

**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 4

Séance tenue le 12 octobre 2006 à 19 h
Club de golf de Beauceville
721, route du Golf
Beauceville

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 12 OCTOBRE 2006

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS	2
PRÉSENTATION SUR L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE	11
PÉRIODE DE QUESTIONS	
Mme JOSÉE BILODEAU	14
PRÉSENTATION SUR L'ÉCONOMIE LOCALE	25
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. MARC MERCIER	38
Mme LUCETTE POULIN	44
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. ROGER CARETTE	59
M. MARIO GRONDIN	68
M. GUY QUIRION	75
Mme DIANE LEBLANC	80
M. DENIS DESSAINT	83
Mme LUCETTE POULIN	94
M. MARIO GRONDIN	102
M. GUY QUIRION	109
QUESTIONS DE LA COMMISSION.....	114
MOT DE LA FIN	128



SÉANCE DU 12 OCTOBRE 2006
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors bonsoir, nous allons débiter, si vous voulez bien vous asseoir.

10 Alors bienvenue à cette quatrième séance de la première partie de l'audience publique portant le projet de prolongement de l'autoroute 73, Robert-Cliche, entre Beauceville et Saint-Georges.

15 Alors j'aimerais rappeler que la première partie est consacrée au questionnement, donc questionnement sur le projet, questionnement par rapport au promoteur ou sinon aux personnes-ressources. Alors chaque question que vous adressez à la Commission m'est adressée à moi et je la dirigerai aux personnes concernées par votre question.

20 Je vous rappelle que ce soir, c'est la dernière séance publique pour la première partie. Nous allons poursuivre les travaux de la Commission par la suite, par du questionnement soit par écrit, et toutes les réponses qu'on va obtenir, tous les documents qu'on va obtenir vont être déposés dans les centres de consultation.

25 Je vous rappelle aussi que la deuxième partie sera consacrée à la présentation des mémoires ou les présentations verbales. Cette partie-là va débiter le 7 novembre prochain, et cette fois-là, par contre, ce sera à Saint-Georges, donc à la salle paroissiale de Saint-Georges.

30 J'aimerais aussi profiter de l'occasion pour vous dire que pour ce qui est des mémoires, on aimerait que les intentions de mémoires soient le plus rapidement possible indiquées à la Commission, pour qu'on puisse préparer l'ordre de présentation, qu'on puisse prendre connaissance des documents, des mémoires avant nos rencontres du 7 novembre. Alors nous vous demandons, la date limite c'est le 3 novembre, si vous pouvez les transmettre avant, ce serait apprécié aussi pour la Commission.

35 Ce soir, d'abord on va débiter avec deux (2) questions qui ont été, hier, disons mises en suspens, donc la première question qui touchait l'alimentation en eau potable, et je vais demander tout à l'heure à monsieur Labrie de nous faire une présentation de la question des eaux potables. Donc je réinviterai madame Bilodeau à revenir à la table.

40 Suite à cette question, on va aussi examiner la question concernant les aspects économiques, donc la question de monsieur Marc St-Hilaire qu'on a aussi reportée à ce soir.

Par la suite, on va aussi examiner, ce soir, la partie du tronçon qu'on n'a peut-être pas beaucoup discutée jusqu'à maintenant, donc la partie qu'on appelle le tronçon commun, donc à

45 partir du raccordement sud jusqu'à l'échangeur à Saint-Georges nord; donc c'est une partie qu'on veut aussi examiner ce soir.

Je vous rappellerai que la Commission est aussi en enquête, donc la Commission a son propre questionnement, donc ce soir on va aussi questionner le promoteur, les personnes-ressources pour des informations supplémentaires à nos travaux.

50

DÉPÔT DE DOCUMENTS

55 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'abord, ce que j'aimerais faire, c'est commencer par demander à monsieur Labrie s'il a des documents qui ont été déposés, des nouveaux documents ou de l'information additionnelle à nous communiquer.

60

PAR M. MICHEL LABRIE:

Tel que demandé, on a procédé au dépôt de la lettre du 9 septembre, correspondance avec la municipalité de Beauceville.

65

Pour ce qui est des autres dépôts, on avait dit qu'on regarderait pour les délais. Alors normalement, le dépôt sur les accidents, les compléments d'information, dans la semaine du 16 octobre; dépôt hydraulique, pour les calculs versus encore là la ville de Beauceville, on s'attend à pouvoir vous remettre quelque chose pour le 25 octobre; dépôt de l'analyse rang Saint-Charles, pour le 25 octobre; en fait sur le bruit, vous demandez un dépôt du rapport complémentaire, le 25 octobre aussi. Et enfin, aujourd'hui, normalement on a dû déposer la norme sur la classification fonctionnelle.

70

PAR LE PRÉSIDENT:

75

Parfait, merci beaucoup.

PAR M. MICHEL LABRIE:

Il va de soi que les dates que je vous ai données là, on va tout faire pour les respecter, on devrait y arriver.

80

Par contre, ce sera pas la même analyse exhaustive qu'on a faite sur le reste de l'étude. On répondra par la suite à vos questionnements, s'il y en a des supplémentaires.

85

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci beaucoup.

90

Il y a pas autre chose de votre côté, pas d'autres informations, correctifs ou quoi que ce soit par rapport à ce qui a été dit jusqu'à maintenant?

PAR M. MICHEL LABRIE:

95

Actuellement, non.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci beaucoup.

100

Je demanderais maintenant du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a des gens qui ont des documents à déposer, monsieur Mailhot?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

105

Non, j'ai rien pour aujourd'hui.

PAR LE PRÉSIDENT:

110

Municipalité de Saint-Georges, monsieur Francoeur, Beauceville?

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

115

Oui, oui, j'ai fait mes devoirs, donc je dépose les documents, il y avait trois (3) choses que je devais déposer.

D'une part, par rapport au parc industriel, je vous lis ce que les ingénieurs nous ont préparé:

120

"Suite à votre demande, nous confirmons que la conduite pluviale du parc industriel, ruisseau Olivier, a été planifiée en 1996 avec la réfection de la route 173. La conduite a été calculée avec une période de retour de dix (10) ans, utilisation des coefficients de ruissellement conservateurs de l'ordre de zéro point soixante-sept (0,67) à zéro point quatre-vingt-trois (0,83) pour les différentes parties du bassin versant, le tout sans ouvrage de rétention. Il y a donc une certaine marge de manœuvre possible sans compter la possibilité de bassin de rétention."

125

C'est signé par les ingénieurs.

130 La question qu'on avait hier – remarquez bien que je sais pas trop ce que ça veut dire, zéro soixante-sept (0,67) à zéro quatre-vingt-trois (0,83), mais j'imagine que les ingénieurs le sauront.

135 Hier, il y a eu une question concernant la 95^e Rue. Effectivement, le trafic lourd est interdit, sauf local. Donc je vous dépose le règlement de la Ville concernant ça, qui est conforme à la réglementation du ministère des Transports provincial qui nous demandait de classer les routes à l'intérieur de la ville.

140 Et enfin, je faisais allusion à des décisions de la CPTAQ, quand on a demandé un agrandissement du parc industriel, ils disaient qu'ils faisaient référence à déjà une décision antérieure qui disait qu'avec le tracé de référence, c'est-à-dire le tracé Ouest, la Commission comprenait que la zone urbaine pourrait s'étendre jusqu'à l'autoroute.

145 La décision antérieure, je vous la fournis, et on dit effectivement, je vous rappelle que c'était une décision, c'était un promoteur privé qui voulait faire un parc industriel dans l'ouest de la ville, c'est-à-dire de l'autre côté de la rivière, et on avait convenu avec la CPTAQ que le seul parc industriel de la ville de Beauceville serait à l'est, où il est situé présentement, et que la CPTAQ convenait qu'elle donnerait les accords pour dézoner les surfaces nécessaires dans ce seul parc industriel là.

150 Donc je vous inclus, en onze (11) copies, l'ensemble de ces choses-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

155 Merci beaucoup.

Monsieur Fontaine, de votre côté? Monsieur Bérubé, de la MRC, non plus.

Madame Sylvie Desjardins.

160 **PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:**

165 J'ai peut-être quelques éléments de réponse concernant les questions que vous aviez posées hier, entre autres l'attrance des cerfs pour les mares salines ou les bassins de rétention qui vont être construits le long de l'autoroute.

170 Alors pour répondre à cette question, j'ai contacté Christian Dussault, qui est un spécialiste de la grande faune, à notre Direction de la recherche, et il y a quelques études scientifiques principalement réalisées dans l'État de l'Indiana aux États-Unis, qui démontrent que les cerfs fréquentent et recherchent les mares salines, un peu comme l'orignal, c'est beaucoup plus documenté pour l'orignal mais semble-t-il que c'est aussi le cas pour le cerf.

175 Ce comportement-là répond à un besoin physiologique non seulement pour les mâles, comme je le disais hier, mais aussi pour les femelles adultes en période de gestation, quand elles portent des petits, et au moment de la lactation aussi, quand elles nourrissent leurs petits.

Alors il semblerait que les cerfs peuvent effectuer des excursions jusqu'à trois kilomètres (3 km) de distance de leur domaine vital pour fréquenter ces mares-là, et ces déplacements s'effectuent principalement la nuit, alors c'est la nuit que ça se passe.

180 Maintenant, il y a rien dans ces études-là qui vient démontrer clairement l'influence des routes sur la présence de ces mares salines là et les impacts en termes d'accidents routiers.

185 Le cerf vit dans le sud, dans les secteurs où les réseaux routiers sont très denses, et c'est très difficile de faire la relation entre la présence des routes et ces mares salines là. En fait, tout dépend de la disponibilité de ces sources de sel dans l'environnement; il y a des mares naturelles, dans les secteurs de faible drainage, au fond des vallées. Il y a des sources aussi qui viennent de l'homme, comme on connaît tous la pratique des chasseurs de mettre des blocs de sel pour attirer les animaux sur leurs propriétés, alors ça se fait de façon intense dans la Beauce entre autres, cette pratique-là est très populaire.

190 Alors malgré tout ça, on pourrait penser que le mauvais drainage, le long des routes, pourrait constituer une forme de risque pour attirer les cerfs. Maintenant, est-ce que les bassins de rétention permettront de concentrer le sel, probablement pas, parce qu'on peut penser que l'effet de dilution va y être plus important que dans des mares qui résulteraient par exemple d'un mauvais drainage le long de la route.

195 Alors probablement que les gens du ministère des Transports ont une opinion là-dessus également, mais c'est un petit peu l'analyse qu'on a faite à ce stade-ci.

200 L'autre élément, c'est encore une fois sur l'impact des sels de déglçage, mais sur les organismes vivants, monsieur faisait référence au ruisseau Fraser où on retrouve de la truite mouchetée. Alors l'effet négatif des sels de déglçage sur les organismes qui vivent en milieu aquatique, ça c'est bien documenté, c'est connu.

205 Je pourrais déposer un rapport d'évaluation sur les sels de voirie qui a été publié par Environnement Canada; c'est un document qui est public, qui est sur leur site Internet, je suis allée le chercher là aujourd'hui.

210 Je pourrais vous en résumer les grandes lignes si vous voulez.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

215 **PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:**

Alors selon Environnement Canada, il y a près de cinq millions de tonnes (5 M t) de sels de déglacage qui sont rejetés dans l'environnement au Canada chaque année, ça se fait beaucoup au Québec et également dans les provinces de l'est.

220

Il y a des concentrations de sels jusqu'à quatre mille trois cents milligrammes par litre (4300 mg/l) dans des cours d'eau adjacents à des réseaux routiers qui ont été mesurés, et les plus fortes concentrations, c'est évidemment au moment du dégel printanier.

225

Il y a dix pour cent (10 %) des organismes vivant en milieu aquatique, ça c'est pas juste les poissons, c'est aussi les algues, le zooplancton, les petits micro-organismes qui vivent dans l'eau, qui pourraient être affectés de façon létale à des concentrations de deux cent quarante milligrammes par litre (240 mg/l), et des concentrations encore plus faibles peuvent provoquer des changements dans la structure des populations et des communautés.

230

En ce qui concerne les poissons, il y a des études qui confirment que des concentrations aussi faibles que neuf cent quatre-vingt-dix milligrammes par litre (990 mg/l) ont des effets toxiques sur la truite arc-en-ciel.

235

Environnement Canada, dans ce document-là, conclut que les sels de déglacage pénètrent dans l'environnement en une concentration de nature à avoir un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou de nature à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie. Il considère ces sels comme toxiques au sens de l'article 64 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

240

Alors évidemment, Environnement Canada propose pas d'arrêter de mettre du sel sur les routes, il y a une question de sécurité derrière tout ça, mais il propose un code de pratique pour la gestion environnementale des sels de déglacage. Ce code-là prévoit l'élaboration d'un plan de gestion des sels de voirie et la mise en œuvre de meilleures pratiques de gestion pour l'épandage de sel.

245

Maintenant, je dois aussi préciser, comme je vous le disais pour la grande faune, on peut pas établir de différences en termes de qualité de l'habitat du poisson entre les tracés Est et Ouest. Je pense que c'est à ça que faisait référence la question de monsieur hier. Dans les deux (2) cas, tous les cours d'eau documentés dans l'étude du promoteur renfermaient de l'omble de fontaine, de la truite mouchetée. Et nos informations également, au ministère, font pas ressortir non plus de différences dans la qualité de l'habitat pour les deux (2) tracés.

250

Le ruisseau Fraser, c'est vrai que c'est un bon cours d'eau pour la truite mouchetée, où on retrouve des habitats de reproduction, des aires d'alevinage, comme d'ailleurs dans les ruisseaux Bertrand, Veilleux, Bolduc et Scully. On voit d'ailleurs ces informations à la figure 4.4 de l'étude d'impact.

255

260 Dans son étude d'impact, le promoteur juge l'impact d'importance moyenne, l'impact des sels de déglacage sur les cours d'eau. Le MTQ mentionne aussi qu'il n'existe pas de mesures d'atténuation applicables.

265 Je sais pas s'il existe, au ministère, un plan de gestion tel que proposé par Environnement Canada, et je ne sais pas non plus quelles sont les concentrations anticipées dans les bassins de rétention et cours d'eau récepteurs.

Alors voici l'information. Je pourrais déposer, si vous voulez, les documents en question.

PAR LE PRÉSIDENT:

270 Oui, merci beaucoup, madame.

Monsieur Guay, s'il vous plaît, du MAPAQ.

PAR M. JEAN-FRANÇOIS GUAY:

275 Rien de mon côté, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

280 Madame Roy, de la MRC Beauce-Sartigan.

PAR Mme LOUISE ROY:

285 Rien non plus, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

290 Peut-être avant de poursuivre, monsieur Labrie, concernant justement le code dont on vient de parler, est-ce que le ministère a aussi un code pour la question des épandages?

PAR M. MICHEL LABRIE:

295 Je vais faire une première réponse et on pourra la pousser, dépendant ce que vous souhaitez. Je vous dirais qu'hier, monsieur Chayer, qui s'occupe de l'entretien chez nous, il vous a dit que ça faisait vingt-deux (22) ans qu'il était au ministère, moi ça fait trente-deux (32) ans que j'ai commencé, j'ai commencé à l'entretien, et ça a énormément évolué depuis ce temps-là.

300 Initialement, tout se faisait manuel. Aujourd'hui, et depuis plusieurs années déjà, et il se fait énormément de recherche, et ça aussi, le Québec est à la fine pointe de la technologie, on assiste à différents congrès "mondiaux", on est associé, via l'AIPCR, à différents colloques mondiaux, donc on est vraiment à la fine pointe de ce qui se fait.

305 On est passé du manuel au contrôle électronique, au prémouillage des sels, tout ça dans le but de diminuer les quantités de sel qu'on met sur le réseau, pour des raisons économiques tout autant qu'écologiques, parce que ça coûte énormément cher, l'entretien d'hiver.

310 Pour ce qui est de ce qu'on parlait tout à l'heure, ministère de l'Environnement fédéral et ces choses-là, il y a même des tables qui regroupent l'ensemble des provinces du Canada qui ont siégé, de façon à rechercher encore là des produits de substitution et toutes autres formes de contrôle. Donc c'est en évolution, on est de tous ces panels-là, définitivement, et on travaille encore.

315 Et s'il existait une méthodologie autre, on serait à même de le savoir et aussi de migrer vers cette méthodologie-là.

320 Donc actuellement, on est en plein contrôle, on a mis des stations météo routières pour intervenir au bon moment, avec les bonnes quantités, il y a de la formation qui s'est faite, il y a des suivis qui se font de nos entrepreneurs aussi.

 Ça veut pas dire que tout est parfait, mais tout ce qui peut être fait est fait.

325 **PAR LE PRÉSIDENT:**

 Je comprends votre façon de faire, mais est-ce que le code dont madame nous a parlé, est-ce que vous l'appliquez d'une façon rigoureuse ou si vous vous inspirez de ce code-là, comment est-ce que vous appliquez ce qu'Environnement Canada fait?

330 Est-ce que vous participez à chercher des façons, comme vous dites, de minimiser les impacts, ou est-ce que le code, vous l'utilisez comme tel?

335 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

 Monsieur Bélanger va vous amener un complément d'information à ce sujet.

340 **PAR M. JACQUES BÉLANGER:**

 Le plan de gestion est en préparation et ça devrait être effectif autour de 2008.

PAR LE PRÉSIDENT:

2008, vous dites?

345

PAR M. JACQUES BÉLANGER:

Dans deux (2) ans, plus ou moins.

350

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci beaucoup.

355

Dans la salle, il y a des personnes-ressources, est-ce que vous avez des documents ou de l'information additionnelle à nous transmettre?

Donc on va poursuivre.

360

PAR M. MICHEL LABRIE:

Monsieur Chayer aurait une intervention à faire.

365

PAR M. CAROL CHAYER:

Madame, tantôt, nous a fait part du commentaire à propos d'Environnement Canada, je suis d'accord avec les conclusions, sauf que c'est macro.

370

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur, vous me parlez à moi, s'il vous plaît.

375

PAR M. CAROL CHAYER:

Ce que je voulais vous dire, c'est que les problèmes des marais salins, on rencontre ça quand on a des problèmes de drainage.

380

Entre autres dans le parc des Laurentides, c'est une route qui a été faite dans les années 47-50, et puis qu'il y a des concentrations, il y a des problématiques, c'est sur le roc, les problématiques.

Dans le cas de l'autoroute, c'est une route neuve, avec un drainage efficace qui va être neuf. C'est la première chose.

385 L'autre chose, hier ce que je vous parlais, c'est qu'en Beauce, généralement, on
dépende à peu près trente-trente-cinq-quarante tonnes (30 t-35 t- 40 t) de sel par kilomètre;
dans le parc des Laurentides, quatre-vingt-cinq-quatre-vingt-dix (85 t-90 t). C'est deux (2)
mondes, c'est complètement différent.

390 Juste pour votre information, il tombe en moyenne, dans le parc des Laurentides, cinq
cent cinquante centimètres (550 cm) de neige par hiver; ici, dans la région d'ici, on parle de trois
cent cinquante-quatre cents (350 cm-400 cm). C'est complètement différent.

395 Et puis l'autre précision que j'aimerais apporter, pour vous donner une idée, quand on
épand du sel, on a ce qu'on appelle un régulateur électronique, dans les camions, qui permet
de calibrer notre épandage, mettons généralement, c'est cent cinquante kilos (150 kg) lorsqu'il
neige abondamment, cent cinquante kilos au kilomètre (150 kg/km), de sel. Si on divise cent
cinquante (150 kg) par mille (1000 m), ça fait point quinze kilo par mètre (0,15 kg/m), par la
largeur de la route, la surface de huit mètres (8 m). C'est un peu comme si on prendrait une
poignée de sel et on la tirerait sur une largeur de huit mètres par un mètre (8 m X 1 m), c'est à
400 peu près la largeur de la table qui est ici.

Vous comprenez, avec deux-trois-quatre-cinq centimètres (2 cm-3 cm-4 cm-5 cm) de
neige, c'est très très très dilué. Donc en tout cas, à prime abord, à moins qu'il y ait des
problèmes de drainage, et on parle d'une route neuve, une autoroute neuve, moi je pense pas
405 qu'on va avoir des problématiques avec la faune, avec les poissons, ici, dans le secteur qui est
ici, avec les quantités qui sont tellement minimes.

Par contre, on pourrait peut-être élaborer plus et vous déposer un document à ce sujet-
là, à la Commission, on pourrait vous écrire tout ce que je viens d'expliquer.

410

PAR LE PRÉSIDENT:

Pour l'instant, je pense qu'on peut se satisfaire de la réponse. Si on a besoin
d'information supplémentaire, on peut communiquer avec vous éventuellement.

415

PAR M. CAROL CHAYER:

Excellent, merci.

420

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc je vous remercie beaucoup.

425

Donc on va poursuivre avec la question qui a été soulevée hier par madame Bilodeau,
concernant les impacts sur les puits, alimentation en eau potable.

Nous allons débiter par une présentation, je pense, monsieur Labrie, vous avez de l'information à nous transmettre.

430 Et suite à ça, madame Bilodeau, vous pourrez revenir vous asseoir pour qu'on puisse discuter, échanger.

435 **PRÉSENTATION SUR L'ALIMENTATION EN EAU POTABLE**

PAR M. MICHEL LABRIE:

440 Alors madame Lindsay va vous faire la présentation.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

445 Alors bonsoir. La présentation que je vais vous faire se divise en trois (3) parties, je vais commencer par vous parler de la procédure, comment on fonctionne, c'est quoi la méthodologie. Je vais revenir un peu sur les impacts du tracé et après, je vais vous parler du programme de suivi des puits d'eau potable.

450 Alors on va parler de la procédure tout de suite. Lorsqu'on débute une étude d'impact, à l'étape de l'étude d'opportunité, on fait toujours un inventaire hydrogéologique. Cet inventaire-là sert entre autres à déterminer le type d'alimentation en eau potable, aussi à déterminer la circulation des eaux dans le sous-sol, pour pouvoir déterminer où sont les zones à risque et aussi pouvoir déterminer des puits à échantillonner.

455 Souvent, cette étape-là, les tracés qui sont étudiés ne sont pas nécessairement les mêmes qu'à la fin de l'étude d'impact, c'est-à-dire qu'il y a des optimisations. On a vu, depuis mardi, qu'il y a eu plusieurs optimisations. Mais c'est pas nécessairement grave, parce que de toute manière, on revient par la suite, lorsque le tracé est précisé, pour revoir les puits et redéterminer un cycle d'échantillonnage.

460 Alors ça, c'est fait, bon là aujourd'hui, on est à l'étape de l'audience publique, une fois qu'on aura eu notre CA, notre décret, on va déterminer définitivement notre avant-projet, et on va pouvoir à ce moment-là déterminer exactement les puits qu'il faut échantillonner. Alors on va se faire un plan d'échantillonnage pour les puits, et on va aussi déterminer – c'est ça, on fait notre échantillonnage de puits.

465 Après, une fois que l'échantillonnage est fait, là on a un résultat concernant les puits qui sont contaminés, les puits qui sont à risque, la qualité des eaux de chacun de ces puits-là, et au niveau des plans et devis, là on précise encore plus le tracé et les emprises, le profil et tout ça, et on détermine aussi tout notre système de drainage, comment on va drainer la route, et on

470 tient compte du résultat des échantillonnages de puits pour déterminer s'il y a des mesures à
prendre aux plans et devis et pour, effectivement, après ça, déterminer un autre
échantillonnage de puits pour le programme de suivi.

475 Alors si on revient aux impacts pour notre projet qui est soumis à la Commission, bon,
on avait dit au départ qu'il y avait quatre (4) résidences sur la route Fraser, il y en a trois (3) ou
quatre (4) résidences sur le rand Saint-Gaspard, alors c'est ces résidences-là, on avait déjà
montré un petit peu, dans les jours précédents, où étaient situées les zones à risque pour ces
deux (2) secteurs-là.

480 Et il y a aussi la zone à risque du raccordement sud, à Notre-Dame-des-Pins, c'est les
deux (2) résidences qui sont à risque pour l'instant.

485 Il y a aussi un risque de contamination et d'interception d'une zone de captage pour le
puits municipal; c'est le puits municipal à Notre-Dame-des-Pins, il est localisé entre la route
Veilleux et la route Bernard, et à peu près à mi-chemin entre le tracé de l'autoroute et la route
173.

490 Bon, pour vous donner un petit peu plus de détail concernant ce puits-là, c'est le puits
numéro 4, à Notre-Dame-des-Pins. Il est en opération depuis 1979, il a un diamètre de quinze
centimètres (15 cm) et une profondeur de cent vingt-trois mètres (123 m).

495 Présentement, selon le Règlement sur le contrôle, comment on appelle ça, le captage
des eaux, ce puits-là dessert pour une quantité d'eau qui nécessite pas nécessairement d'étude
hydrologique supplémentaire, mais il peut y avoir de la protection à trente mètres (30 m) du
puits.

Sauf qu'on a eu une résolution municipale de Notre-Dame-des-Pins qui nous dit que ce
puits-là pourrait éventuellement desservir une plus grande partie de la population.

500 Alors ce qui va arriver, c'est que lorsqu'on va faire les plans et devis, on va se rasseoir
avec la municipalité de Notre-Dame-des-Pins, et il va possiblement y avoir une autre étude
hydrologique pour savoir où est la zone de captage des eaux et pour voir si l'autoroute a une
influence sur cette zone-là, et jusqu'où on va étendre la zone de protection, et quelles sont les
mesures qui devront être prises pour protéger le puits.

505 Alors ça, c'est sûr que ça se fait au niveau des plans et devis, quand on connaît les
emprises et les profils de l'autoroute.

510 Alors on en vient au programme de suivi d'eau potable. Là, tout ce que je vous ai parlé
avant, c'était avant la construction, mais une fois qu'on construit, on prend des actions. Alors il
y a des nouvelles analyses pour chacun des puits qui auront été déterminés à l'avance, tout

juste, tout juste avant la construction, pour être sûr de la qualité des eaux avant la construction, pour pouvoir déterminer les impacts après la construction.

515 Après, on a un échantillonnage de puits qui est classé à risque, à chaque printemps suivant la construction de l'autoroute, et ce pour au moins deux (2) ans, le minimum c'est deux (2) ans. Il peut arriver trois (3) choses, quand il y a des résultats de ces échantillonnages-là, de la composante des eaux.

520 Avant de parler des choses qui peuvent arriver, je vais vous dire qu'on analyse treize (13) paramètres différents, et vous voyez, je les lirai pas tous, mais entre autres on s'occupe des chlorures, du sodium, des nitrates, et c'est les treize (13) éléments qui sont dans les analyses des eaux de chacun de ces puits-là.

525 Alors une fois que les analyses sont faites, on a les résultats. Si la qualité, pendant les deux (2) ans de suivi, la qualité des eaux reste constante et il y a aucune contamination, bien, pour les puits qui ont cette caractéristique-là, on arrête le suivi; ça prend fin au bout de deux (2) ans.

530 Par contre, s'il y a une augmentation significative d'un des paramètres qu'on a vus tout à l'heure, mais qui n'a pas de danger pour la santé, on va continuer à faire le suivi, on fera pas d'action sur le puits immédiatement. Alors le suivi environnemental est prolongé au moins d'un an ou jusqu'à ce que l'augmentation significative du paramètre est stabilisée et que le puits est considéré comme étant correct.

535 Mais il peut arriver aussi que là, on constate qu'il y a une augmentation d'un paramètre qui excède les critères au niveau de la potabilité. Là, à ce moment-là, le service central qui fait ces analyses-là envoie des recommandations en région, soit en DT, soit au Centre de service, et là les gens prennent les recommandations et vont mettre en application tout de suite les recommandations.

540

 Les exemples de recommandations, ça dépend des problèmes qu'on rencontre. Alors si les éléments chimiques en excès peuvent être facilement traités, ce qu'on fait, c'est qu'il y a l'installation d'un appareil de traitement adéquat pour le puits. S'il y a une augmentation de chlorure, ça c'est dans la grande majorité des cas, ce qu'on fait, on creuse un nouveau puits en s'éloignant de la source de contamination.

545

 Alors on ferme le dossier uniquement lorsque le propriétaire aura trouvé une source d'alimentation en eau potable en quantité suffisante et en qualité équivalente à ce qu'il avait ou une qualité supérieure de ce qu'il avait au départ dans son puits.

550

 Et bon, on vous disait tout à l'heure que c'était les gens en région qui traitaient les dossiers, ça va rapidement parce qu'on est sur place, alors on peut aller facilement rencontrer les propriétaires.

555 Et enfin, bien, on fait des rapports écrits, notamment tous les propriétaires qui vont avoir vu leur puits échantillonné vont recevoir, par courrier, un rapport d'analyse d'eau de leur puits, ainsi que le tableau de concentration maximale qui est recommandée par le gouvernement canadien.

560 Et on fait aussi un rapport de suivi de puits à chaque année, jusqu'à temps que le programme de suivi soit terminé.

Alors je vous remercie de votre attention, ça termine la présentation.

565 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

570

PÉRIODE DE QUESTIONS
JOSÉE BILODEAU

PAR LE PRÉSIDENT:

575

Alors madame Bilodeau, si vous voulez vous approcher.

Madame Journault va débiter avec quelques questions pour commencer la discussion.

580 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Concernant le puits de Notre-Dame-des-Pins, qu'est-ce qui arrive si on s'aperçoit que l'autoroute, le tracé de l'autoroute vient causer un problème pour la recharge de ce puits-là; est-ce que c'est une éventualité et qu'est-ce qui pourrait être fait pour que Notre-Dame-des-Pins n'ait pas de problème à long terme.

585

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

On peut aller jusqu'à recreuser un puits, retrouver un autre puits. Ça dépend de la situation, ça dépend du problème qui est rencontré.

590

Mais bon, si on a un problème de recharge, il manque de quantité d'eau, c'est sûr qu'il faut trouver une source d'eau qui va pouvoir desservir la municipalité.

595 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Oui, et si aussi, il y a un problème de qualité, aussi?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

600 En fait, on va creuser jusqu'à temps qu'on trouve un puits qui répond.

PAR LA COMMISSAIRE:

605 Puis j'ai bien compris toute votre approche de gestion dans le cas où vous aviez détecté un problème dans les deux (2) ans, dans l'intervalle de deux (2) ans, ça se comprend très bien, tout ça, mais est-ce que vous avez déjà observé, au niveau de l'ensemble du Québec, des problèmes qui ont pu apparaître après deux (2) ans.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

610 En fait, ce que les spécialistes m'ont dit, qui s'occupent de ça, ce qu'ils m'ont dit, c'est que généralement, au bout de deux (2) ans, s'il est rien arrivé, il y aura pas de contamination. Il y a des cas particuliers, mais habituellement, au bout de deux (2) ans, pratiquement tous les dossiers sont fermés.

615 Le pire qui est arrivé, en tout cas au Québec, c'est cinq (5) ans. Mais c'était vraiment particulier, c'est arrivé à un puits. Mais là, je pourrais pas vous dire c'était quoi la problématique de la contamination, par contre, mais on m'a dit que c'est arrivée seulement qu'une fois.

PAR LE PRÉSIDENT:

620 Madame Bilodeau, est-ce que ça répond à vos questions ou si c'était un peu le sens de votre intervention d'hier?

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

J'ai une autre question, oui, par rapport aux puits.

PAR LE PRÉSIDENT:

630 Parfait, allez-y.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

635 Bon, c'est que madame Lindsay nous dit que la désignation des puits à potentiel de risque va être plus officielle quand ils vont avoir réalisé leurs plans et devis, mais il y a quand même, ce critère-là a quand même été pris en considération pour choisir le tracé Est ou le tracé Ouest, ça faisait partie des huit (8) critères qui ont été mis dans la présentation; quoi qu'il y a autant de critères que j'ai vus que de présentations, mais en tout cas, j'ai retenu ces huit-là (8),
640 l'eau potable semblait être un des critères pour discriminer une des variantes.

Alors c'est pour ça que j'aimerais quand même demander des précisions, ça me semble un peu vague comme description pour favoriser un tracé par rapport à l'autre.

645 Vous parlez, dans le tracé Est, qu'il y a quatre (4) résidences sur la route Fraser, comme il y a eu une analyse détaillée pour le tracé Est, alors je sais que ces puits-là sont situés de quarante (40 m) à deux cent vingt mètres (220 m) de l'autoroute, il y a trois (3) ou quatre (4) résidences sur le rang Fraser qui sont situées à cent quatre-vingts (180 m) à quatre cents mètres (400 m) de l'autoroute, mais il y a quand même aussi six (6) chalets dans le tracé Est qui auraient pas été comptabilisés et qui, à mon avis, sont aussi dans ces distances-là.

650 Et il y a toujours, dans le rang Saint-Charles, à la jonction du viaduc, alors rang Saint-Charles et viaduc, deux-trois-quatre (2-3-4) ou même cinq (5) maisons qui sont à peu près dans ces distances-là. Je connais pas la distance qu'il faut avoir, là, j'ai vu quatre cents mètres (400 m), est-ce que c'est plus, je le sais pas. Mais ces résidences-là sont à peu près dans cette distance-là, moi c'est juste à l'échelle de nos petites cartes qu'on a.

PAR LE PRÉSIDENT:

660 Qu'est-ce que vous voulez connaître, c'est pour le tracé Est, si en fait actuellement, les résidences qui ont été identifiées, s'il y en aurait pas d'autres qui seraient susceptibles d'être touchées par le projet?

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

665 Oui, il y en a d'autres.

670 Et c'est parce que du côté ouest, ils ont dit deux (2) à trois (3) résidences sur le rang Saint-Charles, et j'ai l'impression que ces résidences-là sont plutôt plus élevées que le tracé, alors à mon sens, il y a pas de problème. Et on dit les résidences aussi les plus rapprochées du quartier Vériéul, sans préciser le nombre.

Et pourtant, on a dit que juste avec cette comparaison-là, qu'il y avait le tracé Est qui était avantage.

675 Alors il faudrait avoir un peu plus de précisions.

PAR LE PRÉSIDENT:

680 Monsieur Labrie, est-ce qu'on pourrait savoir comment vous déterminez les zones à risque, de quelle façon ça se fait.

PAR M. MICHEL LABRIE:

Madame Lindsay, s'il vous plaît.

685

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Bon, je pense que je me suis peut-être mal fait comprendre tout à l'heure.

690

Les zones à risque, ça détermine pas nécessairement tous les puits, on n'identifie pas, au départ de l'étude, on n'identifie pas tous les puits; on identifie les zones. Mais ça veut pas dire que – bon, c'est sûr qu'on a identifié les zones, ici on a dit qu'il y avait une zone à risque, et il y a une zone à risque. Ici, il y a quand même quelques maisons, on avait dit quatre (4) maisons, dans le rang Saint-Gaspard, trois (3) ou quatre (4) maisons dans le rang Saint-Gaspard. Mais ça se peut peut-être que ce soit un petit peu plus, un petit peu moins, on le détermine un petit peu plus tard.

695

Pourquoi ça a été un élément discriminant, en fait c'est un élément positif pour le tracé Est, c'est simplement parce qu'ici, il y avait plus de résidences touchées, et ici, il y avait plus de résidences touchées, mais c'est des zones à risque. En fait, la zone à risque comportait plus de résidences dans le cas du tracé Ouest que dans le cas du tracé Est.

700

Mais il y a une chose que j'ai oublié de dire au tout début, c'est que dans l'étude qui a été faite par les services du ministère, il est dit que dans ce projet-là, les risques sont quand même faibles de contamination. Alors ça veut pas dire nécessairement qu'on va contaminer des puits, ça veut pas dire ça nécessairement.

705

Mais c'est sûr que quand on fait une analyse comparative, on prend les éléments, et ça c'est tout bête, c'est une question de nombre de maisons. Il y a un secteur où, dans le secteur Vérieul, il y a plus de maisons, c'est plus concentré, et au niveau du rang Saint-Charles, ici, qu'un peu plus haut, c'est plus rural, on l'a dit, alors il y a moins de résidences. C'est tout.

710

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais quand vous déterminez si un tracé, par exemple pour la question des zones à risque pour l'eau potable, quand vous déterminez qu'un tracé est préférable par rapport à un autre, c'est sur quelle base, c'est-à-dire sur la base de la quantité de population qui peut être touchée ou sur la base de la dimension de la zone?

715

720

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Bien, c'est un peu la dimension mais le nombre aussi, parce que la dimension peut être grande mais s'il y a personne qui habite dedans, c'est pas nécessairement un gros risque.

725 En fait, c'est vraiment le nombre de personnes qui peuvent éventuellement être touchées, on calcule ça en fonction des maisons qu'on touche.

PAR LE PRÉSIDENT:

730 Peut-être monsieur Fontaine, le puits en question, le puits qui dessert votre municipalité, tout à l'heure madame Lindsay nous a dit qu'il dessert un certain nombre de résidences actuellement, qu'éventuellement l'intention de la municipalité, c'est d'en desservir plus.

735 Est-ce que vous pouvez nous donner un peu l'ordre de grandeur, des chiffres, combien de résidences actuellement sont desservies par ce puits, et éventuellement qu'est-ce que vous projetez, en termes de desserte.

PAR M. FRANÇOIS FONTAINE:

740 Je vais demander à monsieur Poulin, l'inspecteur municipal.

PAR M. HUGUES POULIN:

745 Oui, Hugues Poulin, inspecteur municipal à la municipalité Notre-Dame. Le puits est limité à une quantité d'eau, c'est-à-dire ce puits numéro 4 là pompe douze (12) gallons à la minute, dépendamment du besoin de la municipalité, mais est mélangé à l'autre puits, l'autre puits qu'on a qui fournit, lui, soixante-dix (70) gallons-minute. Ça fait que ces eaux se mélangent, vont à un poste de traitement et après ça, vont dans un réservoir.

750 Mais il a été limité à douze (12) gallons-minute justement parce qu'au niveau de la municipalité, on voulait pas investir plus dans ce puits-là, faire une étude drastique et faire des aménagements qui auraient été beaucoup plus dispendieux. Ça fait que vu qu'il a été limité à douze (12) gallons, on n'était pas obligé de faire des études plus précises, si on veut.

755 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais combien de résidences est-ce que ce puits-là dessert?

PAR M. HUGUES POULIN:

760 C'est tout le réseau, toutes les résidences de la municipalité dans le secteur urbain.

PAR LA COMMISSAIRE:

765 D'accord. Alors on comprend que c'est une partie de la ressource en eau que vous utilisez pour tout le monde, mais ça représente quelle proportion de la municipalité; vous dites douze (12) par rapport à l'autre puits?

PAR M. HUGUES POULIN:

770

L'autre est soixante-dix (70) gallons, et lui douze (12) gallons, ils pompent tout le temps en même temps. Donc si on veut, c'est douze (12) sur quatre-vingt-deux (82) des gallons qui est la proportion qui vient du puits 4.

775

Il pourrait pomper plus, mais ça a été une décision qui a été prise à ce moment-là de la municipalité.

PAR LA COMMISSAIRE:

780

D'accord. Alors justement, son potentiel, vous ne le connaissez pas?

PAR M. HUGUES POULIN:

785

Oui. Le potentiel a été étudié, c'est un potentiel de vingt (20) gallons-minute, vingt-quatre (24) heures par jour.

PAR LA COMMISSAIRE:

790

D'accord. Et puis les mesures ou l'approche que le ministère des Transports propose pour vérifier justement la sensibilité de ce puits-là, est-ce que ça convient à la municipalité ou s'il y a des mesures autres que vous souhaiteriez voir mises en place.

PAR M. HUGUES POULIN:

795

Ça devrait convenir, parce que c'est sûr que le puits va être analysé, on sait qu'est-ce qu'il y a au niveau de l'eau, on le sait déjà, ça a toujours été suivi, ça a été étudié lors de la mise aux normes de l'eau potable à Notre-Dame, ça fait qu'on sait la qualité de l'eau qu'il y a à ce puits-là.

800

C'est sûr qu'après, il est facile de vérifier, au niveau de l'échantillonnage, si la qualité de l'eau de ce puits-là va varier.

PAR LA COMMISSAIRE:

805

Merci.

En complément à ça, puisqu'on est dans les zones à risque, nous aimerions savoir, et puis ce serait peut-être intéressant de se tasser un peu vers le sud, pour voir s'il existe des puits le long de la 35^e Avenue, à proximité de la 74^e Rue projetée à Saint-Georges.

810 Et puis est-ce que sont des secteurs, ça pourrait être une zone à risque pour les puits d'eau.

Est-ce que vous l'avez examinée, cette zone-là?

815 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Oui, ce sera pas long, je vais rien que vous mettre la carte.

820 Alors madame la Commissaire, oui, on a examiné, en fait il y a eu plusieurs optimisations au niveau de la 74^e et bon, à l'époque, on était supposé passer plus ici, ici, c'est entre la route Cumberland et notre tracé de la 74^e, et il y avait des résidences là, et on avait identifié effectivement des problématiques. Mais là, on passe plus loin, alors là, il y a pas vraiment de problématique.

825 Mais je vous dirais, comme je l'ai spécifié tout à l'heure, quand notre plan d'avant-projet définitif va être terminé et qu'on va avoir eu notre décret et qu'on va pouvoir avoir été dans les détails, dans plus de détails, ça se peut qu'éventuellement, on choisisse aussi de suivre des puits à cet endroit-là aussi.

830 Et tout à l'heure, dans ma présentation, j'ai oublié, j'aurais dû en parler, c'est qu'ici, où l'intersection à la 173 et la 74^e, effectivement il y a des résidences et il y a des puits qui auraient pu être touchés, mais comme ces résidences-là vont être expropriées ou acquises, bien, on les compte pas, on ne les comptabilise pas dans l'impact parce que ces puits-là ne serviront plus. Mais ce secteur-là était aussi dans les zones à risque, au début de l'étude.

835 Finalement, plus on avance, plus on sait ce qu'on fait, à un moment donné quand on sait qu'on va acquérir des résidences, on les compte plus comme des puits à risque, puisqu'ils desserviront plus personne.

840 Est-ce que ça va?

PAR LA COMMISSAIRE:

Oui.

845 Une autre question. Le puits numéro 7, situé à l'intersection du rang Saint-Charles et de la route Bertrand, environ sept cents mètres (700 m) du tracé Est...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

850

Je pense, monsieur, vous pourriez peut-être m'aider, je pense qu'il est dans ce secteur-là, le puits numéro 7 qui est le plus haut, le nouveau puits que vous avez fait, c'est près du rang Saint-Charles, et je pense qu'il est dans ce secteur-là. Il faudrait peut-être que...

855

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Poulin, vous pouvez...

PAR M. HUGUES POULIN:

860

Oui, le puits numéro 7 est très près sur le rang Saint-Charles, il est collé sur le rang Saint-Charles, si on veut.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

865

C'est pour ça qu'on disait, sept cent cinquante mètres (750 m) à peu près de l'autoroute. Il est situé – alors il y a pas de danger qu'on touche.

Et en plus, l'eau coule par en bas, ça fait qu'il y a pas vraiment de problème.

870

PAR M. HUGUES POULIN:

L'eau vient, si on veut, de deux (2) secteurs, ça a été étudié par les hydrogéologues, une branche est comme une rivière souterraine qui viendrait de Saint-Simon et l'autre branche, plus vers la Cumberland. C'est ce que les hydrogéologues ont dit, au niveau de l'approvisionnement du puits 7.

875

PAR LA COMMISSAIRE:

880

Très bien.

Une fois que vous avez fait votre plan d'échantillonnage, vous en êtes rendus là, est-ce que ce plan d'échantillonnage détaillé est soumis au ministère Développement durable, Environnement et Parcs, ou si vous en êtes l'unique gestionnaire, du programme de suivi.

885

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

À moins qu'il y ait des collègues, à moins qu'ils le sachent, moi je le sais pas. Il faudrait que je me renseigne, madame Journault, j'en ai aucune idée.

890

Notre plan de suivi est déposé, nos rapports de suivi sont déposés, mais le plan d'échantillonnage, non, pas nécessairement.

Mais je vais me renseigner et on va vous revenir avec ça, avec les documents...

895

PAR LA COMMISSAIRE:

D'accord. C'est pour savoir si les municipalités qui sont mises à contribution pour voir si, effectivement, votre localisation de station correspond à leurs attentes, aussi. C'est dans ce sens-là, le sens de ma question.

900

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Quand c'est un puits municipal, évidemment, il y a pas de problème, on va aller voir, c'est sûr. Mais pour les puits privés, il faudrait – est-ce que tu le sais, Jacques?

905

PAR LA COMMISSAIRE:

Vous nous reviendrez par écrit.

910

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Merci.

915

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être une question pour monsieur Mailhot, concernant le suivi, j'aimerais revenir sur la question du deux (2) ans.

920

Est-ce qu'au ministère, vous avez des données à cet effet, qu'après deux (2) ans, s'il y a pas eu de problèmes détectés à l'intérieur d'une période de deux (2) ans, que par la suite, tout semblerait être disons sans problème.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

925

Les informations que j'ai, c'est que normalement, les puits que le ministère des Transports regarde, c'est souvent des puits privés qui sont très près des routes, donc peut-être de l'ordre de cinquante mètres (50 m), et à cinquante mètres (50 m), effectivement, en dedans de deux (2) ans, ça risque de donner des résultats, surtout si on regarde les sels de déglacage comme préoccupation.

930

Par contre, ici il y a le puits de Notre-Dame-des-Pins, qui est à trois cents mètres (300 m), dans le roc. On sait pas où est l'aire d'alimentation, ça risque de pas être assez, deux

935 (2) ans, pour suivre un puits comme ça. Surtout que là, je sais pas la qualité d'eau du puits en question, on dit qu'on l'a mais habituellement nous, lorsqu'on fait faire des suivis, en fait le règlement oblige de faire des échantillons des puits comme ça, des puits de municipalités, c'est sur la distribution, donc après que ça ait été traité.

940 Donc selon les règlements qu'on a actuellement, ils nous fournissent les données une fois traitées. Bien, ils ont peut-être effectivement, quand même, les données qui sont du puits lui-même, mais je pense que dans le cadre de ce suivi-là, il va falloir que ce soit un suivi du puits, et non pas un suivi de l'eau de consommation. Parce qu'évidemment, ça va être très différent.

945 Et comme je mentionne, compte tenu de la distance, que c'est dans le roc dans ce secteur-là, on va possiblement demander plus longtemps. Parce qu'il faut comprendre qu'à l'étape du décret, le gouvernement peut mettre des conditions au décret, il peut approuver ou pas, il peut approuver aux conditions qu'il veut le projet.

950 Donc jusqu'à aujourd'hui, je pense que les puits ont un intérêt marqué auprès de la population et on va sûrement avoir à mettre une condition et on va vouloir, à moins que le ministère s'engage, dans un autre document, à fournir le programme au ministère, on va le demander.

955 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Très bien. Alors on comprend que c'est important et on va avoir d'autres informations là-dessus.

960 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

On aurait un commentaire supplémentaire.

965 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

970 Est-ce que je peux ajouter quelque chose. Concernant les puits municipaux, quand on fait la recherche avant la construction et pendant les plans et devis, c'est pour prendre des mesures, soit mettre des membranes d'imperméabilisation, faire une aire de protection. Alors c'est sûr qu'on va le suivre après, mais on prend des mesures avant.

975 Tandis que dans le puits privés, ce qui arrive, si on n'est pas certain, parce que quand c'est très très collé après l'emprise, on le sait qu'on va le contaminer et on va faire des procédures, normalement c'est au niveau des acquisitions, et on les change, les puits, on n'attend pas nécessairement qu'ils soient contaminés, mais ce que je veux dire, c'est qu'au niveau du puits municipal, il y a des mesures de construction qui vont avec la construction de l'autoroute. Normalement ces mesures-là devraient être suffisantes.

980 Mais c'est sûr qu'il va y avoir un suivi après, et puis si la Ville constate un problème, c'est sûr que le ministère et la municipalité sont toujours en contact, et c'est souvent, le Centre de services, le premier répondant pour ce type, s'il y a une urgence quelconque parce qu'il y a une contamination du puits municipal, c'est le Centre de services qui s'occupe de ça, ils sont sur place, ils sont juste à côté, alors ça va vite.

Je voulais rien qu'apporter cette précision-là.

985 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup de cette précision.

Monsieur Labrie.

990

PAR M. MICHEL LABRIE:

995 Peut-être un dernier commentaire aussi pour rassurer tout le monde, là. Le programme, c'est systématiquement deux (2) ans, mais pour avoir géré les équipes qui s'en occupaient longtemps, on a parlé tout à l'heure d'un cas de cinq (5) ans avec suivi, mais une plainte arriverait sept (7) ans après, on va y aller, on va aller faire l'expertise, on va envoyer les hydrologues et tout ce qu'il faut pour faire l'étude quand même.

1000 C'est pas parce qu'il y aura une année, il y a pas de prescription là-dessus. C'est rare que ça arrive, mais si ça arrivait, on va être là, on en a déjà traité.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup.

1005

Madame Bilodeau, je pense qu'on pourrait peut-être passer à une autre question, je vous invite à vous réinscrire si vous avez des questions additionnelles.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

1010

En fait, ce que j'en comprends, c'est que quelques maisons dans le tracé Est ou Ouest, par rapport à un puits municipal, on peut pas...

PAR LE PRÉSIDENT:

1015

En fait, ce qu'on a compris, c'est des zones à risque qui ont été déterminées, c'est pas nécessairement en termes de nombre de maisons, mais en population desservie ou en fonction, bien sûr, du nombre de résidences aussi, mais c'est pas un nombre, je dirais, un

1020 nombre précis qui a été identifié, mais plutôt une zone qui dessert un certain nombre de population. Et c'est par rapport à ça que le choix a été fait.

PAR Mme JOSÉE BILODEAU:

1025 OK, merci.

PRÉSENTATION SUR L'ÉCONOMIE LOCALE

1030 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors il y avait la question hier de monsieur Marc St-Hilaire, qui concernait l'économie locale, en particulier les fuites commerciales, si je me trompe pas.

1035 Monsieur Labrie, je pense que vous avez une petite présentation à nous faire à ce sujet, et un peu comme je viens de faire pour madame Bilodeau, j'inviterai par la suite monsieur St-Hilaire à venir à la table des participants.

PAR M. MICHEL LABRIE:

1040 Monsieur Normand Gauthier, qui va faire la présentation.

PAR M. NORMAND GAUTHIER:

1045 Merci monsieur le Président. Je suis Normand Gauthier, je suis le chef des études environnementales chez Tecsalt, et je vais vous présenter l'essentiel, c'est-à-dire les faits saillants du rapport sur les impacts économiques et commerciaux qui a été réalisé par le personnel de notre service des études économiques.

1050 Je dois dire en premier lieu que ce rapport-là fait partie du dossier de l'étude d'impact, il est disponible pour consultation par toute personne intéressée, et la présentation que je vais en faire, c'est essentiellement les faits saillants de ce rapport-là.

1055 Ce rapport-là a été produit en version finale en novembre 2003, donc il a maintenant presque trois (3) ans.

1060 Alors la méthodologie qui a été suivie pour réaliser cette étude, essentiellement les sources de données proviennent d'enquêtes auprès de trois (3) publics, les commerçants existant le long de la route 173, la clientèle de ces commerces-là et, finalement, les personnes clés dans les parcs industriels.

Les objectifs de cette étude, premièrement évaluer les fuites commerciales, donc spécifiquement auprès des commerces, et deuxièmement, évaluer les impacts sur les établissements industriels.

1065

Intéressons-nous d'abord à l'aspect commercial. Dans la zone d'enquête, qui va essentiellement du chemin du Golf jusqu'à la fin de la zone d'étude au sud, on a relevé soixante-dix (70) commerces qui appartiennent à quatre (4) catégories bien précises, la première qu'on appelle les biens automatiques, c'est-à-dire les épiceries, les pharmacies, donc les biens essentiels où les gens vont normalement de façon répétitive, alors il y en a cinq (5) dans la zone d'étude; les commerces de biens semi-automatiques, donc pour lesquels l'achat demande une certaine réflexion et un choix de la part du consommateur, que ce soit pour des vêtements, des meubles, des concessionnaires automobiles, des commerces de ce genre-là, alors il y en a quarante (40) sur soixante-dix (70), c'est-à-dire cinquante pour cent (50 %) des commerces; troisième catégorie, les restaurants et les établissements d'hébergement, pour seize (16) commerces dans la zone enquêtée; et finalement, les stations-service, huit (8) stations-service dans la zone enquêtée.

1070

1075

1080

Alors on a mené, comme je le disais, des enquêtes auprès des commerçants et auprès des clients.

Alors le tableau qui est ici présenté, de façon résumée, les pertes d'achalandage, alors tous les chiffres qui sont dans ce tableau-là sont des pertes, des pertes potentielles estimées soit par les commerçants, soit par les clients. Alors au niveau de commerces de biens automatiques, les commerçants enquêtés ne prévoient aucune perte, alors il y a pas de pertes d'achalandage, il y a pas de pertes de chiffres d'affaires qui ont été notées; au niveau des biens semi-automatiques, les commerçants estiment perdre jusqu'à sept point cinq pour cent (7,5 %) de l'achalandage; au niveau des établissements de restauration et d'hébergement, jusqu'à vingt pour cent (20 %) de l'achalandage; et au niveau des stations-service, les commerçants estiment qu'ils pourraient perdre jusqu'à vingt-sept pour cent (27 %) de leur achalandage.

1085

1090

Du côté des clients, en termes d'achalandage, trois pour cent (3 %) des clients des commerces de biens semi-automatiques ont déclaré qu'ils ne seraient pas venus à ce commerce-là s'il y avait eu une autoroute à leur disposition, tandis que le chiffre au niveau de la restauration est de sept point cinq (7,5 %), et des stations-service, neuf point neuf pour cent (9,9 %).

1095

En termes de chiffre d'affaires, les commerçants, au niveau des biens automatiques, semi-automatiques, estiment qu'ils ne perdront aucun volume d'affaires, aucun chiffre d'affaires dû à la présence de l'autoroute, tandis qu'au niveau de la restauration et de l'hébergement, c'est jusqu'à dix-sept point cinq pour cent (17,5 %) selon les commerçants, et au niveau des stations-service, jusqu'à dix-huit point cinq pour cent (18,5 %).

1100

1105 En ce qui concerne les clients, quand on leur demande, eux, quel aurait été leur
comportement en présence de l'autoroute, ça se traduit dans une baisse du chiffre d'affaires qui
serait de zéro (0 %) à trois pour cent (3 %) pour des biens semi-automatiques, de quatre point
trois (4,3 %) à cinq pour cent (5 %) pour ce qui est des commerces de restauration et
d'hébergement et de six point cinq (6,5 %) à neuf point huit pour cent (9,8 %) pour ce qui est
des commerces de type stations-service.

1110 Alors pour aller directement en termes de conclusion, la baisse du chiffre d'affaires au
niveau des biens automatiques, il y en a aucune de prévue; des biens semi-automatiques, on a
parlé de zéro (0%) à trois pour cent (3 %). En termes de dollars, qu'est-ce que ça représente,
c'est de zéro (0 \$) à un million cinq cent vingt-deux mille dollars (1 522 000 \$).

1115 Pour ce qui est des commerces de restauration et d'hébergement, de quatre point trois
(4,3 %) à cinq pour cent (5 %) de baisse de chiffre d'affaires anticipée, ça représente des
sommes de deux cent cinquante sept mille sept cent quinze (257 715 \$) à deux cent quatre-
vingt-dix-neuf mille cinq cent treize dollars (299 513 \$); et des stations-service, six point cinq
1120 pour cent (6,5 %) à neuf point huit pour cent (9,8 %), ça représente des montants de six cent
quatre-vingt-neuf mille (689 000 \$) à neuf cent quatre-vingt-un mille dollars (981 000 \$).

1125 Aussi, d'autres faits par rapport aux fuites commerciales, l'enquête qu'on a faite
démontre quand même que soixante-quatorze pour cent (74 %) des commerçants enquêtés
sont favorables au projet.

1130 Il y en a quarante-trois pour cent (43 %) qui, néanmoins, estiment qu'ils seront affectés
négativement par le projet, que ce soit en termes de perte d'achalandage ou perte de chiffre
d'affaires. Et les commerçants estiment que la baisse de chiffre d'affaire qu'ils appréhendent
pourrait faire en sorte que seize (16) emplois pourraient être perdus dans leurs commerces, sur
un total de quatre cent quatre-vingt-six (486) emplois existants. Donc ça représente une
baisse, une perte d'emplois de trois pour cent (3 %) du nombre d'emplois qui existent dans ces
services-là.

1135 Il faut remarquer aussi qu'aucun commerçant a déclaré qu'il allait fermer ses portes
suite à l'entreprise; donc tous les commerces prévoient quand même demeurer en opération.

1140 Les parcs industriels maintenant. On a procédé par un échantillon de quatorze (14)
établissements industriels dans les parcs de Beauceville et de Saint-Georges-Est. Les
industries ont été choisies de concert avec les directeurs de chacun des deux (2) parcs
industriels qui nous ont indiqué des entreprises représentatives en termes de taille, donc des
entreprises de toutes les tailles, des très petites et des très grandes, et ce dans les deux (2)
municipalités.

1145 Alors bon, c'est pas une grosse surprise si on dit que cent pour cent (100 %) des
répondants étaient favorables au projet d'autoroute, et aussi cent pour cent (100 %) des

industries enquêtées pensent que leurs activités seront affectées positivement d'une façon ou de l'autre par la venue de l'autoroute, que ce soit en termes de chiffre d'affaire, d'emplois, ou d'une meilleure satisfaction de leur clientèle.

1150

Quarante-trois pour cent (43 %) des entreprises enquêtées prévoient un impact positif sur le chiffre d'affaires, donc une croissance de deux point cinq pour cent (2,5 %) en moyenne, et soixante-quatre pour cent (64 %) des établissements estiment que le projet aura un impact positif sur l'emploi.

1155

Alors quand on reporte la croissance, les embauches supplémentaires que ces entreprises-là estiment devoir faire, on en arrive à un total de cent soixante-dix-sept (177) emplois qui pourraient être créés dans les entreprises industrielles de la zone d'étude Beauceville et Saint-Georges.

1160

Les industries ont identifié également d'autres bénéfices, dont ils pourront profiter. Premièrement, des économies en temps de transport, que ce soit pour leur personnel ou pour leurs livraisons; des économies en frais de transport; et puis des économies aussi en termes d'entretien de leurs flottes de véhicules.

1165

Et un autre bénéfice qui est attendu de l'autoroute, c'est de faciliter l'embauche de cadres supérieurs. C'est-à-dire que la venue de l'autoroute va agrandir le bassin de main-d'œuvre potentielle et va faciliter le recrutement de personnel hautement qualifié pour venir travailler dans la région.

1170

Alors c'est l'essentiel des faits saillants du rapport économique, ça complète ma présentation, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1175

Peut-être une question, monsieur Gauthier.

1180

On comprend que les impacts, en fait les impacts négatifs, les impacts positifs que vous avez démontrés ici, mais l'impact négatif, on comprend que c'est la circulation de transit qui va être transférée, si on veut, sur l'axe de l'autoroute, qui fait en sorte que certains commerçants, qui ont des achalandages plus axés sur la clientèle de passage, peuvent être affectés par ce projet-là.

1185

Maintenant, en termes d'atténuation, est-ce que le ministère a des façons, des solutions pour permettre d'atténuer les effets pour ces commerçants particuliers qui sont touchés par le déplacement du transit sur un autre axe.

PAR M. NORMAND GAUTHIER:

1190 Les mesures d'atténuation, je pense que c'est le ministère qui les assume. Alors...

PAR LE PRÉSIDENT:

1195 C'est parce que je parle à vous, c'est comme si je parlais au ministère.

Monsieur Labrie, allez-y.

PAR M. MICHEL LABRIE:

1200 En fait, ce qu'on a dit en début de session, c'est qu'on s'était associé entre autres avec la municipalité de Beauceville; si vous vous souvenez, on a fait faire une étude économique, l'étude de Roma Fluet, dans laquelle le ministère s'est investi, dont les frais ont été supportés par le ministère.

1205 Et il est ressorti là-dessus, et vous vous souvenez des mesures de mitigation qu'on marquait, que ça dépendait du dynamisme, parce qu'il n'y a pas de solution miracle, autre que celle qu'on s'est associé en partenaire avec la municipalité, et que dans ce cadre-là, on va continuer à évoluer avec la municipalité, s'ils le requièrent, pour faire des suivis et regarder, exactement comme on regardait hier, si vous vous souvenez, quand on parle d'aménagements
1210 au parc industriel ou toute autre mesure.

Je pense que c'est évolutif en fonction de la situation de chacun des commerces.

PAR LE PRÉSIDENT:

1215 Donc, vous comptez faire un suivi.

PAR M. MICHEL LABRIE:

1220 Absolument, et demeurer partenaire avec la municipalité.

PAR LE PRÉSIDENT:

1225 Parfait.

Maintenant, en termes des impacts positifs, on parlait d'un gain de temps, en termes de frais de déplacements et tout ça, est-ce que vous avez fait une évaluation du gain de temps que pouvait représenter le projet.

1230 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Est-ce qu'on a des données sur cette mesure-là?

1235 **PAR M. NORMAND GAUTHIER:**

Dans le cadre de l'étude économique, non, parce que c'est l'enquête auprès des commerçants et des industries. Alors eux perçoivent un gain de temps mais, je veux dire, ça fait pas partie de l'étude comme telle.

1240 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est pas possible pour vous de l'évaluer, de dire, écoutez, à partir des données, des distances...

1245 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

On prend note de votre questionnement, et on va regarder. Il y a sûrement des données qui existent, qui pourraient être sorties.

1250 Vous seriez intéressé par quelles...

PAR LE PRÉSIDENT:

1255 En fait, par le gain de temps qui pourrait être occasionné, et si vous avez des données aussi sur ce que ça peut représenter en termes de gains économiques, le transport des marchandises.

Mais je précise, ce serait pour les deux (2) parcs industriels. Je sais pas si vous voyez un peu le sens de ma question.

1260

PAR M. MICHEL LABRIE:

Par rapport aux parcs industriels surtout. Ces gens-là ont, eux, détecté dans le fond un avantage...

1265

PAR LE PRÉSIDENT:

Absolument.

1270 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

On va valider, voir qu'est-ce qui existe comme données. C'est possible qu'il y ait des choses.

1275 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Parfait, merci.

Monsieur Francoeur.

1280

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

Je suis d'accord avec monsieur Labrie concernant les pertes économiques qui peuvent être compensées, mais c'est d'autant plus important que la ville puisse avoir une zone près de l'autoroute à développer.

1285

Parce que j'imagine que les emplois perdus, à cause de la construction et de l'opération de l'autoroute, peuvent être compensés par l'installation de nouveaux commerces près de l'autoroute.

1290

Et c'est pour ça que la Ville de Beauceville tient absolument à avoir un axe nord-sud, et tout près de l'autoroute, qu'on puisse avoir des endroits de développement pour nos commerçants, nos hommes d'affaires.

1295 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce qu'à ce moment-là, ça pourrait être un changement de type de commerces?

En fait, ce que vous visez, c'est des commerces similaires ou des commerces tout autres?

1300

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

Dans le cas de Beauceville, ça peut même, en termes de développement, en tout cas je pense qu'il y a pas de cachette, on va parler en français, on peut pas dire qu'en termes d'hébergement par exemple, et vous en êtes la preuve vivante, parce que je pense pas que vous restiez à Beauceville pendant les auditions, alors on n'est pas énormément équipés.

1305

Avec la présence d'une autoroute, avec la présence d'une zone de développement, à ce moment-là, il est pas impensable de penser de voir la création d'un motel ou d'un hôtel tout près, situé tout près de l'autoroute et du parc industriel.

1310

1315 Parce que quand même, les industries génèrent beaucoup de déplacements pour leurs clients, on a la chance d'avoir quelques industries qui sont provinciales, pour ne pas dire nationales, donc tout ça va amener un certain dynamisme.

1320 Mais présentement, ça va amener un développement, mais en autant que la ville ait la chance d'avoir des endroits bien positionnés, en termes commercial, en termes de marketing, pour qu'on puisse en retirer des bénéfices.

D'où nos négociations avec le ministère et d'où notre insistance pour faire en sorte qu'on ait un espace près de l'autoroute pour pouvoir donner la chance à nos hommes d'affaires de Beauceville, ou même d'ailleurs dans la Beauce, ou même de l'extérieur, de pouvoir investir.

1325 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1330 Est-ce que le fait par exemple d'enlever les véhicules de transit, donc les camions entre autres, est-ce que ça donne une opportunité à la municipalité de développer son centre-ville d'une autre façon, peut-être pour amener une autre activité ou donner un autre cachet, si on veut, au niveau commercial.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

1335 Il faut comprendre que Beauceville a la chance d'être à l'origine de la route 108 qui, pour la plupart, est la voie d'accès pour les États-Unis.

1340 Je pense que la majorité du transport d'exportation aux États-Unis passe par la route 108 pour connecter avec la 55 et l'autoroute qui s'en va aux États-Unis. D'ailleurs, ça a été prouvé dans des enquêtes qu'on a faites en 96-97, avec les compagnies de transport, que la méthode la plus économique pour aller à Boston, New York, en Nouvelle-Angleterre, et puis à New York, c'était en passant par la 108 et la connexion des autoroutes américaines, il y avait moins de péages, ça prenait une heure de moins, etc.

1345 Donc la route 108 origine à Beauceville, donc à ce niveau-là, il y aura, et selon même je pense, si je me rappelle bien de l'étude d'impact, il y aura pas de changement avec la venue de l'autoroute, ils vont sortir à la route du Golf, ils vont aller prendre la 108. Et les gens, je dirais du sud de la Beauce, vont venir prendre la 108 ou vont la prendre, maintenant ils peuvent la prendre par Saint-Georges, Saint-Éphrem, etc.

1350 Mais il reste que la Ville va avoir des devoirs à faire, au niveau de l'amélioration de son secteur commercial, en raison de la présence de Saint-Georges, il y a pas de cachette là non plus, on est une ville de six mille cinq cents (6500), Saint-Georges, tout près de trente mille (30 000); secteur commercial assez développé.

1355 Nos commerçants doivent déjà, à l'heure où on se parle, sans présence de l'autoroute, développer des créneaux plus spécialisés. Je pense qu'on n'a pas le volume, le potentiel de monde pour développer un secteur commercial pour concurrencer Saint-Georges. Il faut être réaliste, là.

1360 Mais on peut développer des créneaux et la Ville, avec ses commerçants, va devoir développer ces créneaux-là, avec peut-être une autre approche, être plus original et puis faire en sorte de développer ce secteur-là.

1365 Et la présence de l'autoroute, à partir du moment, et puis c'est écrit dans les mêmes études de Fluet, à partir du moment où les gens se prennent en main et que la Ville les supporte, bien, l'autoroute va pouvoir être un facteur et on va pouvoir sortir un peu du monde de l'autoroute.

1370 Dans le fond, ce qu'on vise, c'est que les gens sortent à Beauceville et prennent la 173 jusqu'à Saint-Georges, après avoir passé par Beauceville, en bon français.

1375 Mais il reste qu'il va y avoir un effort de la part de la Ville, de la part des commerçants locaux, pour développer ça. Mais il reste qui si on parle des clientèles de passage ou si on parle des clientèles liées au parc industriel, il va falloir avoir une zone près de l'autoroute, que les gens puissent développer pour attirer les gens.

PAR LE PRÉSIDENT:

1380 Merci beaucoup.

1385 Sur un autre ordre d'idée, monsieur Labrie, en termes de retombées économiques, la construction va engendrer des travaux, donc il va sûrement y avoir des retombées en termes d'emplois, soit directes, indirectes, est-ce que vous avez une évaluation des retombées que peut engendrer un projet de ce type-là.

PAR M. MICHEL LABRIE:

Il semblerait qu'il y a pas d'évaluation qui a été faite dans ce sens-là.

1390 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que c'est possible, encore une fois, de vous demander de nous fournir, au moins en termes d'emplois directs-indirects, il doit exister des façons de faire...

1395 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

On va essayer de valider les chiffres par rapport à ce questionnement-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1400 J'ai vu madame Lindsay s'approcher, est-ce que...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1405 Oui. C'est que dans le tronçon précédent, présentement on est en train de faire une étude de suivi pour justement être capable d'évaluer ce genre de chose là, parce que ça fait plusieurs – bon, au Québec, c'est pas la première étude d'impact, et on est souvent confronté avec un manque de données.

1410 Alors dans plusieurs régions où il y a eu des études d'impact et il y a des voies de contournement, on fait un suivi. Nous, on fait un suivi pour l'autoroute 73, mais dans d'autres régions, ils font aussi des suivis et éventuellement, on va mettre ces suivis-là en commun, et on va pouvoir voir vraiment les impacts qu'ont nos chantiers.

1415 Alors on en est là, on n'a pas de données au niveau...

PAR LE PRÉSIDENT:

1420 Je vous laisse quand même regarder ce que vous pouvez nous fournir, s'il y a des données qu'on pourrait obtenir, ce serait intéressant pour nous.

PAR LA COMMISSAIRE:

1425 Peut-être pour compléter, est-ce qu'il y a une stratégie, au ministère, pour que les contrats puissent être davantage octroyés au niveau des régions concernées?

1430 Parce que par exemple, dans les grands projets, comme par exemple Hydro-Québec ou lorsqu'il y a une aluminerie qui s'implante par exemple, ils se sont aperçus que c'était très intéressant de subdiviser les lots par exemple, pour que les entreprises locales puissent davantage faire affaire avec le promoteur, participer aux travaux.

Est-ce que vous avez une approche semblable.

PAR M. MICHEL LABRIE:

1435 Il y a pas de politique dans ce sens-là puisque nous, on va en soumission publique carrément.

1440 Par contre, usuellement, et on le voit habituellement, les spécialisations ou même les entrepreneurs généraux vont venir avec leurs hommes clés, etc., mais le camionnage en vrac, entre autres, est local, c'est toujours les postes qui sont "locals" qui l'ont.

Donc habituellement, quand même, le milieu se voit impliqué, j'appellerais ça raisonnablement, par rapport à certains niveaux d'emplois.

1445 Mais si vous parlez d'usine de pavage ou des choses comme ça, encore là, bien souvent, c'est des usines implantées dans le coin, avec qui même les entrepreneurs de l'extérieur vont faire affaire. En tout cas, dans quatre-vingts pour cent (80 %) au moins des cas, c'est ce qui se produit.

1450 Mais il y pas d'exclusivité d'accordée ou d'avantages d'aucune sorte dans ce sens-là.

PAR LA COMMISSAIRE:

1455 C'est parce que là, je faisais référence par exemple à Hydro-Québec qui a aussi la même politique, mais en subdivisant les lots, de façon à ce que les contrats soient moins de grande envergure, de plus petits entrepreneurs étaient susceptibles de participer d'une certaine façon au travail. C'était juste dans ce sens-là que je posais la question.

PAR M. MICHEL LABRIE:

1460 En fait, je vous dirais que la petite entreprise est appelée souvent à travailler, parce qu'on a des travaux de cette envergure-là, on parle de l'autoroute mais l'ensemble du réseau, quand même, est en réfection constante, etc., et habituellement, ce qu'on appellerait la PME ou les petites entreprises ont accès à ce marché-là davantage.

1465 Dans le cas qui nous touche, entre autres, on a une structure, c'est vingt-cinq millions (25 M\$). C'est pas donné à tout le monde, et tu peux pas la scinder. Vous voyez un peu l'exemple.

1470 Et même pour les grands travaux, la coordination de tout ça, on pourrait pas tronçonner par kilomètre, etc., ça aurait aucun sens, parce qu'il faut jouer d'un kilométrage à l'autre chaînage pour amener les matériaux qu'on prend à une place et qu'on amène à l'autre, la maîtrise d'œuvre de ça deviendrait excessivement compliquée.

PAR LA COMMISSAIRE:

1475 Très bien, merci de votre réponse.

PAR LE PRÉSIDENT:

1480 Juste une précision, monsieur Labrie.

Vous dites, les appels d'offres sont publics, pour le Québec au complet ou sont limités à une direction territoriale?

PAR M. MICHEL LABRIE:

1485

Non, non, c'est provincial. Et même, en vertu du marché, maintenant, c'est même ouvert.

PAR LE PRÉSIDENT:

1490

Merci beaucoup.

Monsieur Francoeur.

1495

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

Je peux juste rajouter que compte tenu de ce que monsieur Labrie vient de dire, et ce qu'on vit, et ce que nous autres, au niveau des villes, on vit souvent, même si c'est des fois des gros contrats et c'est des entrepreneurs de l'extérieur qui ont, par le jeu des soumissions publiques, reçoivent les contrats, il y a d'importantes retombées locales qui se fait, notamment tout ce qui est question de matériel, le matériel vient pas de Montréal; je parle de matériel de route, il vient pas de Montréal, il vient localement. Habituellement, c'est la carrière la plus proche qui a les retombées.

1505

Et il y a beaucoup d'entrepreneurs locaux, compte tenu maintenant des rationalisations des entreprises, il y a beaucoup d'entrepreneurs, je regarde ce qui se passe présentement ici dans la construction de Saint-Joseph-Beauceville, même si l'entreprise qui a eu le contrat est une entreprise provinciale, il y a beaucoup d'entrepreneurs locaux qui ont des contrats, des transporteurs qui ont des contrats, des gens qui ont des carrières, etc.

1510

À tel point que ça nuit, pendant la construction, à la Ville, parce qu'on n'est plus capable d'avoir de main-d'œuvre, on n'est plus capable d'avoir de machinerie parce qu'ils travaillent tous pour l'entrepreneur qui a le gros contrat dans le coin.

1515

Mais ça pourrait être chiffré, par exemple; je suis pas mal certain que ça pourrait être chiffré assez facilement, la partie je dirais locale ou régionale des contrats dits "nationals".

PAR LE PRÉSIDENT:

1520

Merci, monsieur Francoeur.

Monsieur Mc Collough, de la Ville de Saint-Georges, pour vous, est-ce que le projet actuel, ça a tu un impact bénéfique pour votre zone industrielle par exemple; est-ce que c'est quelque chose, c'est un élément qui peut amener, un élément déclencheur pour votre parc.

1525

PAR M. JEAN Mc COLLOUGH:

1530 Oui, c'est un élément très important, autant au niveau du parc industriel, même que la Ville s'est engagée par résolution, dès que la sortie 74^e Rue serait là, de faire le prolongement de la 25^e Avenue pour desservir directement le parc industriel. Il y a une résolution de la Ville dans ce sens.

1535 On a aussi, en mars 2006, il y a eu un colloque économique Beauce-Sartigan, la première priorité qui a été identifiée, c'est la venue de l'autoroute. Donc ça a été organisé par la Chambre de commerce à Saint-Georges, et c'était vraiment le gros point, la priorité.

1540 Vous avez aussi, dans les documents, les lettres qui vous ont été transmises par le ministre, au niveau de la demande, vous avez une lettre de la Chambre de commerce qui représente à peu près quatre cents (400) places d'affaires, qui demande d'avoir l'autoroute le plus rapidement possible.

Alors je pense que ça montre l'importance pour nous autres d'avoir l'autoroute.

PAR LE PRÉSIDENT:

1545 Vous dites, pour la 25^e Avenue, est-ce que c'est la municipalité qui la prend en charge, la construction?

PAR M. JEAN Mc COLLOUGH:

1550 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1555 Avec le ministère, en collaboration j'imagine, ou si c'est vraiment un projet de la municipalité?

PAR M. JEAN Mc COLLOUGH:

1560 C'était un projet de la municipalité.

PAR LE PRÉSIDENT:

1565 OK, merci.

Monsieur St-Hilaire, je ne sais pas si ça répond à votre question. Ça va pour vous?
OK, parfait.

PÉRIODE DE QUESTIONS

MARC MERCIER

1570

PAR LE PRÉSIDENT:

1575 Donc nous allons poursuivre avec l'ordre d'inscription. Hier, il y a des gens que j'avais appelés qui n'étaient pas présents, je les rappelle une seconde fois.

Alors monsieur Marc Mercier, je sais pas s'il est présent ce soir, je pense que oui. Monsieur Mercier, si vous voulez vous approcher.

1580

PAR M. MARC MERCIER:

Bonsoir monsieur le Président, madame la Commissaire. Après avoir lu votre curriculum vitae, je suis quasiment gêné de vous poser des questions.

1585

Mon nom, c'est Marc Mercier, résident et propriétaire de boisé du rang Saint-Charles, à Beauceville, touché et affecté par les deux (2) tracés de l'autoroute Beauceville-Saint-Georges.

1590

Étant donné qu'une personne a déposé, à la Ville de Beauceville, au ministère des Transports, au député, à la Chambre des Communes, une pétition d'environ quinze cents (1500) noms en faveur du tracé Est, représentant environ le quart de la population, je dois en venir à l'évidence que le tracé Est est préférable et de loin, et ma question est celle-ci: étant donné que ce sera une vraie autoroute à quatre (4) voies, comme un des messieurs l'a mentionné, avec un terre-plein entre les deux (2), quelle sera la largeur expropriée pour le tronçon Beauceville-Saint-Georges.

1595

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors vous parlez de la partie autoroute, donc la largeur de l'emprise.

1600

PAR M. MARC MERCIER:

De l'emprise et de tout.

1605

PAR LE PRÉSIDENT:

Et l'ensemble, donc les bretelles et l'ensemble du tracé.

Monsieur Labrie.

1610 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Cent cinq mètres (105 m) sur la longueur du tracé.

1615 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Juste pour bien comprendre, on parle d'une largeur nominale, c'est-à-dire qu'il pourrait y avoir des variations selon la topographie, selon les conditions d'excavation de roc?

1620 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Exactement. Et on a parlé des voies de desserte aussi, où ça peut varier.

PAR LE PRÉSIDENT:

1625 Donc c'est une moyenne, au maximum, ça peut atteindre combien, est-ce que vous avez une idée?

PAR M. MICHEL LABRIE:

1630 Cent vingt mètres (120 m) maximum.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1635 Dans l'autre projet, c'est ça qui est arrivé, ça fait qu'on s'imagine que pour le prochain, ça risque d'être dans les mêmes...

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ça comprend les voies de desserte?

1640

Parce qu'hier, on a parlé je pense d'un trente mètres (30 m) supplémentaire, vingt-cinq mètres (25 m) je pense qu'on parlait hier, vingt-cinq mètres (25 m), donc c'est un vingt-cinq mètres (25 m) qui pourrait s'additionner aux endroits où il y a les voies de desserte?

1645 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Donc on arrive à cent trente mètres (130 m) maximum.

PAR LE PRÉSIDENT:

1650

En fait, ce qu'on nous dit, cent cinq mètres (105 m), c'est ce qui est visé d'une façon moyenne, nominale; certains endroits, il peut y avoir des travaux qui demandent un

1655 élargissement de la route, donc ça pourrait aller à cent vingt-cinq-cent trente mètres (125 m-130 m). Et aussi aux endroits où il y a des voies de desserte, ça pourrait atteindre cent trente mètres (130 m) aussi.

Donc les voies de desserte, si vous voulez juste nous rappeler où elles sont. Je sais pas si on peut les voir sur la carte.

1660 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

1665 Les voies de desserte, là, sont surtout à Beauceville, c'est à l'est du tracé entre le chemin du Golf et le rang Saint-Charles. On avait dit, je pense que c'est trois point sept (3,7 km) ou trois point quatre kilomètres (3,4 km) qui seraient pavés, jusqu'à la route Fraser, et deux point un (2,1 km) entre la route Fraser et le rang Saint-Charles.

Il faut dire que ce petit bout-là, par contre, serait en gravier, il serait probablement moins large que l'autre qui supporterait plus de trafic, plus de débit.

1670 Mais j'avais une information additionnelle, c'est que peu importe qu'on ait fait le deux (2) voies ou le quatre (4) voies, on aurait pris les mêmes emprises parce que le projet ou le décret, c'est pour l'autoroute au complet qu'on le demande, et on aurait pu construire seulement les deux (2) chaussées et revenir plus tard pour finir de compléter l'autoroute.

1675 Le choix est de le faire au complet, compte tenu des voies lentes.

PAR LE PRÉSIDENT:

1680 En fait, l'acquisition que vous faites, c'est pour l'ensemble du projet. Même s'il y avait eu un phasage, l'acquisition aurait été quand même pour l'ensemble du projet.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1685 Exactement.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

1690 Est-ce que ça répond à votre question?

PAR M. MARC MERCIER:

1695 Je m'en vais compléter dans le même sens, advenant le cas que le tracé Ouest serait retenu, vu que l'on est dans un flanc de montagne entre le parc industriel et la route Fraser,

avec les pentes abruptes, l'autoroute ne devrait-elle pas se faire sur deux (2) plateaux différents, et dans ce cas, avez-vous prévu exproprier beaucoup plus large, sans compter les six (6) bassins de rétention dont un en commun avec le tracé Est.

1700 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En fait, ce que vous voulez savoir, si par exemple la largeur de l'emprise du tracé Est, si pour le tracé Ouest, c'est la même chose ou ça demande un peu plus?

1705 **PAR M. MARC MERCIER:**

Que c'est qui arrive, c'est ça, c'est parce que le tracé Ouest, il passe à flanc de montagne, vous savez. Ça fait qu'automatiquement, il va falloir que les deux (2) tracés se fassent sur deux (2) plateaux différents. Ça fait que ça devrait...

1710

PAR LE PRÉSIDENT:

On va poser la question pour savoir la largeur.

1715

Donc peut-être dans un premier temps, nous dire d'abord si ça se fait en deux (2) plateaux, pour la question du tracé Ouest, et nous dire ensuite l'emprise que ça pourrait représenter, le tracé Ouest par rapport au tracé Est.

PAR M. MICHEL LABRIE:

1720

Aux discussions qu'on vient d'avoir, il semblerait que oui, ça pourrait prendre davantage d'emprise. Maintenant, vous la chiffrer...

PAR LE PRÉSIDENT:

1725

Vous êtes pas en mesure?

PAR M. MICHEL LABRIE:

1730

On n'a pas les relevés, c'est fait quand même avec des cartes aériennes actuellement, des choses comme ça, des cartes topographiques aussi, on n'a pas de relevé terrain pour vous dire exactement.

1735

Et à l'occasion, dans certains endroits, il y a des mesures encore là de mitigation qui peuvent être prises, pour pas aller chercher trop large. Mais ça, c'est vraiment l'étude finale qui permet de déterminer ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

1740 Mais de façon préliminaire, de façon qualitative, à première vue...

PAR M. MICHEL LABRIE:

1745 On semble me dire que oui, ça pourrait prendre davantage de terrain.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci.

1750 **PAR M. MARC MERCIER:**

Ce qui veut dire, en prenant plus large de terrain, le tracé Ouest augmenterait le coût encore davantage, ça augmenterait le coût du tracé Ouest.

1755 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Labrie, est-ce que vous pouvez...

PAR M. MICHEL LABRIE:

1760 Au niveau de l'expropriation, probablement.

PAR M. MARC MERCIER:

1765 Et au niveau des coûts aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

1770 Au niveau des coûts du projet lui-même, est-ce que ça peut représenter, en fait est-ce que c'est quelque chose qui peut représenter un écart important?

PAR M. MICHEL LABRIE:

1775 Monsieur Bilodeau va vous donner une réponse supplémentaire.

PAR M. LUC BILODEAU:

En fait, on n'avait pas les estimés détaillés pour le tracé Ouest. Par contre, mardi soir, on a donné l'information qu'en y allant au prorata avec l'avancement des différents projets, on

1780 parlait d'une différence de coût de dix (10 M\$) à quinze millions (15 M\$), entre le tracé Est et le tracé Ouest. Et ça comprend naturellement le relief du terrain et tout ça.

C'est sûr que construire une autoroute à flanc de coteau, ça va coûter plus cher qu'une autoroute...

1785

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc dix (10 M\$) à quinze millions (15 M\$) de plus ou de moins?

1790

PAR M. LUC BILODEAU:

De plus, pour le tracé Ouest. Il y a la longueur qui rentre en ligne de compte, mais il y a aussi les dénivelés. Et il y a également la présence d'un plus grand nombre de bassins de rétention, dans le tracé Ouest. Donc définitivement, le tracé Ouest est plus coûteux que le tracé Est.

1795

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait. Ça vous va?

1800

PAR M. MARC MERCIER:

Oui.

1805

PAR LE PRÉSIDENT:

Parce que vous pouvez vous réinscrire pour d'autres questions.

PAR M. MARC MERCIER:

1810

C'est pas une question que je vais vous poser, c'est une offre! Je le sais pas si c'est dans vos habitudes, monsieur le Président, d'aller sur leur terrain.

PAR LE PRÉSIDENT:

1815

Absolument. En fait, pour vous expliquer un peu, nous, il arrive de temps à autre que les commissions d'enquête font des visites publiques sur le terrain, ça arrive.

1820

Dans le cas actuel, ce qu'on a fait, nous, c'est qu'avant de venir ici, bien sûr on a fait le tour, en fait on a été voir le terrain où on pouvait aller voir, on n'a pas pu aller voir partout, donc on a été voir les différents rangs, le rang Saint-Charles, on a fait le tour de ce qu'on pouvait voir

en véhicule, pour voir un peu la topographie, voir un peu l'état de lieux, le paysage, tous les éléments qu'on peut observer lors d'une visite de terrain.

1825 **PAR M. MARC MERCIER:**

Parce que j'étais pour me proposer comme guide, si vous connaissez pas tout le coin.

1830 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Écoutez, si vous avez un endroit particulier à nous dire, qu'on devrait aller visiter, je vous invite à le mentionner à l'arrière, à la secrétaire, au bureau en arrière, et nous, on se fera un plaisir d'aller voir cet endroit-là. Dans ce sens-là, si vous avez des endroits, vous dites, écoutez, la Commission, j'aimerais qu'elle voie cet endroit-là, dites-le, et nous, on se fera un plaisir d'aller voir ça.

1835 **PAR M. MARC MERCIER:**

OK. Ça fait que c'est bien beau, merci.

1840

PAR LE PRÉSIDENT:

Si vous avez d'autres questions, vous pouvez vous réinscrire à l'arrière.

1845 **PAR M. MARC MERCIER:**

Pas de problème, merci.

1850

LUCETTE POULIN

PAR LE PRÉSIDENT:

1855 Alors j'inviterais monsieur Claude Poulin, je ne sais pas s'il est là ce soir.

Monsieur Yvan Poulin.

Donc on va poursuivre avec madame Lucette Poulin.

1860

PAR Mme LUCETTE POULIN:

1865 Bonsoir monsieur le Président, madame la Commissaire. Lucette Poulin, je travaille au ministère des Transports, donc je suis un peu gênée de dire mon idée, mais il faut que je la dise pareil.

Je suis propriétaire de trois (3) lots boisés dans le rang Saint-Charles, près de la jonction de l'autoroute avec le rang Saint-Charles. Donc je suis touchée par les deux (2) tracés.

1870 Moi, ma question se limite à la desserte. J'ai rejoint les gens du ministère des Transports pour demander si on va avoir une desserte; on m'a dit, comptez pas là-dessus à cent pour cent (100 %).

1875 Moi, je voudrais savoir ce soir, monsieur le Président, est-ce qu'il va y avoir une desserte.

PAR LE PRÉSIDENT:

1880 Bon, parfait. D'abord, est-ce qu'on pourrait peut-être situer l'endroit qu'on parle.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1885 C'est dans le secteur où la voie de desserte est prévue en gravier. C'est là, madame Poulin?

PAR Mme LUCETTE POULIN:

Oui.

1890 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1895 Alors dites-nous peut-être, dans un premier temps, les voies de desserte, est-ce que ce sont des hypothèses de travail ou ce sont des éléments qui font partie du projet de façon certaine.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1900 Monsieur le Président, oui, c'est des hypothèses de travail, parce que quand on vient pour faire les acquisitions des terrains, évidemment il y a des négociations avec les propriétaires.

Si les propriétaires qui ont pas d'accès veulent garder quand même leur terrain et ils veulent pas se faire empiéter encore plus, bien, il y a des négociations, et il arrive dans certains cas où on les fait pas, les voies de desserte.

1905

Je vais vous donner un exemple, entre Sainte-Marie et Vallée, il y en avait de prévu au départ, et il y en a pas eu beaucoup de construites. C'est vraiment un jeu de négociations. Parce que les voies de desserte, c'est pour desservir les gens qui sont enclavés.

1910

Si les gens qui sont enclavés, soit ils veulent pas garder leur lot ou soit ils veulent le garder mais ça les dérange pas, ils prennent une servitude d'accès chez leur voisin, bien, on construira pas, on dépensera pas des sous et puis on prendra pas des superficies additionnelles pour rien.

1915

Alors on les met, parce que pour avoir notre décret et pouvoir les réaliser éventuellement, si on en a besoin, il faut quand même les avoir prévues d'avance.

PAR LE PRÉSIDENT:

1920

En fait, ce que je comprends, c'est que la loi actuelle ne vous permet pas d'enclaver des terrains.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1925

Non, effectivement.

PAR LE PRÉSIDENT:

1930

Donc vous êtes obligés soit de desservir ou sinon d'acquérir? Je sais pas si c'est aussi simple que ça.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

1935

Est-ce que vous me permettez de passer la parole à monsieur Paolo Lessard. Chez nous, il est responsable, il est évaluateur agréé et il est responsable des évaluations et des acquisitions pour Chaudière-Appalaches.

PAR LE PRÉSIDENT:

1940

Parfait, merci.

PAR M. PAOLO LESSARD:

Bonsoir. Mon nom est Paolo Lessard, évaluateur agréé.

1945 Pour les terrains enclavés le long des autoroutes, quand vous dites, la loi ne permet pas de les exproprier, la façon de procéder, c'est qu'on négocie avec les gens une indemnité possible s'ils veulent les conserver, dépendamment de la distance qu'il y a à faire pour le contournement, pour se rendre de l'autoroute en passant par les routes comme la route Fraser ou une autre, pour se rendre à l'immeuble excédentaire.

1950 Mais on n'exproprie jamais les immeubles excédentaires, on laisse la possibilité aux gens de les conserver, parce qu'il arrive souvent que les gens peuvent avoir un passage avec le voisin pour y accéder, ou on peut leur payer un contournement pour se rendre, par la voie de desserte, à l'immeuble excédentaire.

1955 Tout est fonction de la valeur des terrains aussi et la superficie.

1960 Et évidemment, ces dommages-là peuvent être compensés par le contournement, les distances à faire, la durée de temps pour y aller, les coûts d'augmentation s'il y a un trajet supplémentaire à faire en temps et en indemnités d'essence.

1965 Et aussi, il arrive souvent qu'on puisse faire des plates-formes, le long des immeubles excédentaires, pour stocker le bois sur le bord de la route. C'est réellement négocié par propriété.

1965 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1970 Donc ça se fait, mais ça se fait à quelle étape, aux plans et devis ou ça se fait – à quel moment est-ce que vous commencez à faire les négociations avec chaque propriétaire?

1970 **PAR M. PAOLO LESSARD:**

1975 Lorsqu'on a les plans d'emprise, qu'on connaît les superficies enclavées, de chaque côté de l'autoroute, quelle est la superficie qui reste par rapport à la terre, on fait l'évaluation et c'est là qu'on fait l'offre.

PAR LE PRÉSIDENT:

1980 Donc vous le faites après avoir reçu votre décret, si je comprends bien.

PAR M. PAOLO LESSARD:

Oui. Et le décret d'expropriation. C'est du cas par cas.

1985 Ça peut même arriver, même si le terrain est enclavé, qu'on le déprécie d'une valeur, d'un pourcentage de la valeur du fonds et du boisé, le propriétaire le conserve, lui peut peut-

être le vendre; et s'il veut pas le conserver, pour une raison ou l'autre, on va l'acheter, mais de gré à gré.

1990 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Si par exemple, je fais une hypothèse, si par exemple vous avez deux (2) lots, un propriétaire veut un accès et l'autre le veut pas, mais il est situé dans une position où il faut passer par son terrain pour accéder à l'autre, comment vous procédez à ce moment-là.

1995

PAR M. PAOLO LESSARD:

S'il y a pas de voie de desserte?

2000 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

PAR M. PAOLO LESSARD:

2005

C'est le propriétaire qui va négocier, on peut l'aider, aussi, on peut participer à la négociation avec le voisin, là. Mais la plupart du temps, c'est le propriétaire qui négocie un droit de passage, là.

2010

C'est sûr, quand on demande un droit de passage sur une propriété voisine, c'est préférable que les deux (2) propriétaires s'entendent, parce que ça peut créer des conflits. On n'est pas là pour créer des conflits entre les propriétés, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2015

Est-ce que le ministère, comment il s'implique dans ces négociations-là, est-ce qu'il offre des services aux gens qui sont touchés par ces acquisitions-là ou les enclavements?

Comment ça fonctionne, est-ce que vous donnez un support aux personnes?

2020

PAR M. PAOLO LESSARD:

2025

Nous, la façon de procéder, lorsqu'on a le plan d'acquisition, on évalue chaque propriété individuelle, on essaie de trouver, sur le marché, on lit des actes de vente et des contrats pour essayer de trouver une valeur marchande du secteur exproprié, de la valeur des boisés, de la terre, des fonds de terres et des terres boisées.

Mais comme c'est difficile de comparer sur le marché des terres boisées de dix (10) ventes comparables, parce que c'est pas tout le même boisé sur chaque lot, on essaie de

2030 trouver combien le fonds de terre vaut, et sur chacune des propriétés, une fois qu'on a déterminé le fonds de terre comme si le bois était coupé, on a un ingénieur forestier qui passe sur chacune des propriétés pour évaluer le bois pour chacun des propriétaires.

2035 Ça devient une évaluation individuelle, c'est pas une évaluation de masse, pour réellement avoir la valeur du boisé sur une terre, pour être capable d'offrir l'indemnité la plus juste possible au propriétaire.

Et là, les négociations s'enclenchent.

2040 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc madame, je sais pas si...

2045 **PAR Mme LUCETTE POULIN:**

Moi, les négociations avec les voisins, et puis pour des droits de passage, je regrette, ça marchera pas.

2050 **PAR LE PRÉSIDENT:**

2050 Pour le moment, ce qu'on comprend de la réponse, c'est qu'à l'étape où on en est dans ce projet-ci, donc l'avant-projet qu'on étudie présentement, ce qui est proposé, c'est une voie de desserte, mais c'est encore une hypothèse de travail dans le sens qu'une fois que le décret, si jamais il y a un décret autorisant le projet, à ce moment-là il y a des négociations qui s'enclenchent avec chacun des propriétaires.

2060 Et pour faire l'acquisition, si je comprends aussi, ça prend un décret pour l'acquisition. Donc pour le moment, ce qu'on peut juste comprendre, c'est que le ministère ne peut pas exproprier, enclaver, il ne peut pas non plus garantir qu'il va y avoir des voies de desserte. Ça va se faire une fois que le projet va être autorisé, ou dans le cas qu'il serait autorisé.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

2065 Donc il serait peut-être mieux de pas la mettre sur la carte.

PAR LE PRÉSIDENT:

2070 En fait, c'est qu'étant donné que nous, on doit examiner l'ensemble du dossier, on doit voir de quelle façon le ministère entend désenclaver, si on veut, ou ne pas enclaver certains lots.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

2075 Parce que si vous regardez le tracé dans le coin où l'autoroute croise le rang Saint-Charles, il reste seulement un cinquième (1/5) des terres du bord du rang. Tout le reste est enclavé. C'est des valeurs épouvantables qui sont là, en bois.

PAR LE PRÉSIDENT:

2080 Alors moi, ce que je vais vous dire par contre, on a une deuxième partie de l'audience publique, qui va débiter le 7 novembre, et c'est le moment de dire votre opinion sur le projet.

2085 Ce qu'on vient chercher ce soir, c'est des réponses à des questions. Là, on voit qu'on a une réponse, peut-être qu'elle fait pas votre affaire, je vois bien, mais vous comprenez que dans le cas, la situation actuelle du projet, l'information qu'on peut obtenir jusqu'à maintenant, c'est qu'il y aurait une hypothèse d'une voie de desserte, mais que ça va être négocié avec chaque propriétaire.

2090 Donc vous, vous pouvez à ce moment-là, dans la deuxième partie d'audience, venir nous dire votre avis à ce sujet-là, qu'est-ce que vous préférez, de quelle façon vous voyez cette acquisition-là. Alors je vais vous inviter à venir, soit avec un mémoire ou un exposé oral, il y a pas de problème, mais pour ce soir, on concentre la soirée pour des questions.

2095 Alors je comprends que la réponse, je vois dans vos yeux que...

PAR Mme LUCETTE POULIN:

Il y en a pas de réponse.

2100 **PAR LE PRÉSIDENT:**

... je pense que ce qu'on peut savoir ce soir, c'est un peu ça.

PAR LA COMMISSAIRE:

2105 Bien moi, j'ai quand même une petite question, là.

2110 Si chacun des propriétaires concernés par cette section-là, je sais pas comment on pourrait l'appeler, la voie de desserte qu'on pourrait dire pointillée parce qu'elle serait en terre...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Elle serait en gravier. En fait, c'est la voie de desserte qui est entre le rang Saint-Charles et la route Fraser.

2115 **PAR LA COMMISSAIRE:**

D'accord. Si chacun des propriétaires concernés est d'accord pour qu'il y ait une voie de desserte, est-ce que vous la réalisez ou si vous y pensez encore?

2120 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

On devrait la réaliser.

PAR LE PRÉSIDENT:

2125

On devrait?

PAR LA COMMISSAIRE:

2130

Vous la réalisez, à ce moment-là? Si chacun des propriétaires concernés dit, oui, on en veut une voie de desserte, c'est quoi la décision à ce moment-là; est-ce que vous prenez un certain temps pour y réfléchir?

PAR M. PAOLO LESSARD:

2135

Bien, c'est toujours relié à une question de coût aussi, coût de construction de la desserte versus la valeur des résidus enclavés. Ça, c'est au niveau construction.

Mais ça arrive qu'on les fait, on en a fait entre Saint-Joseph et Vallée.

2140

PAR Mme LUCETTE POULIN:

Le mot "résidus", je l'aime pas parce que c'est les trois quarts (¾) des terres!

2145

PAR LA COMMISSAIRE:

Réponse?

PAR M. MICHEL LABRIE:

2150

Oui, c'est un dossier qu'on va examiner davantage, mais à mon avis, la desserte va se faire.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

2155

Peu importe le tracé Est ou Ouest, c'est le trois quarts (¾) des terres.

PAR LE PRÉSIDENT:

2160 Il y a monsieur Mailhot qui aimerait intervenir, j'aimerais peut-être l'entendre.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

2165 Oui. Évidemment, là, je suis surpris un petit peu, parce que si effectivement le ministère des Transports met dans son projet une voie de desserte, et que le gouvernement dit que, oui, vous allez faire ce projet-là, c'est ce projet-là qui va se faire.

2170 C'est pour ça que c'est mieux que le projet soit bien attaché en quelque part, parce qu'évidemment, on en a entendu parler déjà dans une des séances, que pour justement l'échangeur ici, au club de golf, il y avait eu une modification de décret, que personne a appris pratiquement, et c'est certain que ça se fait, des modifications de décret, mais c'est pas nécessairement qu'est-ce qu'on veut.

2175 C'est que pour le bien-être de la population, c'est mieux de savoir vraiment c'est quoi, et évidemment dans les deux (2) sens, le ministère des Transports aussi, ce serait bon que les citoyens disent c'est quoi qu'ils veulent, là, parce que c'est eux que ça va toucher. Donc il faut savoir c'est quoi qui sont les solutions à apporter aux différents problèmes.

2180 Parce que si le gouvernement, lorsqu'il va émettre son décret, on va le faire l'exercice de voir, est-ce que ça vaut la peine de faire des dessertes, hier on a parlé que pour remplacer une partie de la desserte, on pourrait peut-être prendre le rang Saint-Charles, mais si c'est le rang Saint-Charles, ça va être le rang Saint-Charles, ça sera pas d'autre chose. Il va falloir que les cordes s'attachent, là.

2185 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Francoeur, je pense que vous voulez ajouter quelque chose.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

2190 Par expérience, je peux vous dire que de toute façon, je pense qu'étant donné qu'on est en zone agricole, la CPTAQ va l'exiger. Je pense, en tout cas, pour avoir assisté à quelques séances avec la CPTAQ, ils ne tolèrent pas d'avoir des lots enclavés, ils vont l'exiger.

2195 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Labrie.

PAR M. MICHEL LABRIE:

2200

Oui. Alors si je comprends bien, par rapport au ministère, ce qui se fait habituellement et ce qui s'est vu, c'est que normalement, on prévoit une voie de desserte, c'est pour la faire.

2205

Ce que, au point de vue évaluation, on dit, c'est qu'on laissera pas de terrains enclavés, à la limite le ministère va l'acheter. C'est à savoir, un fond de terre qui coûterait, prenons un chiffre hypothétique, mille dollars (1000 \$) et qu'on nous demanderait en quelque part, comme droit de passage, quatre cent mille dollars (400 000 \$), bien, je pense qu'on achèterait les fond de terrain.

2210

C'est dans ce sens-là qu'on dit qu'une voie de desserte pourrait être hypothétique. Mais sinon, il y a pas de raison que si on met une voie de desserte sur le plan, on laissera pas quelqu'un enclavé sans dédommager, ça c'est sûr.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

2215

Monsieur le Président, c'est des lots de cent mille dollars (100 000 \$), de quatre-vingt mille dollars (80 000 \$), chaque lot.

PAR LE PRÉSIDENT:

2220

Ce que je comprends jusqu'à maintenant, je pense que cette question-là, on doit, et avec ce que monsieur Mailhot vient de nous dire, il y a un décret qui va autoriser ou non, on sait pas encore la décision, la décision appartient au Conseil des ministres, mais advenant le cas où c'est qu'il y a une autorisation, ça va être basé sur un projet qu'on étudie.

2225

Ce qu'on a pu comprendre, c'est que s'il y a une voie de desserte qui est avec le projet, le décret comprend la réalisation de la voie de desserte. Donc si jamais il y avait pas de réalisation d'une voie de desserte, ça demanderait une modification de décret.

2230

C'est ça, je comprends bien, monsieur Mailhot?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

2235

Oui, effectivement. D'ailleurs, c'est qu'il faut comprendre que si on fait un décret sur un plan relativement détaillé, le gouvernement autorise ce plan relativement détaillé là.

2240

Évidemment, la marge de manœuvre, ça dépend du détail. Parce qu'il faut pas oublier qu'une fois que le décret est donné, il existe une autre étape d'autorisation qui est le certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, en vertu de l'article 22 de la loi, qui est sur la base des plans et devis.

Ça fait qu'on a l'avantage, dans notre procédure, d'avoir comme deux (2) paliers d'autorisation, un premier qui est plus général, qui est peut-être avec l'étude d'impact et le décret, mais le plus général étant toujours lié aux détails qu'on met dedans.

2245

Ça fait que si on autorise un projet et là, on fait une réflexion en disant, bon, ce serait mieux de prendre le rang Saint-Charles à partir du golf, de la montée du golf, comme voie de desserte, et que là, dans le bout du rang Saint-Charles, c'est d'autre chose, et que le gouvernement décide que ça va être ça, bien, ça devrait être ça.

2250

Et les plans et devis qui vont venir après vont devoir correspondre à ça.

Et de la même façon, si on veut ne pas faire ça, il va falloir qu'il y ait une modification du décret, et évidemment, d'avoir une étude qui va appuyer la modification du décret, et refaire une consultation.

2255

C'est pour ça qu'il faut que les choses soient assez claires, que si on dit, on pense faire ça ou si on le fait pas, on va acheter des terres, bien, il va falloir que ce soit assez clair. Parce que lorsque le gouvernement va décider, il peut décider avec les conditions qu'il veut, bien, ça va faire partie des conditions.

2260

Il va falloir qu'il y ait des engagements, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2265

Un instant. Monsieur Labrie, vous avez...

PAR M. MICHEL LABRIE:

2270

Oui, madame Lindsay va apporter un complément d'information.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

En fait, on demande un décret sur les bases de notre étude d'impact.

2275

Si on prend la page 5-86 de l'étude d'impact, qui fait la description, c'est la section qui décrit notre projet, il est marqué, pour les voies de desserte, je vais vous le lire...

PAR LE PRÉSIDENT:

2280

Je sais quoi vous allez me dire, c'est-à-dire que dans l'étude, c'est indiqué que c'est une hypothèse.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2285

Exactement. Parce que le but d'une voie de desserte, c'est pour désenclaver les gens qui sont enclavés, c'est pour des propriétaires privés, c'est pas pour tout l'ensemble de la collectivité. C'est pour vraiment desservir des personnes, et ces personnes-là ont droit au chapitre, quand ils négocient avec le ministère.

2290

Alors on peut pas, en tout cas à mon sens, on peut pas prédire des négociations avec ces gens-là avant qu'on puisse leur avoir parlé directement de leur situation concernant cette particularité-là.

2295

PAR LE PRÉSIDENT:

2300

Écoutez, je pense que la Commission, actuellement, a de l'information, on comprend la problématique, vous avez soulevé un point important pour la Commission pour examiner à fond, on a la position du ministère, on a la position du ministère du Développement durable, l'Environnement et les Parcs.

À partir de ces informations-là, on va se pencher là-dessus. S'il y a des éléments d'information supplémentaires, on va vous en faire part. On va poursuivre notre analyse.

2305

Mais je pense, en tout cas je vous répète à nouveau, si vous avez un mémoire, une position, n'hésitez pas à venir nous revoir au début novembre, à partir du 7 de novembre, avisez la Commission de votre intérêt à participer à cette deuxième partie.

2310

Et entre temps, nous, on va poursuivre nos questionnements.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

J'ai une autre question par rapport à la desserte.

2315

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

2320

Évidemment, s'il y a desserte!

De quel type de construction, et combien de pieds de la ligne de l'Hydro, c'est-à-dire l'emprise de l'Hydro, et pourquoi un bout en asphalte et un bout en gravier.

2325

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc monsieur Labrie, est-ce que vous pouvez répondre à cette question?

2330 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Madame Lindsay, s'il vous plaît.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2335

Bien, pourquoi il y a un bout en asphalte, si on prend, excusez, de l'échangeur de la route du Golf jusqu'à la route Fraser, c'est que bon, d'une part, ici, c'était parce qu'on dessert le parc, le lien au parc industriel, donc il va y avoir du camionnage.

2340

Et ici, c'est que les gens qui sont sur le rang Fraser, qui restent dans ce secteur-là, pourraient éventuellement emprunter la route Fraser et prendre la voie de desserte pour accéder à l'autoroute.

2345

Alors c'est pas nécessairement seulement les gens qui sont enclavés qui se serviraient de ces dessertes-là, il y aurait un petit peu plus de débit, comme j'ai dit tout à l'heure.

2350

Par contre, les gens qui sont ici, ce serait peu probable que les gens qui sont sur le rang Saint-Charles prennent une voie en gravier pour se rendre jusqu'à l'autoroute ou jusqu'à la route Fraser. Il va y avoir moins de monde, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors c'est une question de débit?

2355 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

De desserte, oui, de débit.

PAR LE PRÉSIDENT:

2360

Et en termes de distance, par rapport à la ligne...

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2365

Bien, il est possible qu'on puisse être directement sur l'emprise de l'Hydro.

PAR LE PRÉSIDENT:

Quand vous dites "directement", c'est adjacent?

2370

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Adjacent, excusez.

2375

PAR Mme LUCETTE POULIN:

La largeur serait assez large pour passer une "van" de bois?

PAR LE PRÉSIDENT:

2380

Les largeurs d'emprise ou les largeurs de voie de circulation.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

2385

Je vais passer la parole, monsieur le Président, à Jean-Louis Doucet, c'est le concepteur de chez Tecsum.

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

2390

Dans la partie, disons on appelle ça la desserte un peu plus industrielle, c'est trois mètres cinq (3,5 m), à cause du camionnage.

Par la suite, entre le parc industriel et Fraser, là c'est trois mètres cinq (3,5 m) également.

2395

Et lorsqu'on va aller de Fraser au raccordement sud, c'est trois mètres (3 m).

PAR LE PRÉSIDENT:

2400

Trois mètres (3 m), c'est la partie qui est non pavée?

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

Non pavée.

2405

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

2410 Donc on va prendre une pause d'environ dix (10) minutes, et on va vous revenir.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

2415 J'avais d'autre chose à rajouter, monsieur.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous invite à vous réinscrire, madame, s'il vous plaît.

2420

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2425

REPRISE DE LA SÉANCE
ROGER CARETTE

PAR LE PRÉSIDENT:

2430

Alors nous allons poursuivre avec monsieur Roger Carette, maire de Ville de Saint-Georges.

PAR M. ROGER CARETTE:

2435

Monsieur le Président, madame la Commissaire, mesdames et messieurs, personnes-ressources, bonsoir.

2440

Comme au cours de ma première intervention, je n'interviendrai pas sur le litige Est-Ouest, je vais intervenir sur le fond du problème. Vous comprendrez qu'à partir des choses qui ont été entendues ici mardi soir, celles qui ont été sous-entendues, les choses qui ont été dites le lendemain, redites, contredites, répétées et pas répétées, on est un peu dans l'ambiguïté de préparation du rapport que nous voulons déposer en novembre prochain.

2445

Nous sommes aussi en ambiguïté d'interprétation pour d'autres opérations, d'autres démarches que nous voulons faire à compter de dès demain.

2450

Nous avons une question très précise, et nous souhaiterions avoir la réponse la plus claire, et j'imagine que la réponse à cette question-là va être utile à pas mal de personnes qui sont ici ou ailleurs!

2455

Nous avons fait toutes nos démarches à partir du calendrier 2002 qui a été déposé par un ministre du gouvernement du Québec, et à propos duquel il a été dit que ce calendrier serait respecté et serait même devancé, si tant est que le fédéral embarquait, participait un peu aux dépenses pressenties à l'époque, qui étaient de quatre-vingt-huit millions (88 M\$).

2460

À partir de cette affirmation-là, et de tous les documents qui ont été émis par le ministère des Transports, après ce calendrier-là, et notamment les documents de mai 2004 dont nous avons conservé copie, je sais que vous les avez, les documents de novembre 2004, dont nous avons conservé toutes les copies et vous les avez également, et aussi à partir de ce document-là qui est quand même le document synthèse de février 2006 qui sert de base à toutes les personnes qui veulent s'adresser à vous, il est affirmé dans ce document, je vais vous en lire une section, c'est là-dessus que nous, on veut avoir une confirmation ou une information de la part du promoteur, il est dit, à la page 2-1, je lis:

2465

"Encore ici – c'est sa conclusion à la fin de l'introduction – encore ici, il est question d'implanter d'abord une autoroute à chaussée unique en attendant que les débits soient assez importants pour construire la seconde chaussée. À terme, l'autoroute rejoindra 204, etc., etc. "

2470 Nous, c'est à partir de ça que nous avons entrepris des discussions avec le gouvernement fédéral, dont les conclusions ont été fort heureuses. On est parti de ça et on est parti d'à peu près la quarantaine de cartes qui accompagnent le document global et des cinq (5) ou six (6) cartes qui accompagnent le document synthèse et puis on a regardé là où il y avait des tracés quatre (4) voies, pas quatre (4) voies, des choses qui étaient en agrément ou en complément d'autoroute, et on a dit, le budget dont on nous a parlé, c'est le bon budget.

2475 Mais si je remonte à mercredi soir, bien, c'est un peu affreux, et puis le lendemain, ça a été encore un peu pire, de Montréal à Québec, et à Beauceville, et à Saint-Georges.

2480 Ma question, je la répète, monsieur le Président, nous voulons savoir qui, quand, comment et pourquoi on est passé d'un projet, budget et calendrier comme il était affirmé ici, et dans toute la boîte de documents qui est ailleurs, à un projet de budget et de calendrier qui correspond à un quatre (4) routes et avec toutes sortes de choses autour, qui a pris la décision, quand on a pris la décision, et pourquoi n'a-t-on pas été informé, nous autres qui, dans notre patelin, on s'occupe énormément d'aller chercher, pour notre communauté, cette infrastructure absolument nécessaire, non pas à notre croissance, à notre survie.

2485 Vous savez comme moi dans quel état le Québec financier est, on a besoin de l'autoroute, au meilleur délai. On a été surpris de voir les écarts entre ces deux (2) papiers, nous voulons savoir, si possible, qui, quand, comment et pourquoi le changement est intervenu, et pourquoi n'a-t-on pas été informé.

2490 À partir de la réponse qu'on obtiendrait ce soir, les démarches que nous ferons demain et celles par lesquelles nous préparerons notre mémoire seront largement influencées.

PAR LE PRÉSIDENT:

2495 Merci monsieur Carette, je pense que la question est claire.

2500 Monsieur Labrie, expliquez-nous quels sont les changements qui ont été faits depuis 2002, pour ce qui est de l'échéancier entre autres, et du budget, et expliquez-nous quelles sont les différences depuis 2002 et pourquoi ces changements-là, autant du niveau du phasage que du calendrier.

PAR M. MICHEL LABRIE:

2505 Alors je vais amener une première réponse et je la ferai compléter si nécessaire, étant donné que j'étais pas là en 2002, je peux pas suivre le projet au complet depuis 2002.

Ce que je peux vous dire par contre, en ce qui concerne les budgets, on l'a dit mardi soir comme tel, et ça a pas changé, les budgets n'ont pas nécessairement évolué qu'en fonction du

2510 temps, parce que c'est déjà un facteur, 2002-2006, les budgets viennent d'être mis à jour en fonction des contrats qui se font actuellement.

2515 Pour comprendre un petit peu les écarts, juste vous dire qu'au niveau des bitumes, la tonne de bitume, cette année, est passée de trois cents dollars (300 \$) au printemps à cinq cents dollars (500 \$) au milieu de l'été. Déjà, juste pour une région comme la nôtre, ça représentait, oublions l'autoroute, plus de deux millions (2 M\$) d'écart pour nos contrats de pavage.

2520 Donc juste ces ajustements-là dans le temps d'un même projet feraient qu'il y aurait déjà une augmentation majeure.

2525 Maintenant, si on regarde le design, souvenez-vous qu'en 2002, on parle depuis quelques jours d'un dossier qui a été monté à partir de cartes aériennes, de cartes topographiques où il y a pas eu d'arpentage, la connaissance des sols est connue en fonction de l'existence des autres projets, de l'existence de la nature des sols généralement connue dans la Beauce, mais spécifiquement, il y a pas eu de forages encore de faits au point où on va faire nos ponts, etc., etc.

2530 Ça va donc évoluer, mais à l'intérieur d'un dix pour cent (10 %), en moins ou en plus. La nature d'un projet, rendu à cette étape-là, c'est à peu près ça. Donc déjà, pour les coûts, on voit un peu qu'est-ce que ça dit.

2535 Techniquement maintenant, ce qui m'est connu, c'est que oui, initialement, le premier projet, on parlait d'une voie, en fait d'une chaussée deux (2) voies. Ce qui est arrivé, lors d'une étude déjà un peu plus poussée qu'en 2002, avec Tecsub, etc., on pourra leur passer la parole tout à l'heure, on est passé, dans ces tronçons-là, avec la topographie qu'on avait, à un trois (3) voies, ce qu'on appelle des voies de dépassement presque à la longueur du projet.

2540 Et dans ce sens-là, on n'avait pas le choix, pour des questions de sécurité et de fluidité, on fait une autoroute, c'est pour assurer la sécurité, d'aller au moins à trois (3) voies presque sur la longueur du projet. Déjà ça augmentait les coûts un petit peu, mais en même temps, on voit qu'on passe, et ceci sans retarder quoi que ce soit, d'un deux (2) voies à trois (3) voies. Mais encore là, avec l'alternance, etc.

2545 Dans une finalité, et là, je pourrai passer la parole à monsieur, en temps et lieu, on est passé finalement, après analyse, et parce que les coûts supplémentaires sont même pas de l'ordre de dix pour cent (10 %) pour l'ensemble du projet, à une vraie autoroute.

2550 De toute façon, il fallait déjà acquérir l'emprise dans son entité, pour une phase plus tard revenir, tu acquies pas la moitié, après ça revenir, il fallait, tout ce qui est emprise, etc., structures, il fallait déjà y réfléchir.

Je ferai expliquer par monsieur Doucet la notion, ce qui a amené finalement de passer à quatre (4) voies avec une seule structure, la structure majeure, et les avantages qu'il y avait.

2555

Donc on voit que par rapport au projet initial, c'est vrai qu'on est passé d'une chaussée deux (2) voies à finalement deux (2) chaussées quatre (4) voies, et on a fait approuver finalement cette notion-là, qui représentait à peu près dix pour cent (10 %) par les autorités. Et les chiffres qui ont été déposés couvrent tout ce projet-là, donc n'amènent aucun retard dans la réalisation du projet.

2560

Maintenant, je vais demander à monsieur Doucet peut-être juste de vous expliquer un petit peu la différence des écarts.

2565

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

Donc comme monsieur Labrie disait, on a regardé, lors de l'étude des tracés, la mise en place des voies lentes. Parce qu'effectivement, sur l'ensemble du tracé, sur les treize kilomètres (13 km), il y avait pour dix point trois kilomètres (10,3 km) de voies lentes, donc sur quatre-vingts pour cent (80 %) du tracé, on n'avait pas de place pour le dépassement.

2570

Donc à partir de là, il y a eu d'autres optimisations qui ont été réalisées, entre autres la traversée de la rivière Gilbert. Cette traversée a demandé une étude spéciale qui, finalement, a été très exhaustive, et on a regardé, à cette traversée-là, qui est le point critique aussi des deux (2) secteurs, quelle serait la meilleure structure pour faire cette traversée-là.

2575

Donc il y a eu des analyses d'options pour faire cette traversée-là, donc on est parti d'un pont de quatre cents mètres (400 m) pour descendre à un autre pont de trois cent quarante-quatre mètres (344 m), pour finir finalement une proposition à trois cent vingt-six mètres (326 m). Le but de ça était de diminuer les déblais, de diminuer les emprises et d'en arriver finalement à trouver une solution optimale dans le secteur.

2580

Donc suite à cette proposition-là, qui a été acceptée par les gens des structures du ministère et des gens de la Direction, il n'était plus nécessaire de réaliser, dans le tronçon de Notre-Dame-des-Pins à Saint-Georges, les voies lentes. Donc la phase de Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges devait se réaliser en totalité, et c'est dans ce secteur-là que la phase, qu'on appelle la phase 2, devenait disons une réalisation quatre (4) voies. Donc la phase qui pouvait recevoir des voies lentes était la phase de Beauceville-Notre-Dame-des-Pins.

2585

Pourquoi la phase de Notre-Dame-des-Pins et Saint-Georges ne pouvait pas recevoir de voies lentes, c'est qu'entre l'échangeur de Notre-Dame-des-Pins et Beauceville, on a les bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur, qui ont une certaine distance, on a le nouveau pont qui maintenant est unique, donc les voies de raccordement au pont faisaient en sorte qu'il y avait plus, au niveau géométrique, la différence pour mettre en place les voies lentes. Donc ce secteur-là, mettre une voie lente, mettre des voies lentes, il y avait pas de distance. Donc

2590

2595

tant qu'à faire, on mettra pas de voies lentes inutiles, ce secteur-là devait se construire à quatre (4) voies.

2600 Dans la partie de Beauceville à Notre-Dame-des-Pins, le coût de mettre en place les voies lentes était de cinq millions (5 M\$) sur un projet de quarante et un millions (41 M\$). Donc l'ensemble du projet, on se donnait comme objectif, quels étaient aussi les gains qu'on faisait en construisant cinq millions (5 M\$).

2605 On disait, il fallait construire et mettre en place trois (3) ponts additionnels, élargir pour un million (1 M\$) trois (3) ponts qui en coûteraient, les construire et construire les trois (3) autres structures, coûtait deux millions et demi (2 ½ M\$). Donc faire un investissement d'un million (1 M\$) déjà pour construire deux millions et demi (2 ½ M\$) de structure, on disait, bien à ce moment-là, lorsque l'autoroute était pour être construite, il y avait un million et demi (1 ½ M\$) d'écart.

2610 Et la construction de l'ensemble, pour défaire les voies lentes, il y avait un coût de deux millions et demi (2 ½ M\$). Donc vous voyez que l'écart entre la construction d'une autoroute, on se ramassait avec, finalement, un écart total de trente-cinq millions (35 M\$), la construction d'une voie, et la construction de l'autoroute actuelle à quarante et un millions (41 M\$).

2615 Donc il y avait pas d'écart vraiment sur l'ensemble du projet. Donc c'est tout ça, l'ensemble du dossier qui a fait en sorte que la décision finale a été de construire.

PAR LE PRÉSIDENT:

2620 Monsieur Labrie, j'aimerais qu'on mette ça clair, le coût. Parce que là, actuellement, on a eu un coût, cette semaine, de cent quarante-huit millions (148 M\$), coût qui comprend la construction, les acquisitions, les honoraires professionnels, donc l'ensemble des études.

2625 On a déjà eu un coût de cent quinze millions (115 M\$). Des fois, on parle de quatre-vingts (80 M\$). J'aimerais qu'on établisse clairement, en 2002, quel était le coût et en 2004, et maintenant, on sait que c'est cent quarante-huit millions (148 M\$), mais sur la même base.

2630 Parce que des fois, on parle d'un coût de construction sans les acquisitions, des fois on parle de coût avec les acquisitions, donc je pense qu'il faudrait comparer les chiffres sur la même base.

2635 Alors si on parle des coûts de construction de cent dix-huit millions (118 M\$), actuellement, plus un trente millions (30 M\$) d'acquisitions, alors il faudrait faire la même chose pour les coûts antérieurs, pour qu'on puisse vraiment comprendre l'évolution de ces coûts-là.

On comprend, techniquement, ce que vous venez de nous expliquer, qu'il y a eu des choix techniques, des choix en fonction de la géométrie, en fonction de la topographie, ça je

2640 pense qu'on comprend. On comprend également le coût des matériaux qui a évolué dans le temps.

2645 Mais on aimerait, ce qu'on aimerait connaître d'une part, c'est les montants, en termes de chiffres, pour qu'on puisse au moins avoir des valeurs, mais sur les mêmes bases. Donc je sais pas si vous pouvez nous donner ces chiffres-là ce soir, on apprécierait beaucoup si ça pouvait être fait ce soir.

PAR M. LUC BILODEAU:

2650 Ce soir, je pense que c'est difficile de donner les coûts avec l'historique 2002-2004-2006.

PAR LE PRÉSIDENT:

2655 Si vous pouvez nous transmettre cette information-là le plus tôt possible, pour qu'on puisse tout le monde, je pense, au moins avoir ça. Ça, c'est une chose.

2660 La deuxième chose, il y a la question des phases. Là, on a compris que le projet, ce n'est plus maintenant un projet d'une seule voie, une seule chaussée donc du côté ouest, c'est maintenant un projet de deux (2) voies, mais il y a quand même un montant de disponibilité budgétaire, j'imagine, qui va être établi dans le temps.

2665 Alors ce qu'on comprenait au début, je sais pas si je répons un peu, en fait si je vais un peu dans le sens de votre question, c'est que si, avec une seule voie, ça exigeait un certain montant d'argent, maintenant qu'on en fait deux (2), c'est évident que le phasage est plus le même.

2670 Alors comment on va procéder, est-ce qu'on va y aller par section, est-ce qu'on va faire tout au complet avant d'ouvrir l'autoroute, comment ça va fonctionner en termes de phasage, en fonction des disponibilités budgétaires.

Est-ce que vous pouvez nous éclairer un peu sur cet aspect-là.

PAR M. MICHEL LABRIE:

2675 Sur les disponibilités budgétaires, il m'est difficile de m'avancer aujourd'hui, je ne peux pas présumer des montants qui seront alloués en 2007 pour le projet. Ces argents-là sont disponibles puisqu'on nous a dit qu'on pouvait aller de l'avant avec ce projet-ci, maintenant je ne pourrais connaître leur répartition.

2680 Pour ce qui est du phasage, on avait initialement deux (2) phases, et le projet tel qu'on l'a présenté comprend toujours deux (2) phases. Et normalement, il s'agit de regarder les

2685 tronçons qui viennent de s'exécuter, techniquement, il y a rien qui empêcherait même, à la limite, d'effectuer les deux (2) phases en même temps. Et on parlait du fameux pont, juste le pont lui-même, c'est vingt-cinq millions de dollars (25 M\$). Et ce pont-là peut être aussi exécuté, j'appellerais ça en parallèle.

2690 Donc vous comprenez, même vous donner un phasage en ce sens-là, on peut avoir un entrepreneur qui est sur la phase 1, on peut en avoir un autre qui travaillerait sur le pont, et même à la limite un troisième, mais tout ça va être effectivement évalué en fonction des budgets qui vont nous être alloués d'ici peu.

PAR LE PRÉSIDENT:

2695 Monsieur Carette, j'aimerais qu'on poursuive, est-ce que ça va un peu dans le sens de votre question?

PAR M. ROGER CARETTE:

2700 Je vais me permettre un commentaire, monsieur, pour clarifier l'affaire, j'espère être très respectueux de votre règle d'ordre, on n'a absolument rien contre la notion de quatre (4) voies, chez nous, on serait imbécile, et on n'aime pas être traité en imbécile par qui que ce soit, et puis ça fait pas allusion, ça, à vous autres, la notion d'avoir une autoroute à quatre (4) voies, c'est l'option idéale de notre communauté, et puis qu'elle soit quatre (4) voies ici et quatre (4) voies chez nous, aucune espèce de problème avec ça.

2705 Nous avons négocié, quelqu'un et nous, avec le gouvernement fédéral, sur la base de ce papier-là ici.

2710 Ma question est, et ce serait utile pour nous, parce que c'est des gens à qui on va reparler dans les meilleurs délais, parce que quand quelqu'un s'occupe pas de nos affaires, nous le faisons nous-mêmes, moi, ce que nous voulions savoir, et je comprends tout à fait la position dans laquelle monsieur Labrie est, et je sympathise avec lui et avec vous, et si vous m'autorisez tantôt, je vais vous faire une suggestion, on est favorable aux quatre (4) voies. Des choses qui nous ont été dites par monsieur, ça clique pas mal dans l'ensemble des rumeurs que nous avons.

2720 Ce que nous n'arrivons pas à comprendre, et que je dois expliquer au socio-économique chez nous, et à des députés dans une autre législature que celle-ci, pourquoi en 2006, février, on a publié ce papier-là, sous signature de grandes autorités.

Et puis c'est marqué encore la même affaire à la page 2, et toutes les cartes qu'ils ont faites, comme celle que je vous disais. Et il y a aucun blâme aux gens de ma gauche là-dedans.

2725 Nous voulons savoir pourquoi, on a des soupçons, on entend toutes sortes d'affaires, je
veux tout simplement savoir pourquoi. Et je comprends exactement ce que les messieurs ont
dit, et j'ai rien à contredire là-dessus.

2730 L'autre chose que je veux que vous sachiez, monsieur, dans votre délibération, c'est
que nous, à partir de ça et à partir du calendrier de 2002, on s'est organisé pour aller mener
une négociation au terme de laquelle on a obtenu quatre-vingts millions (80 M\$) et la garantie
que c'était de l'argent pour se rendre à la route 204, à Saint-Georges.

2735 Si on constate que des choses engloutissent l'argent qu'on a négocié, les gens chez
nous seront pas de bonne humeur. Ceux qui n'ont pas eu affaire à la négociation, ils s'en
contrefoutent puis ils disent toutes sortes d'affaires. Mais ceux qui l'ont menée, par exemple,
cette négociation-là, ils sont pas de bonne humeur, comprenez-vous. C'est ça que je veux vous
dire.

2740 Et le quatre-vingts millions (80 M\$), il a été dédié pour se rendre à la 204, en 2009. Ça
a été dit par des autorités, répété. Ils aimeraient retirer leur parole, mais il est trop tard. Ce qui
a été dit et enregistré sur bobine magnétique, c'est enregistré et conservé.

2745 Est-ce que vous m'autorisez, monsieur, je vous verrai pas souvent mais je vais vous voir
au mois de novembre...

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

2750

PAR M. ROGER CARETTE:

... est-ce que vous me permettez de vous dire un état d'âme.

2755 Moi, je trouve ça pénible pour monsieur Labrie de répondre à des questions sur des
affaires que c'est pas lui qu'il a faites.

2760 Je sais que, et je connais pas ce monsieur-là, je l'ai rencontré deux (2) fois dans toute
ma vie, je trouve ça "rough", que vous le tassiez un peu, mais je trouve ça obligatoire que vous
le tassiez, parce que la vérité doit sortir.

2765 Essayez donc d'avoir une rencontre privée avec ceux qui étaient là en 2002, et qui ont
pris des décisions qui n'ont pas été rendues publiques à ce moment-là, et je suis pas de
mauvaise foi vis-à-vis ces gens-là, ça vise le prédécesseur de monsieur Labrie et le
prédécesseur de chez Tecsalt.

J'ai abusé de mon devoir, de mon pouvoir, mais je voulais vous dire ça. Je m'excuse, monsieur Labrie, je suis venu au monde avec ma franchise et je vais mourir avec, OK.

2770 Et ça met pas votre compétence en cause, vous étiez pas là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2775 Monsieur Carette, je pourrais peut-être juste éclaircir un peu, pour vous expliquer un peu la façon qu'on fonctionne.

2780 Le BAPE, d'abord c'est un processus public, alors dans le code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau, il y a pas de rencontres privées à part les rencontres préparatoires qui sont faites avant les audiences. Une fois que l'audience est démarrée, les commissaires n'ont plus de contacts en dehors des séances publiques. Ça, c'est une chose.

2785 L'autre chose aussi, c'est que quand un promoteur présente un projet, il y a un porte-parole qui est désigné; dans ce cas-ci, c'est monsieur Labrie, et monsieur Labrie, comme rôle, il doit nous donner l'information soit lui-même, soit par les personnes qui l'accompagnent, et ça, je pense que jusqu'à maintenant, c'est un peu ça qu'il fait, alors il passe soit la parole à madame Lindsay, d'autres personnes avec lui.

2790 Donc c'est un peu le fonctionnement du BAPE. Mais nous, en termes de commission, on a un code à respecter, et dans ce sens-là, on peut pas faire des rencontres privées avec d'autres intervenants.

Par contre, ce qu'on peut faire, c'est inviter les gens à venir ici, ça on peut le faire. Mais en privé, on peut pas le faire.

2795 Excusez-moi, je parle à ma collègue un instant.

2800 Donc ce qu'on a demandé tout à l'heure à monsieur Labrie, c'est d'aller chercher l'information sur l'historique, il va faire la recherche, c'est au ministère, je dis pas à monsieur Labrie lui-même, mais à son équipe à aller chercher l'information et nous transmettre l'information sur l'historique de ces coûts-là.

Et ça, je pense que c'est faisable, pas ce soir, mais on va avoir l'information éventuellement.

2805 **PAR M. ROGER CARETTE:**

Monsieur, j'avais prévu que vous me disiez ça, et j'avais décidé de vous dire quand même ce que je voulais vous dire, j'apprécie beaucoup que vous l'ayez écouté et je vais dormir en paix parce que je vous l'ai dit.

2810 Il y a du monde que je respecte dans la vie, moi, et ces gars-là font partie de ces gens-là. Je me sentais l'obligation de vous le dire, et sachez que vous êtes au pays de Beauce et les authentiques sont semblables à moi, monsieur.

J'apprécie la manière dont vous dirigez vos audiences, bonsoir, bonne nuit.

2815

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, et j'espère qu'on va se revoir à partir du 7 novembre.

2820

PAR M. ROGER CARETTE:

Si je suis en vie, vous allez me revoir, je vous passe un papier!

2825

MARIO GRONDIN

PAR LE PRÉSIDENT:

2830

Nous appelons maintenant monsieur Mario Grondin, s'il vous plaît.

PAR M. MARIO GRONDIN:

Bonsoir monsieur le Président, bonsoir madame Journault.

2835

Bon, moi, c'est de tout autre ordre. Hier soir, j'avais fait la demande au ministère, j'avais fait la demande pour savoir les cours d'eau qui avaient été contaminés et tout ça, et puis il avait été posé des diagrammes pour les cours d'eau, avec tous les noms des petits cours d'eau, des affluents est et ouest.

2840

Est-ce qu'on pourrait avoir ce diagramme-là, s'il vous plaît, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

2845

Oui.

PAR M. MARIO GRONDIN:

On voit tous les noms des ruisseaux, tout ça.

2850

Dans le tracé Est, il y en a aucun qui est identifié. Je voudrais savoir une réponse, au point de vue probablement de la MRC qui va vous répondre, c'est quoi la différence entre un

fossé et un fossé verbalisé ou un ruisseau verbalisé; c'est quoi la différence qu'il y a, comment on définit un fossé.

2855

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Mailhot, est-ce que vous pouvez nous donner la définition d'un ruisseau, sinon je vais demander à la MRC par la suite.

2860

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

Je préférerais que ce soit la MRC qui réponde.

2865

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être la MRC, monsieur Bérubé, est-ce que vous pouvez nous renseigner à ce sujet, ou sinon madame Roy.

2870

PAR Mme LOUISE ROY:

Monsieur le Président, je trouve un petit peu surprenant que monsieur Mailhot réfère aux aménagistes des MRC, parce que la définition de fossé nous vient du ministère de l'Environnement.

2875

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais il a pas dit qu'il le savait pas, il a dit qu'il préférerait que vous la dites.

2880

PAR Mme LOUISE ROY:

C'est parce qu'actuellement, il y a une espèce de mésentente face à une définition de fossé, parce qu'il y a deux (2) définitions qui sont applicables présentement, dépendamment avec quel document on travaille.

2885

Un fossé, habituellement, ne sert qu'à l'égouttement des terrains qui sont adjacents de chaque côté, c'est-à-dire du tracé ou de l'encavure qu'il y a dans le sol.

C'était un ruisseau verbalisé, la deuxième question?

2890

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui.

2895 **PAR Mme LOUISE ROY:**

Un ruisseau verbalisé, c'est un terme, en tout cas dans notre MRC, qui n'existe plus, avec les nouvelles définitions qui nous ont été proposées, entre guillemets. Alors c'est soit un cours d'eau qui est régi et réglementé, ou soit que c'est un fossé de drainage, carrément.

2900

Alors il y a différents types de fossés, il y a des fossés de drainage sur les terres et il y a les fossés de chemins. C'est le type de fossés qui existent, à moins que Marc-André veuille ajouter quelque chose, là.

2905 **PAR M. MARC-ANDRÉ BÉRUBÉ:**

Il y a aussi la définition, la principale différence fondamentale entre un fossé et un cours d'eau, le cours d'eau va desservir plusieurs terrains adjacents de propriétaires; alors qu'un fossé, c'est la tranchée qui borde le terrain d'un propriétaire, par exemple, ou encore de la route si vous voulez.

2910

Mais du moment que ça touche plusieurs terrains, ça devient un cours d'eau. Si on a deux (2) terrains ou trois (3), ça devient un cours d'eau.

2915 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

Monsieur Mailhot, est-ce que vous voulez rajouter quelque chose à ce sujet?

2920

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

Effectivement, je suis en train de chercher des notions de cours d'eau, de fossés, là; si vous me donnez un petit peu de temps, je vais peut-être l'avoir...

2925

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vais vous donner un peu de temps.

2930

Entre temps, je vais demander à monsieur, est-ce que c'était le sens de votre question, c'est bien un élément de questionnement par rapport à ça?

PAR M. MARIO GRONDIN:

2935

Oui, oui. Ce qui arrive, c'est que dans le tracé Est – il y avait un autre tracé, aussi, qu'on voyait d'autres cours d'eau, on parlait de la goutte d'eau qui tombait, avec les plans définis des pentes.

PAR LE PRÉSIDENT:

2940 Les bassins versants?

PAR M. MARIO GRONDIN:

2945 Les bassins versants, excusez.

Bon, cette image-là, on voit, dans la variante Est, qu'il y a aucun fossé ou cours d'eau, selon la définition qu'on va avoir tout à l'heure, et il y en a plusieurs. C'est à cause que ces fossés-là, qui sont en bas, ils ont été identifiés dans le passé parce qu'ils étaient verbalisés, parce que l'ancien mot "verbalisé", c'est que le fossé touchait deux-trois (2-3) lots, dans le temps, on les verbalisait, dans ce temps-là.

2950 Et dans le tracé Est, c'est sûr qu'ils sont moins longs, mais ils longent tous les lots; à tous les six cents pieds (600 pi), il y a un cours d'eau. On n'en voit aucun dans ça, ça fait que ça donne un avantage.

2955 Je veux pas argumenter ça, mais c'est pas défini clairement sur cette carte-là, pour les cours d'eau. Je pense qu'il y a un manque.

PAR LE PRÉSIDENT:

2960 En fait, ce que vous nous dites, c'est que là, on a les ruisseaux verbalisés mais dans le tracé Est, il y aurait d'autres cours d'eau, qui sont peut-être pas de même importance, c'est peut-être plus des fossés, qui sont pas identifiés.

2965 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Exactement, ils sont pas identifiés et ils coulent à la journée longue, qu'on pourrait dire.

PAR LE PRÉSIDENT:

2970 En fait, monsieur Labrie, est-ce que vous avez l'information sur les sous-bassins.

PAR M. MICHEL LABRIE:

2975 Madame Tremblay devrait être capable de répondre à ce questionnement-là.

PAR Mme ISABELLE TREMBLAY:

2980 Bonsoir, Isabelle Tremblay, de la firme de génie-conseil Tecsuit.

Lors de l'étude, oui, on les a vus, les petits cours d'eau qui traversent l'autoroute, on en a tenu compte, sauf qu'à cette échelle-là, c'est tellement petit qu'on les voit pas. Mais au niveau de l'étude hydraulique, on les a vus et on en a tenu compte.

2985 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc en fait, quand on parle de sous-bassins, à l'échelle plus grande, où on voit en tout cas d'une façon plus claire, vous tenez compte de ça. Mais pour la représentation graphique de l'étude d'impact...

2990

PAR Mme ISABELLE TREMBLAY:

On les voit pas, parce qu'ils sont trop petits.

2995 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc vous avez présenté finalement ceux qui étaient pas les plus importants mais...

PAR Mme ISABELLE TREMBLAY:

3000

Pour les besoins de la présentation, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3005

Est-ce que ça répond un peu? En fait, ce qu'on comprend, c'est qu'il y a eu une étude plus détaillée qui a été faite, avant de produire cette carte-là qui est en fait une carte plus globale de l'information qui a été étudiée.

PAR M. MARIO GRONDIN:

3010

Mais quand on la visualise, on dit, il y a pas de problème avec l'autre, il y en a pas de cours d'eau, mais il y en a à tous les six cents pieds (600 pi), parce que ça définissait les propriétaires, dans le temps, souvent les cours d'eau faisaient ça.

3015

À ce que je sache, vu que c'est notre territoire, il y en a qui s'assèchent dans le tracé Ouest, vous savez, monsieur Francoeur l'a mentionné hier, souvent durant l'été, ils coulent pas et durant les périodes de pluies, ils coulent, c'est la même chose dans le tracé Est, il y en a qui coulent à l'année longue, il y en a d'autres qui coulent pas. Il y a beaucoup d'eau dans ce secteur-là, on se fera pas de cachette.

3020

Mais il y a beaucoup de fossés ou ruisseaux non verbalisés qui sont dans le tracé Est, et ils ne sont pas mentionnés, ça fait qu'il faut faire attention un petit peu, là. On dirait qu'il y a un petit manque dans ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

3025

Parfait. Ça m'amène peut-être une question.

Monsieur Labrie, quand vous faites une autoroute et il y a des fossés existants, qu'est-ce que vous faites, est-ce que vous canalisez les fossés, de quelle façon vous procédez à ce moment-là, quand vous traversez les fossés existants de drainage.

3030

PAR M. MICHEL LABRIE:

Que ce soit une autoroute ou toute autre route, je vous dirais comme presque n'importe quel autre propriétaire, on est responsable, on peut pas bloquer un fossé et qu'il y ait de l'accumulation d'eau sur un terrain, il faut conduire la goutte d'eau qui part d'en haut à en bas.

3035

Alors si elle chemine chez nous, habituellement on la reprend par nos fossés ou on pose un ponceau pour la passer tout droit, et si c'est nécessaire, parce qu'on amène des débits d'eau plus grands, on va acquérir des servitudes de drainage.

3040

Donc on prend en main l'égouttement des terrains, on peut pas faire de digues et emprisonner l'eau en nulle part. Donc on conduit l'eau du point haut au point bas, comme n'importe qui est obligé de le faire, que ce soit un propriétaire terrien ou quoi que ce soit d'autre.

3045

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ça vous convient pour le moment?

3050

PAR M. MARIO GRONDIN:

Oui. C'est à cause que lorsque j'ai posé la question hier, il y a eu une contamination de certains bassins versants, entre Saint-Joseph et Beauceville, et ce sont des fossés ou ruisseaux de la même dimension environ.

3055

Ça fait qu'on prévoit une problématique, il y a eu une contamination, on l'a vu, ils l'ont affirmé, messieurs du ministère, monsieur le Président. Et c'est une crainte là-dessus.

PAR LE PRÉSIDENT:

3060

Mais vous pouvez aussi, cette crainte-là, nous la signaler lors de votre mémoire.

PAR M. MARIO GRONDIN:

J'ai une question encore, c'est sur le même bassin versant, vous voulez que je me réinscrive?

3065

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez vous réinscrire et je vais vous rappeler.

3070

PAR M. MARIO GRONDIN:

Parfait, merci monsieur le Président.

3075

PAR LE PRÉSIDENT:

Juste pour compléter cette question, monsieur Mailhot.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

3080

Si vous pouvez me brancher sur le projecteur, je vais essayer de vous répondre à la notion de fossé, cours d'eau.

En fait, on peut voir qu'il y a la question des débits réguliers et les débits intermittents. Ça, c'est en fonction de la Politique de protection des rives et du littoral, des cours d'eau, c'est qu'on dit que les fossés sont pas assujettis à la disposition de la politique. On dit:

3085

"Tous les lacs et cours d'eau à débit régulier ou intermittent sont visés par l'application de politiques."

3090

Mais pas les fossés. Un cours d'eau, on dit que:

"C'est toute masse d'eau qui s'écoule dans un lit avec un débit régulier ou intermittent, y compris ceux qui ont été créés ou modifiés par une intervention humaine, à l'exception du fossé de voie publique ou privée, du fossé mitoyen et du fossé de drainage."

3095

Donc ça comprend aussi le fleuve, le golfe, etc.

"Les mentions de fossés sont issues de la Loi sur les compétences municipales, elles ne sont donc pas identiques au texte de la Politique de protection des rives et du littoral, etc."

3100

C'est pour ça tantôt que je vous mentionnais que peut-être que la MRC pouvait...

PAR LE PRÉSIDENT:

3105

En fait, je comprends que ces définitions-là se retrouvent dans la Politique des rives?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

3110 C'est dans la politique, oui, et c'est ça, c'est qu'il y a la loi sur les compétences municipales qui est entrée en fonction, je me demande si ça fait un an, 1^{er} janvier qu'on me souffle à l'oreille, et effectivement, c'est ça, c'est qu'il y a des définitions dans cette loi-là. C'est pour ça, qu'est-ce que j'ai là, ça essaie de...

3115 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous pouvez, monsieur Mailhot, en fait de peut-être nous fournir, peut-être par écrit, les définitions.

3120 **PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:**

Bien, je pourrais sortir les diapositives qui sont ici, je pourrai donner la distinction.

3125 Parce que comme une notion souvent où les gens aiment pas ça, c'est pas parce qu'il est rectiligne que ce sera pas un cours d'eau; c'est un cours d'eau qui a été modifié par l'homme pour le rendre plus droit, ça demeure un cours d'eau. Il y a souvent, à ce niveau-là, une controverse.

3130 Je sais que j'ai quelques diapositives du genre, que je pourrai déposer, qui pourraient préciser.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci beaucoup.

3135

GUY QUIRION

3140 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On va poursuivre avec monsieur Guy Quirion.

PAR M. GUY QUIRION:

3145

Moi, c'est au sujet de ce qui s'est passé un peu hier, monsieur le Président, madame la Commissaire. D'abord, je vous félicite pour votre démarche dans le procédé, c'est excellent jusqu'à date.

3150 Et puis au sujet de ce qui s'est passé hier, ce que monsieur le maire de Beauceville a dit hier, c'est que le ministère des Transports, pour favoriser un peu son tracé Est, tente de négocier un peu en particulier avec les gens. Ça s'est fait à deux-trois (2-3) reprises, ça se fait, il y en a d'autres qui étaient inscrits avec les démarches pour les audiences publiques aussi, le Club de motoneige de Beauceville, entre autres, et ça se négocie présentement en dehors un peu.

3155 Je sais pas si le ministère des Transports du Québec, si c'est régulier de faire des démarches de particulier à particulier, comme ça. C'est là qu'est ma question, là. Ça devient, à ce moment-là – parce que c'est toujours plus facile de négocier avec une personne qu'avec un groupe de personnes. Ça, tout le monde sait ça.

3160 Alors est-ce que c'est régulier de leur part, je demanderais une réponse.

PAR LE PRÉSIDENT:

3165 Vous demandez si c'est régulier de négocier avec les municipalités lors de l'élaboration d'un projet ou de négociations.

PAR M. GUY QUIRION:

3170 Avec un individu.

PAR LE PRÉSIDENT:

3175 Avec un individu aussi.

PAR M. GUY QUIRION:

3180 Surtout!

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Labrie.

3185 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Précisez la question, s'il vous plaît.

PAR LE PRÉSIDENT:

3190

En fait, la question, c'est: est-ce que c'est courant, au niveau des activités du ministère, lors des projets, des avant-projets, études d'impact, de rencontrer un individu ou une municipalité, j'ouvre un peu la question un peu plus large, dans l'élaboration de vos projets.

3195

PAR M. MICHEL LABRIE:

3200

À ce que je sache, je pourrai passer la parole après pour des compléments d'information, mais toute personne, un peu comme vous, qui peut nous apporter une information quelconque, on négocie pas de tracés à l'extérieur, là, à un moment donné, de toute façon, ça va être mis sur plan et ça va être présenté aux municipalités, à l'ensemble de la population, qu'on ait négocié ou pas, ça tiendrait pas.

3205

Mais qu'on reçoive de l'information, qu'on s'assoie à la table déjà, parce qu'on nous reprochait, dans certaines étapes, de pas discuter assez, alors toute personne qui nous amène de l'information, des objections ou quoi que ce soit, on collige l'information, on en tient compte dans la mesure du possible, ou on la met de côté si on trouve que ça a pas de bon sens.

3210

C'est pas parce qu'on rencontre quelqu'un qu'on va nécessairement donner suite à sa requête.

PAR LE PRÉSIDENT:

3215

Mais ça peut se faire, une rencontre avec une seule personne, qu'elle soit un particulier...

PAR M. MICHEL LABRIE:

3220

On n'est pas un processus juridique, il vient des gens chez moi, des fois c'est des groupes, des organisations, d'autres fois c'est un individu, et ma porte est ouverte.

Est-ce qu'il y a d'autres compléments d'information, madame Lindsay.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3225

Oui, bien, pour la question des motoneiges, oui on a rencontré le président du club des motoneiges, mais c'était pas pour ce projet-là, c'était pour régler un problème dans l'autre projet qui est en construction.

3230

On n'a pas négocié, en tout cas à ce que je me rappelle, je peux demander à monsieur Robitaille, parce que monsieur Robitaille était avec moi quand on a rencontré cette personne-là, et c'était vraiment pour le tronçon et pour qu'ils puissent, eux autres, continuer, compte tenu

qu'il y a de la construction au chemin du Golf, qu'ils puissent continuer cet hiver, même avec le chantier, pouvoir de pas scinder leur sentier de motoneige.

3235 Mais on n'a pas encore rien réglé au niveau des motoneiges, négocié rien avec le club de motoneige, sur l'autre partie. D'ailleurs, on fait ça plutôt aux plans et devis, parce qu'on est plus certain, comme on l'a déjà dit un peu dans la présentation d'ailleurs, au niveau des motoneiges, on négocie ça un petit peu plus tard pour être plus certain des profils et tout ça, et des emprises qu'on va prendre.

3240 Et pour les municipalités, oui, ça fait longtemps qu'on fait des négociations, bien, des négociations, on présente où on est rendu aux municipalités, et puis c'est normal que les conseils municipaux, qui sont élus par la population, soient consultés quand on fait des projets. On les consulte pas nécessairement seulement dans des études d'impact, mais dans tous les
3245 projets qu'on fait, on les présente aux conseils municipaux, c'est une pratique courante.

D'ailleurs, je disais en début de semaine, lors de la première rencontre, qu'on avait fait à peu près une trentaine de rencontres, depuis quatre (4) ans, et là-dedans il y avait plusieurs rencontres avec les conseils municipaux, que ce soit Notre-Dame-des-Pins, Beauceville, Saint-Simon et Saint-Georges, et on n'a jamais caché ça non plus. C'est dans nos documents de
3250 consultation.

Alors c'est normal qu'on fasse ça.

3255 **PAR M. GUY QUIRION:**

C'est parce qu'il y a eu une étude faite à Beauceville, que le ministère des Transports a payée, justement, avec la Ville de Beauceville, qui a sorti l'an passé, et sur l'étude, il y avait un représentant de la Chambre de commerce, de l'UPA, du Syndicat des producteurs de bois, de
3260 la Ville de Beauceville et du ministère des Transports.

Alors lorsqu'il y a des négociations pour changer le tracé, à ce moment-là l'étude considérait les deux (2) tracés, et avant de changer le tracé, ne serait-il pas préférable que le ministère des Transports rencontre tous ces organismes en même temps, et non pas essayer
3265 de les acheter un par un, comme ça a été le cas lors du nouveau maire élu l'an passé, il l'a dit hier, justement. Il a été rencontré immédiatement, alors qu'il était pas au courant.

PAR LE PRÉSIDENT:

3270 Monsieur Quirion, je veux juste vous arrêter, faites attention, parce que je veux pas – je pense qu'il faut que je vous limite dans vos propos.

3275 Alors ce qu'on comprend jusqu'à maintenant, c'est qu'il y a des discussions qui se font pour des tracés, et à un moment donné, dans le processus, il y a des documents qui sont rendus publics.

Actuellement ici, au BAPE, c'est un processus qui sert justement à ça, à rendre publics les documents, l'information.

3280 Alors on comprend votre préoccupation, mais on peut pas porter d'accusations ici. Comme je vous ai expliqué au départ, on pose des questions, pas d'accusations. Ça, c'est une chose, je veux pas que vous vous aventuriez dans un créneau qui peut porter préjudice ou porter atteinte à certaines personnes.

3285 **PAR M. GUY QUIRION:**

Est-ce qu'il pourrait rencontrer tous ces organismes, monsieur le Président, ensemble à ce moment-là.

3290 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Peut-être que vous pourriez profiter de la deuxième partie de l'audience publique pour nous suggérer un processus qui pourrait, d'après vous, mieux faire l'affaire à la population pour l'approche de consultation, déjà au départ dans le processus.

3295

Parce que des gens nous ont dit, bien, on n'a pas été consulté, on n'a pas été consulté suffisamment largement au niveau disons des choix des tracés, pour les grands enjeux. Alors ça, on nous l'a dit souvent.

3300

Alors vous pourriez imaginer une façon que vous souhaiteriez être consulté pour que, justement, le ministère des Transports ou d'autres grands promoteurs puissent tenir compte davantage des intérêts et des préoccupations des gens qui sont directement concernés par un projet. Ça, ce serait très utile à l'ensemble de la communauté.

3305

Et nous, notre travail, c'est de recevoir l'opinion des gens, puis de la livrer; dans le rapport, on a un chapitre qui est spécifiquement consacré à l'opinion de la population, et puis on concentre tout ça dans un message clair, pour que le gouvernement ait cette information-là.

3310

Donc c'est comme ça qu'on fait avancer petit à petit les choses et les façons de faire. Ça a pas toujours été comme ça, au Québec; il y a trente (30) ans, les projets se faisaient et vous en entendiez pas parler, les camions arrivaient derrière votre cour, et ça passait par là.

3315

On a eu la chance d'avoir un processus démocratique, on a été, le Québec, parmi les premières sociétés à mettre en place un processus comme ça, où les gens ont droit de parole et ont droit d'influencer les décisions.

Alors je pense que c'est important que vous disiez, justement, comment vous voyez les choses pour qu'à l'avenir, il y a des gens pleins de bonne volonté partout, mais il s'agit de se trouver des créneaux pour pouvoir mieux se parler. Ça fait que c'est dans ce sens-là qu'on vous demande de nous faire des propositions en deuxième partie.

3320

PAR M. GUY QUIRION:

Je vous remercie beaucoup. Je vous remercie pour les audiences publiques, de la façon que ça se déroule, parce qu'on a droit de parole et c'est une des premières fois qu'on a droit de parole sur ce dossier-là, et puis on est très content de ça.

3325

Et on est content aussi de tous les intervenants, que ce soit pour la Ville de Beauceville et tous les autres.

3330

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur.

3335

DIANE LEBLANC

PAR LE PRÉSIDENT:

3340

Nous appelons maintenant madame Diane Leblanc, députée Beauce-Sud.

PAR Mme DIANE LEBLANC:

3345

Alors madame, monsieur les Commissaires, bonsoir, représentants du ministère des Transports et autres.

3350

D'abord oui, je suis députée de Beauce-Sud, alors je suis ici aussi comme, je dirais, principale concernée dans le dossier de l'autoroute; depuis plusieurs années déjà j'y travaille et donc, j'ai beaucoup à cœur que l'autoroute se rende dans les délais les plus rapides à Saint-Georges, capitale beauceronne, métropole beauceronne, si on peut l'appeler ainsi.

3355

J'ai plusieurs questionnements, j'aurais voulu, mes fonctions m'ont empêchée d'être ici les deux (2) premières journées, peut-être que mes questions seront répétitives par rapport à ce qui a été posé les deux (2) journées avant, on a beaucoup parlé de l'échéancier de 2002.

Un échéancier de 2002, peut-être que monsieur Labrie n'y était pas à cette époque-là, mais madame Lindsay y était sûrement, je voudrais savoir, est-ce qu'il existe cet échéancier de 2002, est-ce qu'on peut y avoir accès, est-ce qu'on peut le voir, premièrement.

3360 Deuxièmement, est-ce qu'il est exact de dire que le ministre Baril avait entériné, endossé ou signé cet échéancier de 2002.

3365 Et on a aussi je pense déposé, le maire de Ville Saint-Georges a déposé, aujourd'hui même, à monsieur Labrie, un échéancier qu'il a lui-même préparé, qui fait état justement d'un échéancier de 2002-2005, pardon, 2002 à aller jusqu'à 2012 pour la réalisation de l'autoroute, en fait on dit, l'échéancier final serait 2010-2012, alors j'aimerais aussi qu'on m'explique la différence entre cet échéancier-là, l'échéancier qu'on parle aujourd'hui, pourquoi il y a ces délais-là, comment on peut expliquer ça.

3370 Dans un premier temps, ce serait ma première question.

PAR LE PRÉSIDENT:

3375 D'abord, pour ce qui est de l'échéancier 2002, il y a un document qui a été déposé, celui de la Ville de Saint-Georges, donc la Commission a déjà le document.

PAR Mme DIANE LEBLANC:

3380 Oui, je sais, mais moi, je parle pas de celui-là. Parce que celui qui a été déposé par Ville Saint-Georges, ce n'est pas le document du ministère des Transports, de monsieur Baril.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc vous, c'est celui du ministère dont vous parlez.

3385 **PAR Mme DIANE LEBLANC:**

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3390 Monsieur Labrie, est-ce qu'il y a un échéancier d'abord qui a été produit en 2002.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3395 Madame Lindsay, avez-vous une réponse à cela.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3400 Il y a eu plusieurs échéanciers depuis le début. Moi, je me rappelle pas exactement de 2002, 2003, mais je pense qu'on pourrait chercher dans nos dossiers et vous le trouver, s'il existe.

Mais je vous dirais, en fait il y a eu beaucoup d'échéanciers, mais c'était des tentatives, des propositions, c'était tout le temps préliminaire. Au début du dossier, on pouvait pas nécessairement...

3405

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais ça, je pense que les gens ici peuvent comprendre qu'en 2002, c'était préliminaire, et puis je pense qu'on a entendu aussi votre réponse de ce soir disant pourquoi il y a eu des changements et tout ça.

3410

Je pense que la question qui nous est demandée, c'est de déposer ce document pour qu'on puisse en prendre connaissance.

3415

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

On va le trouver et on pourra...

PAR LE PRÉSIDENT:

3420

Avec la limite que ce document-là a. Je pense qu'on peut en convenir.

PAR Mme DIANE LEBLANC:

3425

Ça nous permettrait d'avoir une compréhension de ce qui se passe, parce qu'on parle toujours...

PAR LE PRÉSIDENT:

3430

D'avoir un historique du dossier.

PAR Mme DIANE LEBLANC:

3435

On parle toujours, exactement, de l'échéancier 2002, mais quel échéancier au juste, celui de monsieur Carette ou celui qui a été préparé par le ministère des Transports. Est-ce qu'il a bel et bien été endossé par le ministre de l'époque, Jacques Baril.

Je pense que c'est des questions importantes.

3440

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Labrie, je pense que vous allez faire la recherche?

PAR M. MICHEL LABRIE:

3445

On aimerait savoir, là on rechercherait un échéancier qui aurait la signature du ministre Baril, s'il existe.

PAR LE PRÉSIDENT:

3450

S'il existe. S'il existe pas, il faut quand même nous en faire part.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3455

On va vous faire part, on va dire qu'on n'a rien trouvé. Mais s'il existe, on va vous le fournir.

PAR LE PRÉSIDENT:

3460

Parfait, merci.

PAR Mme DIANE LEBLANC:

3465

Alors peut-être un petit dernier commentaire pour vous dire que oui, je suis une députée, je m'occupe beaucoup de mes affaires mais pas des affaires des autres, peut-être en réponse à une réaction ou un commentaire qui a été formulé un petit peu plus tôt.

3470

Alors je dirais, en terminant, que d'autres personnes sont peut-être imbues de leur personne eux-mêmes et ils s'approprient souvent les réalisations des autres. Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

3475

Merci, madame.

DENIS DESSAINT

PAR LE PRÉSIDENT:

3480

J'appellerais maintenant monsieur Denis Dessaint.

Monsieur Francoeur, excusez!

3485 **PAR M. JACQUES FRANCOEUR:**

Si ça peut vous aider, j'ai le document de consultation publique d'octobre 2002 fait par le ministère, et le seul échéancier qu'on nous avait fourni à ce moment-là, c'était l'échéancier de consultation sur le projet qui partait de novembre à décembre 2002, jusqu'à la dernière
3490 rencontre publique, avant j'imagine le dépôt du projet qui allait à hiver 2004.

Ça, c'est le document qui avait été fourni à tous les gens qui avaient assisté à cette
rencontre-là, j'imagine, qui était en octobre 2002, je me rappelle plus où, je pense que c'était à
3495 Notre-Dame-des-Pins, de mémoire, là.

Il va pas plus loin, il y a pas d'échéancier de travaux, et je me rappelle, en tout cas je
veux pas...

PAR LE PRÉSIDENT:

3500 Écoutez, monsieur, vous pouvez le déposer, je pense qu'on peut le regarder. Mais ça
n'empêche pas que monsieur Labrie va faire les démarches quand même.

PAR M. JACQUES FRANCOEUR:

3505 Parce que là, je suis en train de déposer tous mes documents à moi! Je sais pas si la
Commission peut m'en faire des copies par après, parce qu'après, j'aurai plus d'arguments!
Mais je peux vous le déposer, il y a pas de problème. D'ailleurs, c'est la pochette du ministère.

3510 C'est pas pour défendre les gens du ministère des Transports, mais à mon sens, et pour
avoir participé à toutes ces rencontres-là, autant privées que publiques, les gens, les
fonctionnaires du ministère se gardaient bien de faire des échéanciers, en sachant fort bien que
c'était, je dirais, l'appareil politique qui décidait des enveloppes à consacrer au développement
du réseau. En tout cas, c'est un participant à toutes ces réunions-là qui vous le dit.

3515 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Avant, monsieur Dessaint, de vous entendre, vous savez que c'est la dernière soirée,
donc le registre va être fermé d'ici une demi-heure; donc à dix heures trente (10 h 30), je ferme
3520 le registre. S'il y a d'autres inscriptions d'ici dix heures trente (10 h 30), par la suite on ferme le
registre et on va terminer avec les gens qui se seront inscrits.

Alors monsieur Denis Dessaint, s'il vous plaît.

3525 **PAR M. DENIS DESSAINT:**

Oui bonjour. Moi, je suis de la 35^e Avenue, donc à l'extrémité sud du projet dont on parle. Et ma question s'adresse, bien, c'est surtout pour des précisions sur la 74^e Rue, celle qui va relier l'autoroute à l'entrée nord de la ville.

3530

Ça ressemble à ça, oui. La 74^e Rue, c'est quoi la largeur de l'emprise de cette voie qui, j'ai compris, elle était quatre (4) voies, oui, c'est ça, quatre (4) voies séparées; l'emprise, cinquante mètres (50 m). Bon, OK, j'ai la réponse.

3535

Et c'est quoi la distance de la maison la plus proche. Parce qu'à un moment donné, elle croise la 35^e et il y a des résidences qui sont pas tellement loin. Bien, vous avez peut-être pas ça à la main comme ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

3540

Monsieur Dessaint, je vais poser la question au ministère, on va voir qu'est-ce qu'ils ont en main.

PAR M. DENIS DESSAINT:

3545

Mais est-ce qu'il y a des travaux de prévus, spéciaux, du fait que la résidence est proche ou que, finalement, elle est assez loin que ça demande pas des travaux spéciaux, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3550

Donc on va poser la question au ministère, on va explorer un peu cet aspect-là.

D'abord donc cinquante mètres (50 m), ça comprend vraiment quatre (4) voies, donc l'emprise nominale, c'est cinquante mètres (50 m), c'est ce qu'on comprend jusqu'à maintenant.

3555

PAR M. MICHEL LABRIE:

Exact, tel qu'indiqué.

3560 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Dites-moi, avant d'aller sur la question des résidences, la vocation – parce que là, ce qu'on comprend, la 74^e va devenir un peu le rabattement, si on veut, de l'autoroute sur la 173.

3565 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Exact.

PAR LE PRÉSIDENT:

3570 Parce qu'hier, on parlait de classification, on a parlé d'autoroute, on a parlé de route nationale, quel est le statut que va prendre cette voie-là.

PAR M. LUC BILODEAU:

3575 En fait, quand on va terminer le tronçon jusqu'à Notre-Dame-des-Pins, cette route-là va devenir une route nationale pour rejoindre la route 173.

 Quand le tronçon Notre-Dame-des-Pins jusqu'à la 204 va être fait, lui va prendre une vocation de route régionale, si je me trompe pas.

3580

PAR LE PRÉSIDENT:

 Donc dans le projet qu'on étudie actuellement, ce tronçon-là, ce raccordement-là devient une route nationale.

3585

PAR M. LUC BILODEAU:

 Nationale.

3590

PAR LE PRÉSIDENT:

 Et si jamais il y avait un prolongement...

PAR M. LUC BILODEAU:

3595

 Lorsque le prolongement sera fait, il va devenir, il faudrait que je vérifie, je pense que c'est régional, mais il sera plus national.

PAR LE PRÉSIDENT:

3600

 Parfait.

 Donc maintenant au niveau des résidences, quelle est la résidence la plus près, à quelle distance elle se situe et à quel endroit.

3605

PAR M. LUC BILODEAU:

 J'ai pas l'information pour le moment, il faudrait vérifier.

3610 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que c'est plus près de la 35^e, est-ce que vous pouvez au moins nous dire dans quel secteur?

3615 **PAR M. DENIS DESSAINT:**

La raison de la question, c'est juste pour nous aider à situer où est-ce que le tracé va passer; visuellement, ça va nous aider à situer, là.

3620 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et quelles sont les mesures, aussi, qu'ils vont prendre pour les impacts.

PAR M. DENIS DESSAINT:

3625

C'est ça. Mais on peut être contacté plus tard là-dessus, c'est juste une question d'éclaircissement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3630

Mais je préfère que si on peut avoir la réponse maintenant, c'est préférable pour nous. Bien, je dis maintenant, ce que je comprends, vous l'avez pas présentement.

PAR M. LUC BILODEAU:

3635

Je ne l'ai pas présentement, non.

PAR LE PRÉSIDENT:

3640

Mais en termes de secteur, est-ce que c'est par exemple la 35^e Avenue où les résidences sont plus près, est-ce que c'est la 25^e.

PAR M. DENIS DESSAINT:

3645

Oui, c'est à l'intersection de la 35, il y a des résidences dans ce coin-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

3650

Donc dans le secteur de la carrière.

PAR M. DENIS DESSAINT:

Oui, oui, c'est ça.

3655 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Par exemple si on se concentre sur la 35^e, près de la carrière, ce que je comprends, il y a des résidences qui sont près de l'intersection actuelle, alors là il va y avoir, je me demande s'il y a pas un viaduc, est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu quels sont les travaux auprès de la 35^e.

3660

PAR M. DENIS DESSAINT:

Moi, ce que j'en avais compris, c'était un viaduc.

3665

PAR LE PRÉSIDENT:

On va confirmer avec le ministère cette question-là.

3670 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

Monsieur Doucet va vous amener l'information, Jean-Louis Doucet.

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

3675

Sur la 35^e, ce qu'on fait, on fait le raccordement entre la route existante et on vient rejoindre, on passe par-dessus la 74^e, donc on fait un viaduc par-dessus la 74^e.

PAR LE PRÉSIDENT:

3680

Est-ce qu'il y a des mesures qui vont être prises, en termes d'impacts, pour réduire les impacts, atténuer les impacts, durant la construction et après; qu'est-ce qui est envisagé dans ce secteur-là pour les habitations qui sont là.

3685 **PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:**

Pour la construction, c'est certain que les mesures de déviation temporaire, pour la construction, vont être, pour le viaduc, il va y avoir naturellement un chemin de contour qu'il va y avoir pour la construction du viaduc.

3690

Ça, ça va être fait lors des plans et devis, où on va avoir besoin d'un chemin de contour, donc pour la déviation de la circulation, c'est normalement lors des plans et devis que le chemin

de contour va être établi, et c'est à ce moment-là que ça va être établi, au niveau du chemin de contour.

3695

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'il y a des mesures durant l'exploitation, est-ce que par exemple il y a des écrans visuels, comment ça va être aménagé pour limiter l'impact, toujours par rapport aux résidences.

3700

À ce que je comprends, il y a des résidences qui sont près, je pense que votre question, c'est un peu ça.

3705

PAR M. DENIS DESSAINT:

Oui, c'est ça, parce qu'il y a des puits. Je voulais juste savoir si c'est une région où il va y avoir des mesures particulières.

3710

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

Là-dessus, je vais demander à madame Lindsay de répondre.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3715

Bon, à mon souvenir, d'ailleurs à cet endroit-là, on a déjà modifié le tracé justement pour éviter le plus possible de résidences, je peux pas vous dire la distance de la plus près, par contre on pourrait, quand on va vous déposer les réponses la semaine prochaine, concernant la sécurité routière et les accidents, on va refaire la recherche, parce qu'honnêtement, je m'en rappelle plus du tout. Alors on pourra communiquer.

3720

D'ailleurs, monsieur le Président, le demandeur nous a déjà contacté pour d'autres informations, et puis on peut lui donner aussi, on peut vous la remettre à vous et lui remettre directement si vous pensez que...

3725

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense qu'étant donné le processus actuel qui est public, je pense que ce serait important que tout le monde sache c'est quoi l'intention du ministère. Parce que je comprends que monsieur Dessaint, c'est sa préoccupation, mais je suis convaincu qu'il y en a d'autres aussi qui ont sûrement la même préoccupation, dans son secteur.

3730

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3735 En fait, ce que je disais, monsieur le Président, on va vous le déposer, mais on peut faire une copie à monsieur Dessaint, aussi, et lui envoyer.

PAR LE PRÉSIDENT:

3740 Ça, c'est libre à vous mais en fait de toute façon, nous, quand on a les documents, on les met dans les centres de consultation, on les met dans le site Internet du BAPE. Mais c'est bien évident que je vous empêcherai pas de donner une information à un citoyen.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3745 C'est bien sûr que ça allait aussi à vous, là, je voulais pas passer...

PAR LE PRÉSIDENT:

3750 Est-ce que ça répond?

PAR M. DENIS DESSAINT:

3755 Oui, c'est beau. On va attendre la réponse.

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

3760 Entre temps, j'aimerais, avant qu'on passe à un autre intervenant, que je comprenne un peu, la question de l'échangeur, on l'a abordée brièvement tout à l'heure.

En fait, il y a un échangeur qui est prévu, donc l'échangeur fait partie du projet, il y a également un petit tronçon qui va vers la route 204.

3765 Et avant d'aller plus loin, je vais demander à monsieur Mailhot, parce que tout à l'heure on a parlé des voies de desserte, et puis on disait, les voies de desserte indiquées au plan, avec un décret, on autorise ce qui est sur le plan, là actuellement, on a un bout de route vers la 204, on a compris hier qu'il y avait un projet à l'étude, l'étude d'impact était même déjà déposée et là, on a un tronçon qui, en tout cas à mon sens, il fait partie peut-être de l'autre dossier.

3770 Comment est-ce que, est-ce que quand on autorise un projet de ce genre-là, est-ce qu'automatiquement l'échangeur va être autorisé ou comment ça fonctionne, expliquez-moi un peu, là.

3775

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

3780 Bien, normalement, les projets, s'il a été scindé en deux (2), c'est parce que chaque projet doit être autonome en lui-même. Donc effectivement, ce petit bout d'échangeur là apparaît bizarre, je vous le cache pas, vous avez sans doute vu la même chose que moi.

3785 Donc normalement, on aurait peut-être tendance à pas l'autoriser, parce que le projet, il est juste à la 74^e, c'est ça, on peut pas présumer que le reste va se faire, vu que c'est un autre projet avec une autre étude d'impact, etc.

3790 Ça fait que là, je m'avance pas mal en disant ça, mais sans doute que les gens qui vont faire l'analyse vont arriver à cette solution-là, à moins que l'autre tronçon soit tellement avancé qu'avant que le décret se fasse, que déjà des audiences aient été faites et qu'on a pas mal une bonne idée de vers quoi on s'en va.

Mais effectivement, ça apparaît bizarre.

PAR LE PRÉSIDENT:

3795 Donc je reviens à vous et je sais que vous allez me répondre pourquoi le tronçon, il est là, un peu la question que j'ai posée.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3800 On va vous donner la justification. Monsieur Doucet.

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

3805 Dans ce secteur-là, la partie de l'échangeur comme telle, c'est bien sûr qu'il y a une bretelle en direction, celle-ci, même, c'est sûr, vers la 74^e, mais dans ce secteur-ci, il y a un remblai, il y a une dépression naturelle qui est là, et cet échangeur-là, naturellement, actuellement on est en surplus de matériel, parce que dans tout le secteur du tronçon, on a des matériaux en surplus. Donc on profitait du secteur pour pouvoir déposer nos matériaux.

3810 Donc c'est une des raisons qu'on a avancé le projet un petit peu, et puis pour pouvoir déposer des matériaux en surplus.

PAR LE PRÉSIDENT:

3815 Je comprends.

Mais l'échangeur, on comprend qu'il sert au projet, mais le petit bout, en fait vous avez des matériaux en surplus, vous dites, pour en disposer, commençons...

PAR M. MICHEL LABRIE:

3820

Ils seront là, si on est autorisé à la prochaine étape.

PAR LE PRÉSIDENT:

3825

Mais on comprend que ce petit tronçon est pas essentiel, si on veut, au moment où on se parle, pour faire le raccordement avec la 173.

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

3830

C'est effectivement ça. Parce que là, disons que c'est dans ce sens-là que ça a été rajouté.

PAR LE PRÉSIDENT:

3835

Parfait.

Ça va, monsieur Mailhot, est-ce que vous avez de quoi à ajouter?

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

3840

Bien écoutez, effectivement, c'est comme je mentionnais, sans doute qu'on le voit comme ça mais compte tenu que le décret, il peut mettre les conditions qu'il veut, on pourrait avoir différentes conditions vis-à-vis ça, ça pourrait être de dire, oui on l'autorise en autant que l'autre s'autorise.

3845

Parce que là, je vois, en tout cas les travaux avancent relativement vite un peu partout, j'ai l'impression qu'il va peut-être y avoir des travaux pratiquement prêts pour ça aussi, quand les contrats vont être donnés, dans trois (3) ans.

PAR M. MICHEL LABRIE:

3850

Deux (2) ans!

PAR LA COMMISSAIRE:

3855

Par rapport à la 74^e Rue, justement, quel est l'impact sur le rabattement du trafic; est-ce que ça pourrait causer un certain problème.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3860

Eh bien, au niveau du bruit, il y a pas de problème parce que la route est encaissée, ça fait qu'on n'a pas déterminé d'impacts sonores à cet endroit, en tout cas d'impacts moyens et forts.

3865

Il va y avoir des expropriations à l'intersection de la 74^e Rue, de trois (3) résidences.

À mon souvenir, aussi, il y a un chalet qui est dans la première partie, dans le secteur ici, il y a un chalet. Et il me semble que c'est à peu près tous les impacts qu'il y avait.

3870

Il y a les commerces, en fait quand on parle des résidences, en bas il y a pas seulement des résidences, il y a un commerce et trois (3) résidences. D'ailleurs, je parlais tout à l'heure au niveau des puits, ça pouvait être une zone à risque, mais on l'a pas comptabilisée parce que, justement, il y avait des expropriations à cet endroit-là.

3875

Sur la 35^e Avenue, il me semble qu'il y en avait pas d'impact. Mais comme je vous dis, on va le préciser la semaine prochaine.

PAR LE PRÉSIDENT:

3880

Mais en termes de débit routier, en termes de trafic, est-ce qu'à l'intersection, il peut y avoir un conflit; comment ça va être géré, en fait, l'intersection de la 173 et...

PAR M. LUC BILODEAU:

3885

En fait, le rabattement sur la 173, il va y avoir un réaménagement de la route 173 qui va être fait, avec un élargissement à quatre (4) voies, qui va être la continuité...

PAR LE PRÉSIDENT:

3890

Qui va permettre d'absorber, si on veut, les deux (2) flux.

PAR M. LUC BILODEAU:

3895

C'est ça. Il va y avoir un feu de circulation, pour gérer tout ça.

3900

LUCETTE POULIN

PAR LE PRÉSIDENT:

3905

Je vais inviter madame Lucette Poulin, s'il vous plaît.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

3910

Ma question consiste aux abords de l'autoroute, les abords globalement. Il y a trois (3) bassins de rétention sur le tracé du haut et cinq (5) bassins de rétention sur le tracé du bas.

Ce dit bassin, est-ce qu'il y a toujours de l'eau dedans.

3915

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous pouvez répondre à la question.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

3920

Non, monsieur le Président, les bassins de rétention sont faits, l'eau s'écoule environ en quatre (4) heures. Normalement, il devrait pas rester d'eau dans le bassin. C'est fait pour retenir pour une période, pour pas que tout l'eau aille augmenter la vitesse de débit, mais c'est pas là pour...

3925

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, ça capte pendant la crue mais ensuite, c'est relâché.

3930

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Oui, exactement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3935

Donc en fait, c'est ralentir si on veut le débit.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

3940

Et la profondeur est un mètre (1 m), deux mètres (2 m), qu'on a dit?

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous avez calculé l'ordre de grandeur de la profondeur.

3945 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Je pense que c'est un mètre et demi (1 ½ m). On les a précisément dans la présentation.

3950 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Il y a une présentation dans un document qui a été déposé.

PAR Mme LOUISE ROY:

3955

Je m'excuse, monsieur le Président, je les ai pris en note hier, moi.

PAR M. LUC BILODEAU:

3960

On les a à l'écran, chacun des tracés.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

Est-ce que ces bassins sont clôturés.

3965

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'ils sont clôturés.

3970 **PAR Mme LUCETTE POULIN:**

Est-ce qu'ils sont à l'intérieur du cent cinq mètres (105 m).

PAR M. LUC BILODEAU:

3975

Les bassins sont à l'intérieur des emprises et les emprises sont clôturées, donc les bassins vont être clôturés comme les emprises de l'autoroute.

PAR LE PRÉSIDENT:

3980

Mais est-ce qu'il va y avoir une clôture particulière pour les bassins ou ça fait partie...

PAR M. LUC BILODEAU:

3985

Ça va faire partie des clôtures de l'autoroute.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

Et ce bassin est à combien de mètres de la ligne de l'autoroute, du fossé de l'autoroute.

3990

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous dites de l'emprise ou de la chaussée?

3995

PAR Mme LUCETTE POULIN:

De l'emprise.

PAR LE PRÉSIDENT:

4000

De l'emprise, ce que je comprends, il est dans l'emprise.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

4005

Il est pas collé direct dans le fossé.

PAR LE PRÉSIDENT:

On va poser la question.

4010

PAR M. LUC BILODEAU:

En fait, on est à l'avant-projet, je pense que ces choses-là vont être déterminées lors de la préparation des plans et devis.

4015

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais quelles sont les façons habituelles?

4020

PAR M. LUC BILODEAU:

Bien, ça va être collé à l'emprise, collé à la route, sur le bord du fossé.

4025

Mais ça dépend toujours de la topographie du terrain, également. Il faut faire les plans et devis, ça dépend de la topographie du terrain, ça dépend de la grandeur du bassin.

Mais si la topographie du terrain le permet, si on est dans une zone...

PAR LE PRÉSIDENT:

4030

Idéale, disons.

PAR M. LUC BILODEAU:

4035

... idéale, on va le mettre au bout du fossé, ou ça peut même être un aménagement du fossé qui soit agrandi.

PAR M. MICHEL LABRIE:

4040

À l'occasion, dans l'échangeur, dans les boucles de l'échangeur.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

4045

C'est pas dans l'échangeur, celui que je parle, c'est vraiment en plein milieu.

PAR M. MICHEL LABRIE:

On dit "à l'occasion".

4050

PAR LE PRÉSIDENT:

En fait, ce qu'on a jusqu'à maintenant, c'est pas encore déterminé de façon officielle, donc il reste encore des études à faire, mais en principe, ce qu'on vise, c'est de le mettre près de la chaussée.

4055

PAR M. LUC BILODEAU:

En fait, on vise à le mettre pour qu'il y ait le moins d'impact possible. Donc quand on parlait qu'il y en avait un de prévu dans un des échangeurs, c'est pour pas que ça ait d'impact et puis pour pas acquérir de l'emprise additionnelle.

4060

Et les autres, si ça peut être juste des agrandissements des fossés, on va faire juste des agrandissements de fossés.

4065

PAR LE PRÉSIDENT:

Ils sont clôturés par rapport à l'emprise, et il y a pas d'eau lorsqu'il y a pas de crue; donc dans le fond, il y a pas d'eau qui reste dans le bassin.

4070 **PAR M. LUC BILODEAU:**

Il y a pas d'eau qui reste dans le bassin.

4075 **PAR Mme LUCETTE POULIN:**

Monsieur le Président, c'est pour ça la question, c'est parce que les enfants envahissent nos terrains forestiers...

4080 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous voyais aussi arriver avec cette question-là.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

4085 C'est ça. L'autre jour, j'ai rentré avec mon tracteur dans le boisé, et puis il y avait un jeune enfant de onze (11) ans qui venait du développement Vérieul, qui avait traversé les deux (2) terres et qui était rendu dans mon boisé, au bout. Il était seul, il avait onze (11) ans. Avec son vélo de montagne, et il essayait toutes les buttes qu'il pouvait prendre.

4090 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Donc ce que vous souhaitez, c'est que ce soit regardé au niveau de la sécurité, pour éviter qu'il y ait des accidents.

4095 **PAR M. LUC BILODEAU:**

En fait, le ministère va le regarder au niveau de la sécurité, tout comme pour l'autoroute, pour que ce soit sécuritaire.

4100 **PAR Mme LUCETTE POULIN:**

Et concernant toujours les abords de l'autoroute, cette fameuse lisière de forêt que le ministère garde comme bordure de couloir, est-ce qu'elle est incluse dans le cent cinq mètres (105 m).

4105

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous pouvez répondre à cette question.

4110 **PAR M. LUC BILODEAU:**

C'est inclus dans le cent cinq mètres (105 m).

PAR Mme LUCETTE POULIN:

4115 Et cette bordure-là de forêt, est-ce qu'elle limite le producteur en rentrant dans sa terre à lui, des deux (2) côtés, par la coupe de bois.

PAR LE PRÉSIDENT:

4120 Ce que je comprends, la limite, c'est dans l'emprise.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

4125 Est-ce qu'il y a des règlements qui nous limitent dans le nombre d'arbres qu'il faut couper après cette emprise-là de forêt, cette lisière.

PAR LE PRÉSIDENT:

4130 Je vais demander à la MRC, à ce moment-là.

Dans quel secteur est-ce que vous êtes?

PAR Mme LUCETTE POULIN:

4135 Beauceville.

PAR LE PRÉSIDENT:

4140 MRC Robert-Cliche, est-ce que vous avez une réglementation pour la coupe. Monsieur Bérubé.

PAR M. MARC-ANDRÉ BÉRUBÉ:

4145 Le Règlement de contrôle intérimaire s'applique à ce moment-là, alors il y a une distance à respecter.

PAR LE PRÉSIDENT:

4150 Alors il y a un Règlement de contrôle intérimaire que la MRC a adopté. On va avoir la réponse.

PAR Mme LOUISE ROY:

4155 Si je peux me permettre, monsieur le Président, c'est que dans la MRC de Robert-Cliche tout comme dans la MRC de Beauce-Sartigan, il y a un Règlement sur le déboisement

qui existe et qui est actuellement en vigueur dans les deux (2) MRC; donc c'est le même règlement qui va continuer à s'appliquer à l'extérieur de l'emprise qui va appartenir au MTQ.

PAR LE PRÉSIDENT:

4160

OK, parfait.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

4165

Si j'ai bien compris, cette frontière-là de la forêt, qui va appartenir au ministère, cette lisière-là me limitera pas dans ma coupe de bois; même si je respecte le règlement, il y aura pas un autre règlement qui va m'arriver, qui va me dire l'autoroute est là, t'as pas le droit de couper plus que vingt pour cent (20 %) d'arbres.

4170

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ce règlement risque d'être modifié, si jamais il y avait l'autoroute.

PAR Mme LOUISE ROY:

4175

Non, parce que le règlement s'applique, que ce soit sur terre publique ou terre privée, le règlement s'applique de la même façon. Donc madame, sur ses terres à elle, n'aura qu'à appliquer le règlement sur ses terres.

4180

Je veux dire, ce qui va se passer dans l'emprise relève pas de la réglementation. Si le MTQ veut intervenir dans l'emprise pour couper des arbres, c'est le MTQ qui devra respecter la réglementation.

PAR Mme LUCETTE POULIN:

4185

Je sais pas si on s'est bien compris, je parle de la lisière de la forêt que le ministère des Transports garde, qu'on ne peut pas toucher.

4190

Mais après cette lisière-là, moi, je continue à bûcher de la même façon que j'ai bûché, c'est pas le ministère qui va me limiter. C'est ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

4195

C'est en plein ça. En fait, ce que je comprends, les règlements que vous avez actuellement, la façon que vous fonctionnez, qu'est-ce qui régleme votre coupe, ça va rester les mêmes règlements. Donc ça va s'appliquer de la même façon que ça l'est actuellement. Ça changera pas vos activités, d'après ce que je comprends.

Est-ce que, madame Roy, vous confirmez ce que je viens de dire?

4200

PAR Mme LOUISE ROY:

Oui, monsieur le Président, absolument.

4205

PAR LE PRÉSIDENT:

Si vous avez d'autres questions, je vous permets une deuxième question, parce que le registre va être fermé dans peu de temps.

4210

PAR Mme LUCETTE POULIN:

En résumé, en gros, il y a vingt-cinq-trente (25-30) ans, le ministère des Transports avait fait un tracé, le tracé Ouest, avait coupé du bois chez tous les propriétaires et les propriétaires n'ont jamais été indemnisés, des bonnes trails pour délimiter sur le terrain l'autoroute.

4215

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que maintenant, vous indemnisez les gens. Monsieur Labrie.

4220

PAR Mme LUCETTE POULIN:

Advenant la construction d'une trail et puis l'arrêt de l'autoroute, est-ce qu'on serait indemnisé?

4225

PAR M. MICHEL LABRIE:

Les mœurs ont changé, c'est comme pour l'expropriation et tout ça. Si on crée préjudice en quelque part, le ministère répare. Donc dans le sens qui si on prenait du bois pour faire des ouvrages même temporaires, on va dédommager en conséquence.

4230

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc c'est plus qu'est-ce que c'était avant.

4235

PAR M. MICHEL LABRIE:

Effectivement, comme pour l'expropriation et bien d'autres choses, comme madame Journault l'a dit tout à l'heure, on travaille plus de la même façon.

4240

PAR LA COMMISSAIRE:

Et j'imagine aussi que vous informez les propriétaires avant de couper ce bois-là.

4245 **PAR M. MICHEL LABRIE:**

On va pas se promener sur les terrains privés sans d'abord avoir une entente.

4250 **PAR Mme LUCETTE POULIN:**

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

4255 Merci.

MARIO GRONDIN

4260

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors j'appellerais monsieur Mario Grondin.

4265 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Bonsoir monsieur le Président. Monsieur le Président, c'est concernant encore les surplus d'eau, on parlait de ruisseau Fraser et rivière des Plantes, la rivière Fraser se jette dans la rivière des Plantes. À la sortie de la rivière des Plantes qui se jette à la rivière Chaudière, il y a eu des dégâts d'eau concernant les rives, et les rives se défont.

4270

Est-ce qu'il y a des risques plus élevés avec l'autoroute; est-ce que le ministère des Transports a prévu de réparer ou de prévoir, et même le train a été affecté, je crois, dans le passé. En 2002, il y a eu des dégâts majeurs d'eau, monsieur Francoeur l'avait mentionné hier.

4275

Est-ce qu'il y a quelque chose que le ministère des Transports a prévu de réparer sur les rives.

PAR LE PRÉSIDENT:

4280

À quel endroit vous parlez?

PAR M. MARIO GRONDIN:

4285 À la rivière des Plantes, c'est la rivière Fraser qui se jette...

PAR LE PRÉSIDENT:

4290 Est-ce qu'on l'a sur une carte?

Donc il y a eu un problème d'érosion.

PAR M. MARIO GRONDIN:

4295 Exactement, en 2002. Les propriétaires agricoles ont été affectés, ils ont perdu deux (2) acres de terre, parce que les bassins versants viennent de haut. Ils sont pas responsables des eaux, mais ils sont responsables du terrain.

PAR LE PRÉSIDENT:

4300 Donc là, vous voulez savoir si dans le dossier actuel, le projet qui est présenté, s'il y a des mesures...

PAR M. MARIO GRONDIN:

4305 C'est ça, de correction.

PAR LE PRÉSIDENT:

4310 ... de correction, pour éviter ce genre de situation là, pour réparer. Monsieur Labrie.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4315 Bien hier, monsieur Tremblay avait expliqué que le bassin de rétention qui est juste où le ruisseau Fraser, ici, servait justement à réduire la vitesse d'écoulement pas seulement pour le ruisseau Fraser, mais tout le réseau de drainage, pas le réseau mais les tributaires du ruisseau Fraser qui s'en vont jusqu'à la rivière des Plantes et qui descend jusqu'à la Chaudière.

4320 Ça fait que normalement, avec ce bassin-là, ça devrait protéger une partie de cette problématique-là. Et normalement quand le ministère fait des dommages, comme monsieur Labrie l'a dit tout à l'heure, si on fait des dommages, on répare. Si c'est prouvé que c'est à cause de l'autoroute que ça déborde en bas, bien...

PAR LE PRÉSIDENT:

4325

Donc pour l'instant, la mesure que vous prévoyez pour le contrôle de l'érosion, ce sont les bassins.

4330

Advenant qu'il y aurait une situation où il y aurait un débordement ou quoi que ce soit, à ce moment-là le ministère s'engage à réparer les dommages.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4335

Souvent, à cet endroit-là, les inondations sont dues aussi à la rivière Chaudière, parce que la rivière des Plantes se conduit dans la rivière Chaudière, et c'est toute une zone d'inondation, c'est dans la zone d'inondation de la rivière Chaudière.

4340

Ça fait que c'est problématique, mais c'est toute la problématique de la rivière Chaudière que monsieur Tremblay a expliquée hier dans sa présentation.

PAR LE PRÉSIDENT:

4345

Monsieur Grondin, est-ce que votre question s'adresse plus à la période de construction ou la période de l'exploitation.

PAR M. MARIO GRONDIN:

4350

C'est les deux (2) aussi. Parce que je regarde dans le tracé Est, on parle de bassins de rétention, comme je vous disais tout à l'heure, il y a beaucoup de petits ruisseaux ou fossés, selon la définition, mais les bassins de rétention, il y en a pas tellement pour qu'est-ce que c'est qu'il va y avoir.

4355

Je sais pas comment ça va être canalisé, cette eau-là, parce qu'il y en a à tous les six cents pieds (600 pi), comme je vous disais tout à l'heure, on reprend le deux-trois kilomètres (2 km-3 km), j'en vois juste un-deux-trois (1-2-3), dans le tracé Est. Ils pourront pas prendre l'eau et la ramener jusqu'à trois kilomètres (3 km).

4360

Je vois une problématique dans ça, et puis qui va se déborder en bas. C'est sûr que c'est en bas que le problème va se ramasser, on perd de la terre arable et les berges se défont, on a perdu deux (2) acres.

PAR M. MICHEL LABRIE:

4365

Madame Tremblay va vous répondre.

PAR Mme ISABELLE TREMBLAY:

4370 Oui, dans ce cas-là, ce qui avait été prévu au niveau du bassin de rétention, c'était que tous les ruisseaux étaient acheminés vers le fossé le long de l'autoroute, et tous ces ruisseaux-là allaient se déverser dans le bassin de rétention et retenus pour une certaine période avant de s'en aller dans le ruisseau Fraser.

PAR LE PRÉSIDENT:

4375 Donc c'est le fossé de l'autoroute qui va capter les eaux, qui va les acheminer aux différents bassins.

PAR Mme ISABELLE TREMBLAY:

4380 C'est bien ça.

PAR LA COMMISSAIRE:

4385 Est-ce qu'on peut comprendre que pour les cas des pluies inférieures d'un dans cent (100) ans, la situation serait même améliorée par rapport à la situation présente, à ce moment-là, pour réduire l'impact d'érosion.

PAR Mme ISABELLE TREMBLAY:

4390 Il y a possibilité, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

4395 Est-ce que ça répond?

PAR M. MARIO GRONDIN:

Ça répond.

4400 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Avez-vous d'autres questions, monsieur Grondin, parce qu'on vous permet d'autres questions.

4405 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

Oui, j'en avais une autre.

4410 Je tiens à mentionner aussi, tout à l'heure, il y a déjà une étude qui avait été faite en
1981, par la Ville de Beauceville, je l'ai, l'étude qui avait été faite, je vais la présenter lors du
mémoire, mais qui concernait cette zone-là, le ruisseau Fraser.

PAR LE PRÉSIDENT:

4415 Parfait.

PAR M. MARIO GRONDIN:

4420 L'autre question, vous me permettez, monsieur le Président?

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, absolument.

4425 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

4430 Elle est à titre personnel, bien entendu, ça a aucun rapport comme représentant du
secteur du Syndicat de base de l'UPA, concernant le tracé Beauceville-Saint-Georges, on parle
de quatre (4) voies. À partir de Québec à aller jusqu'à Sainte-Marie, on est à quatre (4) voies,
on tombe sur deux (2) voies. Après ça, après Beauceville, on va tomber sur quatre (4) voies.

Est-ce qu'il y a une problématique, est-ce qu'il peut y avoir des risques d'accidents plus
élevés.

4435 Dans l'autoroute 55 ou sur l'autoroute 55, il y a eu déjà des accidents, et je pense qu'il y
a déjà eu des enquêtes de coroner qui disaient qu'il fallait pas, de ma mémoire, dans les
médias, qui disaient qu'il fallait pas refaire des choses comme ça. Je le sais pas.

PAR LE PRÉSIDENT:

4440 En fait, vous questionnez sur le fait que la géométrie routière sera pas uniforme d'un
bout à l'autre.

PAR M. MARIO GRONDIN:

4445 Exactement. Parce que quand on va partir de quatre (4) voies à Saint-Georges,
retourner sur un deux (2) voies et retourner sur un quatre (4) voies, il y a des risques
d'accidents.

4450 Vous savez, quand on embarque sur une autoroute, souvent on accroche et on bouge
pas trop, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

4455 Monsieur Labrie, est-ce que la situation en fait de passer d'un deux (2) voies à quatre (4) voies, est-ce que ça peut occasionner des accidents, le fait que ce soit pas uniforme.

PAR M. MICHEL LABRIE:

4460 Si on jouait à saute-mouton, probablement que ce serait un facteur aggravant.

Pour avoir vécu et été directeur en Estrie, je peux vous dire que la 55 avait une topographie aussi accidentée ou presque, et effectivement, ça fait pas des routes sécuritaires.

4465 D'ailleurs, c'est pour ça qu'ici, tout le tronçon qu'on parlait là, déjà il était prévu avec un trois (3) voies et on a décidé de passer au quatre (4) voies.

4470 Le secteur déjà existant n'a pas la même topographie, donc permet quand même un usage plus sécuritaire. Et si le débit augmentait suffisamment, c'est prévu, on a l'emprise, c'est prévu qu'un jour, il sera complété.

Mais actuellement, parce que c'est juste un tronçon avec une topographie acceptable, les risques d'accidents – d'ailleurs, c'est un tronçon qui, actuellement, on considère pas comme "accidentogène".

4475 **PAR LE PRÉSIDENT:**

4480 En fait, ce que vous dites, si c'était une seule voie de chaque côté, en continuité de ce qui se fait actuellement, ce qui se fait entre Saint-Joseph et Beauceville, il y aurait quand même des zones de convergence et de divergence, c'est-à-dire il y aurait quand même des points de conflit du fait qu'il y a trois (3) voies et des rétrécissements toujours. Il y en aurait autant.

PAR M. MICHEL LABRIE:

4485 Oui, si on le faisait pas à deux (2) chaussées, deux (2) voies. D'ailleurs, c'est la raison pour laquelle on est passé, avec des voies, comme monsieur Doucet le disait, il y a presque dix kilomètres (10 km) d'une troisième voie qui était prévue sur l'ensemble, c'était justement pour éviter ces conflits-là, permettre au trafic lourd de monter les pentes et qu'à ce moment-là, les automobiles passent.

4490 Quand tu as pas ça et que tu as de la ligne continue sur dix kilomètres (10 km), les gens doublent, comme ça se faisait dans le parc des Laurentides, les gens doublent continuellement et ça crée une dangerosité supplémentaire.

4495 Le tronçon existant actuellement, qui est à deux (2) voies, n'a pas les mêmes configurations. Donc on n'a pas, actuellement, les effets de dangerosité qu'on aurait sur le tronçon qu'on va construire.

4500 Mais quand le débit augmentera dans le tronçon existant, les conflits pouvant augmenter, à ce moment-là il est prévu qu'un jour, il sera complété.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ça répond?

4505 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

4510 C'est sûr, un accident, c'est un accident, on va essayer de prévoir les accidents, bien entendu. On sait pas qui est dans le tort, comme on dit des fois, mais c'est pour prévenir les accidents, bien entendu. C'est pas mal vu, cette question-là, c'est une question de sécurité.

PAR M. LUC BILODEAU:

C'est une très bonne question.

4515 **PAR M. MARIO GRONDIN:**

On sait pas qui ça va toucher un jour, ces affaires-là.

4520 Merci monsieur le Président, merci madame la Commissaire, et ça m'a fait plaisir d'être de cette Commission. Bonne soirée.

PAR LE PRÉSIDENT:

4525 Merci. J'annonce que le registre est maintenant fermé. Nous allons poursuivre, il reste un intervenant avec des questions. Nous, la Commission, on a encore quelques questions par la suite qu'on veut poser, qu'on a pour vous.

Oui, monsieur Bérubé, vous avez une information à nous transmettre?

4530 **PAR M. MARC-ANDRÉ BÉRUBÉ:**

4535 Monsieur le Président, oui. Je sais pas si madame Lucette Poulin, elle est partie, mais j'ai mis un temps à réaliser pour ses besoins – oui, elle est toujours là – il y a le Règlement sur la coupe forestière, sur la coupe de bois, puis précisément, madame, elle pourra faire des activités de coupe de bois dans les vingt mètres (20 m), c'est-à-dire les soixante-cinq pieds (65 pi) environ à proximité de l'emprise de l'autoroute.

4540 Elle peut couper trente pour cent (30 %) de bois commercial par période de dix (10) ans, sur une bande de soixante-cinq pieds (65 pi), tout le long de l'emprise. Alors c'est la réglementation en vigueur actuellement.

Je comprenais pas tout à fait tout à l'heure la question, mais ça s'est précisé.

PAR LE PRÉSIDENT:

4545 Ce document, monsieur Bérubé, je pense qu'il est déposé déjà à la Commission.

PAR M. MARC-ANDRÉ BÉRUBÉ:

4550 Oui, il est déjà déposé.

PAR LE PRÉSIDENT:

4555 Donc on peut le consulter dans les centres de consultation ou à l'arrière.

Parfait, merci.

4560 **GUY QUIRION**

PAR LE PRÉSIDENT:

4565 Donc j'appellerais maintenant monsieur Guy Quirion, s'il vous plaît.

PAR M. GUY QUIRION:

Monsieur le Président, madame la Commissaire, c'est juste pour une précision.

4570 D'abord, je voudrais souligner qu'on aimerait, ici, à la table des intervenants, d'avoir un "pointeux", nous autres aussi, toujours, pour améliorer, si vous avez à faire à d'autres audiences un jour, ce serait très utile d'en avoir un directement ici, à la table des intervenants. Je vous remercie beaucoup.

4575 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je pense qu'on a entendu le message.

PAR M. GUY QUIRION:

4580

La même carte qu'on avait là, ça va suffire, la même carte qu'on avait juste auparavant. C'est pour la voie de desserte du rang Saint-Charles, ici.

4585

On a parlé tantôt de trois mètres (3 m), c'est tu trois mètres (3 m) chaque bord? Trois mètres (3 m), c'est pas large, ça fait dix pieds (10 pi). Je voudrais qu'on précise ça, ce trois mètres-là (3 m), c'est quelle largeur de roulis que ça donne.

PAR LE PRÉSIDENT:

4590

Alors le trois mètres (3 m), est-ce que c'est chaque voie.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4595

Trois mètres (3 m), c'est une voie; on multiplie par deux (2), plus les accotements, il y aura des accotements d'un mètre (1 m) d'accotement. Ça fait que normalement, une plateforme de huit mètres (8 m), qu'on me dit.

PAR LE PRÉSIDENT:

4600

Et sur un trois mètres (3 m), est-ce qu'il y a des camions qui peuvent circuler?

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4605

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Pas des camions, pas des charges excessives, j'imagine.

4610

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

Non, bien là, s'il passe – ah, on me dit que ça passe, les ingénieurs me disent que ça passe.

4615

PAR M. GUY QUIRION:

En même temps, le même ordre d'idée, vu qu'il débouche dans mon champ ici, le tracé de l'autoroute est juste en bas de la ligne d'Hydro-Québec, la ligne de transport hydroélectrique, et l'autre tracé, la voie de desserte est en haut.

4620

Alors la partie de la ligne de l'Hydro-Québec que je cultive présentement, je vais la perdre aussi. Ça fait que ça fait une emprise beaucoup plus large.

4625 À ce moment-là, n'y aurait-il pas lieu de tasser l'autoroute de trente-cinq pieds (35 pi) vers en bas, pour que la voie de desserte aille juste en bas de la ligne d'Hydro, au lieu d'être en haut comme elle est là.

4630 À ce moment-là, on perdrait pas le terrain en culture qui est en dessous de la ligne d'Hydro et qui va se ramasser trop petit, finalement, qu'on va abandonner.

PAR LE PRÉSIDENT:

4635 En fait, ce que vous demandez, si c'est possible de déplacer l'autoroute ou la voie de desserte?

PAR M. GUY QUIRION:

4640 L'autoroute de trente pieds (35 pi) vers en bas, la largeur de la voie de desserte, la même largeur que la voie de desserte va être. Si elle est de trois mètres (3 m), ils parlent de trois (3 m) ou quatre mètres (4 m), la même largeur. De la placer en bas, vous savez, à l'ouest de la ligne de l'Hydro, à la place de la placer à l'est.

PAR LE PRÉSIDENT:

4645 Donc déplacer la voie de desserte de l'autre côté.

PAR M. GUY QUIRION:

4650 Ça ferait moins de perte agricole à ce moment-là. Parce que la largeur de la ligne de l'Hydro, je me trouve à la perdre, en agriculture. Vous comprenez ce que je veux dire?

PAR LE PRÉSIDENT:

4655 Je comprends ce que vous voulez dire, mais avec l'échelle du plan, c'est difficile de comprendre.

4660 Est-ce que vous avez peut-être une carte plus précise de ce secteur-là. Ou peut-être nous expliquer, dans un premier temps, les conditions dans ce secteur-là, pour qu'on comprenne bien les contraintes.

PAR M. MICHEL LABRIE:

Alors c'est monsieur Jean-Louis Doucet.

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

4665

C'est certain qu'ici, à l'échelle et au niveau du plan qu'on voit ici, ça paraît très gros; mais on a l'échelle disons au pied près, au mètre près, sur nos plans, et on est capable de démontrer quelle est la surface qu'on prend à cet endroit-là.

4670

Et pourquoi ça a été placé, lorsqu'on positionne de voies, c'est toujours une question de visibilité. Donc il y a les viaducs du rang Saint-Charles ici, et puis la question de visibilité à cause du viaduc, des gens qui sortent à l'intersection.

4675

Donc il peut toujours y avoir une optimisation additionnelle, mais de là à tasser de trente-cinq mètres (35 m), comme on dit, c'est de tasser tout le trajet de l'autoroute, et ce que ça amène de tasser de trente-cinq mètres (35 m), vous voyez ici, la branche du ruisseau, ce serait d'embarquer l'autoroute sur tout le ruisseau.

PAR LE PRÉSIDENT:

4680

Donc ça impliquerait un réalignement d'une bonne partie de l'autoroute, du tracé, et ça pourrait faire d'autres impacts ailleurs.

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

4685

Ça peut impliquer, ici, d'embarquer sur le ruisseau au complet. Parce que lui, le ruisseau, on lui touche pas, on vient s'appuyer juste sur le bord du ruisseau. Donc ça peut demander un impact.

4690

Mais on peut penser à regarder quelque chose de...

PAR LE PRÉSIDENT:

4695

De l'optimisation, mais pas pour les trente-cinq mètres (35 m), mais une certaine distance.

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

4700

Une certaine distance, là.

PAR M. GUY QUIRION:

Je vous remercie beaucoup.

4705 C'est parce qu'on parle de cent cinq mètres (105 m), mais avec la ligne d'Hydro-Québec et le chemin de desserte par en haut de la ligne d'Hydro-Québec, là on est rendu à deux cents mètres (200 m) et plus, vous comprenez. Parce que l'entre-deux, il sera pas réutilisable.

PAR LE PRÉSIDENT:

4710 Je comprends. Ce que vous, en fait, vous nous proposez, c'est de diminuer la partie de terre qui est scindée.

PAR M. GUY QUIRION:

4715 Juste se collerait à la fin, à toutes fins pratiques, parce qu'il passe quand même en dessous de la ligne d'Hydro; il pourrait se coller à ce moment-là à l'autoroute, juste à la sortie au rang Saint-Charles, si jamais le tracé Est est retenu.

4720 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Écoutez, je pense que le ministère a compris la problématique, nous aussi. C'est des questions qui peuvent être examinées, je pense qu'il y a encore de la place à l'optimisation.

4725 On comprend qu'à l'échelle du projet, où on est rendu, l'avant-projet, il reste encore un peu de raffinement qui peut encore être apporté.

4730 Donc je vois en tout cas qu'il y a une ouverture, mais il y a quand même des contraintes, parce qu'on peut pas déplacer non plus d'une façon excessive, parce que ça peut changer l'alignement du tracé, c'est ça que j'ai pu comprendre jusqu'à maintenant.

Alors je sais pas si ça répond, en tout cas pour le moment, à votre question.

PAR M. GUY QUIRION:

4735 Très bien. Ou tout au plus, le coller, le petit bout rouge qui est dans le champ, le coller à l'autoroute, à ce moment-là. C'est tout ce que ça prendrait, là.

Je vous remercie beaucoup.

4740

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup. Vous avez pas d'autres questions, monsieur Quirion?

4745 **PAR M. GUY QUIRION:**

Non, merci.

QUESTIONS DE LA COMMISSION

4750

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'il y a d'autres questions dans la salle, des gens qui aimeraient poser des questions à la Commission, aux personnes-ressources, non?

4755

Est-ce qu'au niveau des personnes-ressources, vous avez des éléments d'information additionnels, du côté du ministère des Transports, est-ce qu'il y a des choses que vous voudriez ajouter?

4760

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

Monsieur le Président, moi, ce que je peux annoncer, c'est que j'avais préparé quelques acétates sur la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables, que je vais déposer de toute façon.

4765

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait. Je pense que vous pouvez les déposer, si jamais il y a des questions supplémentaires, la Commission pourra vous contacter pour d'autres questions.

4770

Monsieur Labrie, je sais que vous avez fait plusieurs présentations aussi, il y a certains éléments qu'on a discutés au cours de l'audience qui sont dans ces présentations-là, j'aimerais peut-être, de votre côté, si vous avez des informations additionnelles à partir de ces documents-là que vous avez déjà préparés, qui pourraient aussi éclairer la Commission, éclairer la population sur le projet, j'apprécierais beaucoup que vous puissiez les déposer; je pense que vous les avez déjà préparés.

4775

À ce moment-là, peut-être regarder ça, s'il y a des éléments qui pourraient bonifier, en tout cas au moins donner plus d'information sur certains sujets.

4780

PAR M. MICHEL LABRIE:

Tout ce qui a été préparé, on le mettra à votre disposition, si ce n'est déjà fait.

4785

PAR LE PRÉSIDENT:

Excusez-moi, madame.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4790

Tout ce qu'on a présenté, on vous l'a remis en onze (11) copies. Mais vous pensez aux autres présentations?

PAR LE PRÉSIDENT:

4795

Qui ont pas été, donc il peut y avoir des fois de l'information là-dedans qui a déjà été présentée par section, mais si vous avez de l'information supplémentaire dans ces documents-là, ce serait intéressant.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4800

On peut penser comme la présentation sur la Politique sur le bruit routier, ces choses-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

4805

Par exemple.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4810

OK, il y a pas de problème.

PAR LE PRÉSIDENT:

4815

Madame Journault, est-ce que vous avez des choses?

PAR LA COMMISSAIRE:

4820

Il y a certaines questions de la Commission qui ont pas été abordées, alors on a pensé que ce serait mieux de les poser directement que vous envoyer des questions par écrit; si vous avez pas d'information présentement, au moins le public saura qu'on vous a posé ces questions-là.

Alors premièrement, on aimerait savoir si vous avez pondéré les critères que vous avez considérés comme non déterminants, mais les critères...

4825

PAR M. LUC BILODEAU:

On n'a pas fait de pondération.

4830 **PAR LA COMMISSAIRE:**

Tous les critères sont égaux?

4835 **PAR M. LUC BILODEAU:**

Tous les critères sont égaux.

PAR LA COMMISSAIRE:

4840 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

4845 Juste une précision. C'est qu'on a vu dans la présentation qu'il y avait je pense huit (8) critères que vous aviez indiqués comme étant des critères discriminants, mais il y en avait un qui était déterminant, en rouge, je me souviens que c'était la question des bassins, la question hydrique.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4850 En fait, au niveau des critères, en fait on n'a pas fait de grille d'évaluation comme on avait fait...

PAR LE PRÉSIDENT:

4855 Multicritère.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4860 Oui, multicritère, ça, on n'a pas fait ça. Mais par contre, pour chacun des enjeux qui ont été identifiés, il y a eu un tableau, un comparatif.

4865 Ceux-là qu'on a présentés dans la présentation Power Point, c'est ceux-là qui avaient une différence. Mais on n'a pas dit, l'agricole est plus important que l'économique ou la faune est plus importante, c'est pas ça.

4870 C'est en termes de l'ampleur de l'impact, quand on parle de l'impact hydrologique, pour nous, il est comme plus fort que l'impact qu'on fait sur un autre élément. En fait, c'est l'ampleur de l'impact, c'est pas nécessairement le fait que c'est hydrologique. On n'a pas dit, bon, l'hydrologie va prendre plus de place, c'est en fonction de l'ampleur de l'impact.

PAR M. MICHEL LABRIE:

Davantage intuitif.

4875

PAR M. LUC BILODEAU:

Peut-être une précision, monsieur le Président. Quand on dit, pour l'hydrologie, quand vous dites pour l'hydrologie que c'est un critère déterminant, je ne sais pas si on a utilisé le mot "déterminant" dans la présentation...

4880

PAR LE PRÉSIDENT:

Je suis pas sûr, je suis pas sûr.

4885

PAR M. LUC BILODEAU:

C'est un critère, c'est un élément qui est majeur dans le dossier.

4890

PAR LE PRÉSIDENT:

On a tu dit, des fois, discriminant, déterminant, je sais qu'on a eu une discussion de temps à autre.

4895

PAR M. LUC BILODEAU:

Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que c'est la somme de tous les impacts, de tous ces impacts-là qui fait qu'on a choisi le tracé Est, qu'on a déterminé le tracé Est comme le tracé de moindre impact. Et on dit, l'hydrologie, c'est un critère majeur, mais pas déterminant. Donc c'est la somme de tout.

4900

PAR LE PRÉSIDENT:

Je suis content que vous nous faites la précision, parce que je sais qu'à un moment donné, on a eu des commentaires de madame Bilodeau à ce sujet, au niveau des discriminants, alors je pense que c'est important qu'on établisse un peu la terminologie, pour qu'on se comprenne bien.

4905

PAR LA COMMISSAIRE:

D'accord.

4910

4915 L'autre question, ça concerne la voie ferrée de la compagnie du chemin de fer Québec Central. Bon, cette voie est utilisée pour transporter des marchandises, principalement pour le transport du bois.

Est-ce que les travaux pourraient avoir une incidence sur ce chemin de fer, et puis est-ce qu'il y a des mesures qui sont envisagées.

4920 **PAR Mme MADELEINE LINDSAY:**

Bien, c'est sûr que lors des travaux, ça se peut qu'il y ait une interruption, mais normalement, on remet, la voie ferrée va rester là, on va la remettre en condition aux endroits où on la traverse.

4925

Mais il faut faire des ententes avec le Québec Central pour ça. Quand ça va être le temps des plans et devis, on va aller les voir, et quand ça va être le temps de la construction. C'est continu, les discussions avec ces gens-là.

4930 Parce que c'est important, la voie ferrée, à moins que bon, à un moment donné, elle soit abandonnée, mais pour l'instant, elle est pas abandonnée, et c'est important de la tenir ouverte.

PAR LE PRÉSIDENT:

4935 Donc il va y avoir des négociations qui vont se faire éventuellement.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4940 Bien, c'est comme avec Hydro-Québec, quand on passe, c'est comme des utilités, des services publics, alors on s'entend avec ces gens-là lors des plans et devis.

PAR LA COMMISSAIRE:

4945 Concernant les carrières, la 74^e Rue, vous passez pas trop loin, vous passez près d'ailleurs, est-ce qu'il y a des mesures que vous pourriez mettre en place, au plan visuel, pour éviter de voir justement cette carrière-là.

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

4950 Là, je me souviens plus si on l'a mis dans l'étude mais il me semble qu'on s'était accolé à la bordure de la carrière, et puis on a l'intention de faire des aménagements paysagers.

Lors des plans et devis, il va y avoir, on va faire des plans d'aménagements paysagers aux endroits où c'est requis, et qu'on peut le faire aussi, ça dépend aussi au niveau technique.

4955

Mais ça, c'était quelque chose qui était prévu.

PAR LE PRÉSIDENT:

4960 J'aimerais peut-être discuter du raccordement sud, mais à la hauteur de la route 173.

On remarque que le raccordement est dans une zone inondable zéro-vingt (0-20) ans, de quelle façon est-ce que vous allez faire ce raccordement-là dans une zone inondable; est-ce qu'il y a des travaux particuliers que vous allez faire, des murs de soutènement? Comment vous allez...

4965

PAR M. MICHEL LABRIE:

Monsieur Doucet va répondre.

4970

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

Dans le secteur du raccordement sud, la route 173 va être élargie dans ce secteur-là en remblai.

4975

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc ça va être rehaussé?

4980

PAR M. JEAN-LOUIS DOUCET:

Oui, on la rehausse, pour éviter d'avoir des inondations dans la partie qu'on reconstruit.

Parce que compte tenu que c'est une sortie disons importante, on la met au niveau 160, à l'élévation, pour éviter d'avoir des inondations.

4985

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Roy, pour ce qui est des travaux qui vont se faire en zone inondable, qu'est-ce que ça va exiger en termes de permis ou de dérogations.

4990

PAR Mme LOUISE ROY:

Ça va exiger une dérogation, effectivement, au niveau du schéma d'aménagement.

4995

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que le fait que ce soit une nouvelle route, est-ce que c'est admissible à une dérogation?

5000

PAR Mme LOUISE ROY:

Oui, c'est un ouvrage qui est admissible à une dérogation.

5005

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Mailhot, est-ce que vous avez un élément à ajouter à ce propos.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

5010

Effectivement, c'est ça, c'est qu'il faut une dérogation, normalement, et c'est la MRC qui donne la dérogation. Donc c'est eux qui possèdent plus l'expertise à ce niveau-là, donc c'est eux qui auront à juger.

5015

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc c'est une compétence de la MRC, pour ce qui est de la dérogation.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

5020

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

5025

Madame Roy.

PAR Mme LOUISE ROY:

5030

Si je peux apporter une précision, monsieur le Président, c'est que la demande de dérogation, elle est faite par le promoteur et elle est déposée au ministère de l'Environnement, et c'est le ministère de l'Environnement qui étudie la demande et qui, en fonction du schéma d'aménagement en vigueur, la MRC a à se prononcer si ces travaux-là sont compatibles au schéma d'aménagement en vigueur.

5035

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc vous, en fait, vous faites une analyse de conformité, dans un sens.

PAR Mme LOUISE ROY:

5040

Oui, sur la nature des travaux.

Mais pour ce qui est de la dérogation elle-même, ce n'est pas la MRC qui l'accorde, c'est le ministère de l'Environnement qui dit, oui, cette dérogation-là peut être accordée, ces travaux-là peuvent faire l'objet d'une dérogation. Et à ce moment-là, la MRC modifie son schéma pour permettre à la municipalité d'émettre son permis de construction.

5045

PAR LE PRÉSIDENT:

5050

Monsieur Mailhot, est-ce que vous pouvez vérifier ça et nous revenir, comment ça fonctionne en termes d'approbation.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

5055

Bien, c'est ça, c'est pas faux, c'est que le ministère de l'Environnement est évidemment présent dans tout ça, mais il faut que le schéma d'aménagement soit changé. Donc un schéma d'aménagement, c'est le ministère des Affaires municipales qui gère ça, qui demande au ministère de l'Environnement et aux autres ministères si on est d'accord avec le changement.

5060

Donc c'est un ensemble de discussions autour de ça.

Mais il faut qu'il y ait une dérogation et que le schéma d'aménagement soit changé pour qu'ensuite, lorsqu'on revient à la deuxième étape d'émettre un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi sur la qualité de l'environnement, vu qu'on demande que ce soit conforme à la réglementation et le schéma d'aménagement, tant que c'est pas fait, on peut pas le donner.

5065

PAR LE PRÉSIDENT:

5070

Je comprends un peu. Donc il y a une interrelation qui se fait dans ce processus-là, entre vous, MRC et...

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

5075

C'est plusieurs lois qui s'appliquent en même temps, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

5080

OK, merci.

Ça va, madame Roy?

PAR Mme LOUISE ROY:

Absolument, merci.

5085

PAR LA COMMISSAIRE:

Oui. Alors selon le rapport, l'étude d'impact, le rapport PR3.1, chapitre 4, page 74, je vais vous lire la phrase, c'est indiqué:

5090

"Le milieu rural est passablement déstructuré et les possibilités d'expansion des exploitations existantes sont très limitées, voire pratiquement nulles, en raison du potentiel médiocre du sol. De plus il n'est pas envisageable économiquement d'y faire des améliorations pour favoriser les cultures."

5095

On a entendu, cette semaine, des témoignages à l'effet qu'il y a des fermes très prospères, des agriculteurs qui ont des bonnes fermes.

Pouvez-vous nous expliquer un peu ce qui en est, et on va demander au MAPAQ aussi, après, monsieur Jean-François Guay.

5100

PAR Mme MADELEINE LINDSAY:

En fait, oui, les producteurs qui sont affectés par les terres qu'on a déjà montrées lors de la présentation, c'est des producteurs dynamiques, qui font beaucoup d'efforts pour garder leur exploitation en marche, et bon, c'est vraiment des producteurs dynamiques.

5105

Mais quand on parle, dans ce paragraphe-là, c'est vraiment au niveau des terres avec la classification de l'ARDA, les classifications 7 et 4, bon, il y a beaucoup de limitations. Mais ça, c'est au niveau de la nature même du sol, mais ça veut pas dire que les propriétaires agricoles qui ont ces terres-là font pas des travaux pour les améliorer, et puis pour que ça rende dynamique.

5110

Mais nous, bon, on fait un premier survol, on regarde au niveau aussi du sol. On sait, on l'a dit aussi au niveau de l'agriculture, qu'il y avait un impact. Mais vous comprenez...

5115

PAR LA COMMISSAIRE:

Ça va.

5120

Du côté du MAPAQ, est-ce que vous avez de l'information, monsieur Guay, sur ce côté-là.

PAR M. JEAN-FRANÇOIS GUAY:

5125

Pourriez-vous juste préciser davantage la requête.

PAR LA COMMISSAIRE:

5130

Oui. Quel est le potentiel de développement de l'agriculture ici, et on a vu dans l'étude que même s'il y a des compensations, des mesures d'atténuation qui sont mises en place, ça va quand même causer, le promoteur reconnaît que ça va causer des dommages, la réalisation du projet causerait des dommages aux agriculteurs, notamment pour faire des détours, etc.

5135

Est-ce qu'il y a des approches qui peuvent être mises en place pour aider pour réduire l'impact.

PAR M. JEAN-FRANÇOIS GUAY:

5140

Franchement, je serais pas en mesure de vous répondre, là, actuellement; il faudrait que je prenne le temps de vérifier.

5145

Mais à ma connaissance, le MAPAQ n'intervient pas nécessairement lorsque vient le moment de prévoir des mesures de compensation ou ces choses-là. Mais je pourrais peut-être vous préciser davantage.

PAR LA COMMISSAIRE:

5150

D'accord.

Mais on va pas vers les mesures de compensation, on pense plus à des mesures d'atténuation de l'impact, comment on peut trouver des solutions pour faire en sorte que les gens puissent le plus possible continuer à utiliser leurs terres et sans problème.

5155

PAR M. JEAN-FRANÇOIS GUAY:

Je vous dirais, à ma connaissance, que les mesures de mitigation, puisque c'est de ça qu'on parle, qu'on utilise chez nous, sont davantage reliées à des problèmes, je vous dirais, d'agroenvironnement, l'érosion des sols, ces choses-là.

5160

Mais pour ce qui est en fait de mitiger un peu les impacts d'un projet comme ça, à ma connaissance, j'ai jamais vu de mesures propres qui ont été mises d'avant, à l'avant, en fait pour aider les producteurs un peu.

5165 **PAR LA COMMISSAIRE:**

C'est bien.

5170 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Labrie, concernant les milieux humides, on sait que bon, dans votre étude d'impact et les réponses suites aux questions, il a été question du ruisseau Loubier, avec peut-être une perte de milieu humide; je pense que vous avez identifié une perte d'environ un virgule six hectare (1,6 ha).

5175

Est-ce que vous prévoyez compenser cette perte de milieu humide.

PAR M. MICHEL LABRIE:

5180

Monsieur Bélanger va vous apporter une réponse.

PAR M. JACQUES BÉLANGER:

5185

Monsieur le Président, les abords du ruisseau Loubier sont effectivement identifiés comme un milieu humide de type marécage, c'est une bande arbustive riveraine, plus ou moins large selon les endroits. Et les cartes de l'étude laissent croire qu'une partie de l'échangeur empièterait beaucoup sur le ruisseau Loubier.

5190

Mais comme il y a eu des ajustements au cours des derniers mois, depuis la publication de l'étude d'impact, il semble qu'on va éviter sur une plus grande longueur le ruisseau Loubier.

5195

Il va y avoir, c'est sûr, des ponceaux assez importants pour la traversée de l'autoroute et certaines bretelles, ou même du raccordement sud lui-même, mais il y aurait pas le redressement auquel on s'attendait au départ, ça devrait être beaucoup plus limité.

5200

Maintenant, dépendant des ouvrages de franchissement pour les voies routières, il peut y avoir pertes d'habitat au niveau, pertes d'habitat du poisson et pertes des rives, ça c'est assez difficile à éviter, les pertes des rives, quand on doit faire des ponceaux fermés, mais pour des tronçons qui seraient redressés, on peut maintenant recréer des habitats.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais l'intention, c'est de compenser les pertes.

5205 **PAR M. JACQUES BÉLANGER:**

S'il y a des pertes qu'on ne peut recréer par exemple dans un tronçon de ruisseau redressé, et que l'habitat est jugé de valeur telle qu'il doit être compensé, par les autorités en la matière, bien sûr, dans ces cas-là, on compense.

5210

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait.

5215

Monsieur Mailhot, est-ce que vous avez des commentaires à ce sujet, au niveau du ministère, en termes de milieu humide, est-ce que vous exigez automatiquement une compensation ou si c'est selon la valeur du milieu; comment vous faites l'évaluation.

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

5220

Bien, actuellement, là, c'est qu'il y a une politique qui est en préparation pour la protection des milieux humides. Comme on l'a mentionné déjà, il y a la Politique de protection des rives, littoral et plaines inondables, qui déjà mentionnait que les milieux humides étaient importants à sauvegarder, et dans la Loi sur la qualité de l'environnement, en 1993, il y a eu un paragraphe qui a été ajouté aussi, qui exige que dans les milieux humides, qu'il y ait des autorisations.

5225

Donc dans, je dirais pas cette envolée-là, là on est en train de faire une politique qui viserait justement à voir qu'est-ce qui en est. Mais actuellement, il y a pas obligation de compenser effectivement les milieux humides.

5230

Par contre, encore là, dépendant de la valeur des milieux humides et, je dirais pas de la rareté dans les secteurs, bien, on pourrait aller jusque-là. Je le mentionnais tantôt, dans le décret du gouvernement, on peut mettre des conditions et ça pourrait être une condition.

5235

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Desjardins, pour ce qui est de l'habitat du poisson, je sais que c'est peut-être pas nécessairement vous qui pouvez répondre ce soir, mais il y a un document complémentaire d'analyse, d'inventaire, qui a été fait pour l'habitat du poisson, qui est déposé je pense récemment, au mois de septembre, est-ce que vous avez déjà pris connaissance de ce document-là et avez-vous un avis sur le document qui a été déposé.

5240

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

5245

Bien en fait, ce document-là a été déposé suite à des questions qui avaient été posées par notre ministère sur la qualité des différents cours d'eau traversés en tant qu'habitat du poisson, et c'était des cours d'eau pour lesquels on n'avait pas d'information.

5250

Donc la firme Tecsalt est allée faire des inventaires supplémentaires qui, finalement, n'ont pas permis de détecter de nouveaux cours d'eau où on retrouverait de l'omble de fontaine.

Alors les habitats qui ont été répertoriés dans l'étude d'impact qu'on a sous les yeux sont vraiment les habitats les plus importants, en termes d'habitat du poisson.

5255

Et puis normalement, au ministère, de la façon dont ça fonctionne, c'est que s'il y a, comme disait monsieur Bélanger, s'il y a des pertes au niveau de l'habitat du poisson, on a, nous, une politique d'aucune perte nette, alors on privilégie évidemment de recréer un milieu naturel; il y a moyen, il y a des techniques pour le faire. Et on travaille ça avec les gens du ministère des Transports, lorsque les plans et devis sont connus.

5260

Et si c'est pas possible, si c'est pas possible seulement, à ce moment-là ça va plutôt vers la compensation financière. Mais on essaie, et habituellement on réussit assez bien à recréer des habitats, à créer des habitats propices aux poissons lors des travaux.

5265

PAR LE PRÉSIDENT:

Parfait, merci beaucoup.

5270

PAR LA COMMISSAIRE:

En ce qui concerne le déboisement en fonction de la période de nidification, je crois que, en tout cas à date, vous n'avez pas de restriction, il y a pas de restriction qui a été identifiée pour une période précise pour le déboisement; est-ce que c'est le cas.

5275

PAR M. MICHEL LABRIE:

Monsieur Bélanger.

5280

PAR M. JACQUES BÉLANGER:

C'est le cas, nous n'avons pas prévu, actuellement, de telles périodes de restriction.

5285

D'une part, c'est sûr qu'il y a des pertes possibles au niveau des nids d'oiseaux, si la période est celle du printemps ou du début de l'été, mais il faut comprendre que le projet ne

sera pas déboisé tout d'un coup. Évidemment, il peut y avoir deux (2) ou plusieurs phases de construction.

5290 Deuxièmement aussi, il y a les propriétaires des lots qui sont acquis pour la constitution de l'emprise qui, souvent, déboisent une bonne partie eux-mêmes. Donc on estime que l'impact est probablement acceptable comme ça.

Maintenant, ça peut éventuellement s'appliquer.

5295 **PAR LA COMMISSAIRE:**

De façon générale, est-ce qu'il y a des mesures qui sont demandées, je m'adresse tant au ministère Développement durable, Environnement et Parcs que Ressources naturelles et Faune.

5300

PAR M. MICHEL-L. MAILHOT:

Bien, comme je le mentionnais tantôt, c'est que lors de l'analyse, on va pouvoir évaluer la situation et si conditions nécessaires, on pourra toujours le faire.

5305

Mais là, je pense que compte tenu que le ministère est à la fois responsable de l'environnement et aussi à la fois responsable de la coordination du processus interministériel, c'est certain que les avis qu'on va recevoir des autres ministères consultés, bien, c'est dans ce sens-là que tantôt, quand j'ai parlé qu'il fallait peut-être que le projet soit bien ficelé pour qu'on sache de quoi on parle, c'est parce que là, j'avais le chapeau un peu de coordonnateur de la procédure, pour qu'on achemine effectivement au Conseil des ministres les bonnes choses.

5310

Donc c'est dans ce sens-là qu'évidemment, c'est un ensemble de discussions qui sont à faire avec les autres ministères, pour voir qu'est-ce qu'on doit exiger ou pas.

5315

PAR Mme SYLVIE DESJARDINS:

Ce que je peux peut-être rajouter, c'est que ces exigences-là, en regard des oiseaux, ça vient souvent du Service canadien de la faune, plus les gens du Service canadien de la faune qui ont des exigences qu'ils formulent au moment des avis qui sont formulés au ministère de l'Environnement.

5320

PAR LA COMMISSAIRE:

C'est bien.

5325

PAR M. JACQUES BÉLANGER:

Est-ce que je peux ajouter quelque chose?

5330

D'une part, une des raisons pour lesquelles on n'a pas mis de l'avant cette période-là de nous-mêmes dans l'étude d'impact, c'est qu'il n'y a pas d'espèces menacées ou vulnérables d'oiseaux qui ont été recensées dans l'aire d'étude, lors de nos inventaires. Donc nous croyons que ça fait une raison de moins d'appliquer cette période-là.

5335

La seconde, c'est qu'il y a aussi d'autres périodes de restriction, par exemple pour le maintien des conditions de reproduction des poissons. Donc à un moment donné, ça vient entamer beaucoup la saison pour la construction des projets; et celle pour le respect de l'habitat du poisson est déjà prévue à l'étude d'impact.

5340

PAR LA COMMISSAIRE:

Nous avons épuisé je pense la liste des questions. J'espère qu'on n'a pas épuisé tout le monde!

5345

MOT DE LA FIN

5350

PAR LE PRÉSIDENT:

Avant par contre de clore cette première partie, j'aimerais rappeler les prochaines étapes de l'audience.

5355

Donc en premier lieu, je pense que les documents, il y a des documents qui ont été promis, alors je demanderais donc au promoteur, aux personnes-ressources de communiquer avec madame Édith Bourque ou madame Julie Crochetière, nos analystes, pour prendre les ententes qu'il faut pour pouvoir nous transmettre ces documents-là.

5360

Donc la deuxième partie, je rappelle qu'elle est consacrée aux opinions, donc on va entendre les gens qui ont des mémoires à déposer ou des présentations qui sont verbales. Alors ça va débiter, comme j'ai dit au début de la séance de ce soir, le 7 novembre, ça se tiendra cette fois-là, par contre, à la salle paroissiale Saint-Georges, à partir de dix-neuf heures (19 h).

5365

La durée de la deuxième partie, ça va dépendre bien sûr du nombre d'interventions, nombre de mémoires que nous allons avoir. Alors dans ce sens-là, je vous invite à communiquer votre intention de présenter un mémoire le plus tôt possible au secrétariat de la

5370 Commission. Donc ça va être madame Renée Poliquin qui va se charger de cette organisation-là.

5375 Et également, bien sûr, c'est pas juste des mémoires qui sont écrits, comme je vous disais tout à l'heure, c'est aussi des présentations verbales, donc vous êtes pas obligés de venir avec un mémoire qui est écrit, vous pouvez simplement venir vous adresser à la Commission verbalement. Par contre, il faut identifier votre intention de venir présenter un mémoire ou votre opinion.

5380 Donc on vous demande aussi de déposer votre mémoire au plus tard le 3 novembre; idéalement, comme je l'ai déjà expliqué, nous ce qu'on fait, d'abord on veut en faire la lecture, soyez pas inquiets, on lit l'ensemble des mémoires qu'on reçoit. Quand vous venez les déposer, vous êtes pas obligés de les lire entièrement, vous pouvez en résumer les principaux motifs, bien sûr, et nous, on espère en tout cas pouvoir avoir suffisamment de temps avec vous pour échanger sur certains points, certaines précisions. Donc soyez certains que tous les mémoires sont considérés.

5385 Vous avez aussi la possibilité de faire un dépôt, de faire un dépôt sans le présenter, c'est possible aussi. Donc à ce moment-là, le mémoire est aussi considéré par la Commission, sauf qu'à ce moment-là, il y a pas d'échange qui va se faire ici.

5390 Lors de cette partie, vous allez voir que la salle va être organisée différemment, donc il y a pas de table du promoteur, il y a pas de table des personnes-ressources, c'est seulement la table de la Commission avec la table des participants.

5395 Donc les personnes-ressources ne sont pas nécessairement, leur présence n'est pas obligatoire, n'est pas requise; par contre, nous les invitons fortement à être présents pour assister à ces séances. Le promoteur, j'imagine que de son côté, il va être présent pour entendre les mémoires, en tout cas du moins, je pense que ça va sûrement l'intéresser.

5400 Donc c'est une discussion qui va se faire, un échange qui va se faire entre la Commission et le participant qui veut intervenir.

5405 Bon aussi, ce que j'aimerais aussi préciser, c'est qu'à la fin de cette séance de cette deuxième partie, la Commission va ensuite se retirer et va préparer son rapport qui va faire état des constatations, de l'analyse et de ses conclusions sur le projet. Je rappelle que le rapport sera remis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, au plus tard le 2 février 2007.

5410 Et ce dernier, par la suite, transmettra au Conseil des ministres une recommandation, et le Conseil des ministres, par la suite, autorisera le projet ou non; s'il l'autorise, il déterminera les conditions d'autorisation.

Alors bien sûr, je rappelle que le BAPE n'est pas un organisme décisionnel, on est un organisme consultatif, et la décision finale, dans ce projet, appartient au Conseil des ministres du gouvernement du Québec.

5415

Alors en terminant, je tiens à remercier tous ceux qui ont participé à ces séances de première partie, alors je remercie le promoteur et son équipe, je remercie également les personnes-ressources qui ont bien voulu nous accompagner durant cette semaine.

5420

Je remercie également l'équipe technique, la logistique aussi, je remercie également madame Béliveau, notre sténotypiste officielle. Je remercie également madame Denise Proulx qui a dû s'absenter, qui était ici au début de l'audience.

5425

Bien sûr, je remercie tous les participants qui sont venus poser des questions, je pense que ça a été fort utile pour la Commission.

Également, je remercie le public d'avoir participé à l'audience, d'avoir respecter les règles de l'audience. Je pense qu'on a eu un climat serein, on a pu avoir des discussions ouvertes. Donc je vous remercie beaucoup de cette attitude et cette façon de faire.

5430

Et bien sûr, je remercie ma collègue, madame Journault, merci beaucoup.

Alors sur ça, je vous dis au revoir et à bientôt. Merci.

5435

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

5440

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.