on peut vous déposer, on va en discuter ensemble et on va voir qu'est-ce qu'on peut vous déposer au niveau des types de routes, avec les débits de circulation. On vous reviendra demain soir avec ça, monsieur le Président.

3945

PAR LE PRÉSIDENT:

 Parfait.

3950 **PAR Mme JOSÉE BILODEAU:**

 Ma question va porter sur les puits d'eau potable, c'était aussi un critère discriminant, et je le trouve pas très bien défini encore dans l'analyse comparative.

3955 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Madame Bilodeau, est-ce que demain soir, vous êtes là?

PAR M. LUC BILODEAU:

3960

 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3965 Parce que j'aimerais que le ministère nous présente, il y a une présentation pour les puits, et j'aimerais qu'il nous fasse la présentation, la capsule, et à ce moment-là, on pourra débiter avec ça demain soir.

3970 C'est une question qu'on risque de discuter assez longuement, comme il est déjà dix heures trente (10 h 30), si vous êtes là demain soir, j'apprécierais beaucoup qu'on puisse la faire demain. D'entrée de jeu, on commencera avec ça.

PAR M. JOSÉE BILODEAU:

3975 J'ai une autre petite question à la place.

PAR LE PRÉSIDENT:

3980 Allez-y.

PAR M. JOSÉE BILODEAU:

3985 Je voulais parler du lynx roux qui a été dénombré dans le tracé Est, j'ai de la misère à me souvenir, finalement, tracé Est-tracé Ouest, le tracé d'en haut, alors il y a cinq (5) pistes qui ont été dénombrées de lynx roux dans le tracé d'en haut et aucune dans le tracé d'en bas.

3990 Et puis j'en ai vu aussi personnellement au printemps, j'ai une érablière au bout de ma terre, et on voit des pistes tout le printemps de lynx, et puis ça m'a été confirmé par trois (3) trappeurs chez moi, et c'est une espèce qui bénéficie d'un statut particulier mais j'en connais pas très bien la nature.

Et quels seraient les impacts sur son habitat et...

PAR LE PRÉSIDENT:

3995 Madame Desjardins, vous avez pas compris la question? En fait, c'est sur le lynx, savoir le statut actuel du lynx.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

4000 Oui ça, je suis en mesure de répondre.

PAR LE PRÉSIDENT:

4005 Quelles sortes d'impacts qui pourraient être appréhendés sur l'espèce en fonction du tracé Est.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

4010 Bien, pour les deux (2) tracés, en fait, les impacts sont encore une fois semblables.

 On n'a pas de données très précises sur, je dirais, le nombre d'individus présents dans le territoire, c'est pas une espèce qui peut s'inventorier facilement comme par exemple l'orignal ou le cerf, qui se regroupe en hiver et qu'on peut survoler, on peut survoler les habitats et répertorier ces habitats-là. Le lynx, c'est un animal beaucoup plus discret, qui vit dans des milieux boisés.

4015 Alors dans ce secteur-là, on est susceptible d'avoir et le lynx du Canada et le lynx roux, qui sont deux (2) espèces qui sont sur la liste des espèces qu'on considère susceptibles d'être menacées ou vulnérables, qui ont pas un statut légal comme tel, mais qui sont sur la liste des espèces susceptibles, qu'on dit.

4020 Mais on n'a pas de données précises sur la présence de cette espèce-là. Elle est susceptible d'être présente, aussi.

4025 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Parfait. C'est un potentiel, mais c'est pas confirmé.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

4030 Exactement.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

4035 Mais cinq (5) pistes, qui ont été dénombrées.

PAR LE PRÉSIDENT:

4040 Vous, vous avez vu ça?

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

4045 Non, c'est dans l'étude d'impact, sur l'inventaire de la grande et de la petite faune, il y avait cinq (5) pistes dans le tracé d'en haut et aucune dans le tracé d'en bas.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

4050 Écoutez, j'avais pas vu cette information-là, mais ça veut pas dire que s'il y en a pas dans le tracé d'en bas au moment de l'inventaire, que l'espèce est pas présente, parce que les habitats sont assez semblables qu'on soit du côté du tracé Est ou du côté du tracé Ouest. Alors elle est susceptible d'être présente dans l'ensemble des boisés du secteur.

PAR LA COMMISSAIRE:

4055 À ce moment-là, est-ce que votre évaluation d'impacts ou de répercussions sur cette espèce peut être à peu près comparable à celle du cerf, par rapport aux deux (2) options, pour l'utilisation du territoire?

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

4060 On voit pas de différence, en termes d'impacts, selon le tracé, pour cette espèce-là. Est-ce que c'est clair?

4065 On voit pas, il y a pas de tracé préférentiel pour réduire les impacts pour cette espèce-là.

PAR LA COMMISSAIRE:

4070 Cet après-midi ou en ouverture ce soir, vous avez mentionné, vous avez comparé les deux (2) tracés, Est et Ouest, pour le cerf, non seulement sur l'habitat mais sur la coupure du territoire pour le déplacement.

Est-ce que cette évaluation-là peut être appliquée aussi?

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

4075 Oui, on pourrait dire qu'on pourrait appliquer à peu près le même raisonnement.

4080 Sauf que c'est sûr qu'en termes de densité et le nombre d'individus, c'est vraiment pas comparable. On considère que dans le territoire de la zone à l'étude, on peut retrouver plus de six (6) cerfs par kilomètre carré de boisé, alors que pour le lynx roux, les densités sont de beaucoup moindres, probablement.

4085 Ce sont des prédateurs, ce sont des animaux qui sont beaucoup moins nombreux par kilomètre carré de boisé que le cerf, par exemple.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

D'ailleurs, le statut particulier vient de là, j'imagine.

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

4090

Mais aussi la méconnaissance ou l'absence de connaissance sur cette espèce-là qui est beaucoup plus difficile, comme je vous disais, à étudier que le cerf lui-même.

PAR LE PRÉSIDENT:

4095

Ça va?

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

4100

OK, merci.

MARC ST-HILAIRE

4105

PAR LE PRÉSIDENT:

Le dernier intervenant pour cette soirée, monsieur Marc St-Hilaire.

4110

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

Bonjour, mon nom est Marc St-Hilaire. Moi, ce serait une question en faveur économique.

4115

Avec l'arrivée de l'autoroute dans le secteur de Saint-Georges de Beauce, moi ce que je voudrais savoir, c'est est-ce qu'il va y avoir des fuites commerciales avec l'arrivée de l'autoroute; je voudrais que ce soit quantifié en dollars, s'il y a des fuites commerciales, en perte d'emplois.

4120

Je voudrais savoir aussi s'il y a eu des études pour savoir qu'est-ce que ça amène de plus pour les industries, en nombre d'emplois pour les industries de Saint-Georges.

PAR LE PRÉSIDENT:

4125

Monsieur St-Hilaire, je vais faire la même remarque que tantôt à madame Bilodeau, est-ce que demain vous êtes là?

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

4130

Sûrement, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense qu'on pourrait traiter de ces aspects-là aussi demain, c'est une question qui est assez large.

4135

Je sais qu'actuellement, il y a déjà une étude qui a été faite par le ministère, qui concerne les fuites commerciales, ce serait intéressant que demain on ait aussi un aperçu des fuites, en fait qu'est-ce que ça implique au niveau des commerces, quelles sont les mesures qui sont prévues pour réduire, atténuer en tout cas ces fuites-là.

4140

Donc je pense que demain, on pourrait aussi examiner cette question-là plus en détail, et la même chose pour les puits. Donc on pourra regarder ça demain, si vous permettez, étant donné l'heure assez tardive.

4145

Je préciserais aussi que depuis hier soir, on a examiné beaucoup les tracés Est et Ouest, demain on veut aussi examiner le tronçon commun, donc entre le raccordement sud et la 74^e Rue, projetée.

4150

Donc pour nous, c'est important aussi qu'on regarde les impacts du tronçon commun. Alors tout ça va faire partie des discussions de demain, avec la question commerciale et la question des puits.

Alors j'apprécierais beaucoup, monsieur, si on peut...

4155

PAR M. MARC ST-HILAIRE:

Je vous remercie.

4160

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc merci à tous, bonne nuit. Et on se retrouve demain à dix-neuf heures (19 h).

4165

SÉANCE AJOURNÉE AU 12 OCTOBRE 2006 À DIX-NEUF HEURES (19 H)

4170

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

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.