

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme SYLVIE GIRARD, présidente
Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire
M. LOUIS DÉRIGER, commissaire
M. ALFRED MARQUIS, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
PORTANT SUR LES PROJETS D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 175
DES KILOMÈTRES 60 À 84 ET 84 À 227**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 12 avril 2005
Hôtel La Saguenéenne, salle Cabaret B
250, rue des Saguenéens
Chicoutimi

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS 7

PRÉSENTATION DES REQUÊTES..... 9

PRÉSENTATION DU PROJET PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC 11

QUESTIONS D'INTERVENANTS DU PUBLIC :

M. MISHALL POTVIN 18

M. GERMAIN BÉLANGER 23

M. JEAN SCHULD 35

M. HARVEY MEAD 46

Mme URSULA LAROUCHE 62

M. MICHEL BLACKBURN 71

M. CHARLES-ANTOINE DROLET 86

M. HARVEY MEAD..... 99

MOT DE LA FIN 110



MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Alors, bonsoir, tout le monde. Bienvenue à cette première partie d'audience publique portant sur les projets d'amélioration de la route 175, des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227. Mon nom est Sylvie Girard. Je préside cette commission d'enquête qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié au BAPE par le ministre du Développement, de l'Environnement et des Parcs.

10 Cette commission est également constituée de madame Marie-Josée Auclair, de monsieur Louis Dériger et de monsieur Alfred Marquis qui agiront à titre de commissaires.

15 Je précise que les membres de la commission ont été assermentés devant un juge de la Cour supérieure et disposent de tous les pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête. De plus, nous nous sommes engagés à respecter le Code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

20 Dans un premier temps, je vais vous donner un aperçu du déroulement de cette première séance d'audience. D'abord, je prendrai une dizaine de minutes pour vous expliquer les règles générales ainsi que la façon de procéder afin de permettre un débat éclairé, serein et respectueux. Ensuite viendront les présentations des personnes-ressources et de l'équipe de la commission.

25 Suite à cela, je vais présenter les motifs des requêtes de l'audience et inviter aussi un des requérants à venir présenter sa requête. Enfin, le promoteur sera invité à présenter son équipe et à nous faire un court résumé de ses projets.

30 À la suite de cette présentation, nous prendrons une pause d'environ 15 minutes et c'est à ce moment que se fera l'ouverture du registre pour les gens qui désirent poser des questions. Ce registre est disponible à l'arrière de la salle. Au retour de cette pause, les gens seront appelés dans l'ordre d'inscription pour venir poser leurs questions.

35 Tout d'abord, j'aimerais préciser que, dans le cadre de cette audience, la commission a reçu deux mandats de la part du ministre. Je vais donc vous faire lecture de ces mandats. Ces lettres mandats sont adressés au président du BAPE, monsieur William J. Cosgrove, et signées les 22 et 23 mars 2005 par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, monsieur Thomas J. Mulcair.

40 **«En ma qualité de ministre de Développement durable...**

(Lecture de la lettre mandat du 22 mars 2005)

... du bureau débutera le 11 avril.»

45 Pour la deuxième demande :

«En ma qualité de ministre du Développement durable...

(Lecture de la lettre mandat du 23 mars 2005)

50

... qu'il en aura à faire.»

55

Les mandats de cette commission ont donc débuté le 11 avril 2005, et sont d'une durée maximale de quatre mois. Ce qui signifie que le rapport du BAPE devra être remis au ministre au plus tard le 11 août 2005. Celui-ci doit rendre le rapport public dans les 60 jours suivants.

C'est donc en vertu de l'article 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement que nous aurons ensemble à discuter et analyser ces projets.

60

Cet article édicte que nul ne peut entreprendre une construction, un ouvrage, une activité ou une exploitation ou exécuter des travaux suivant un plan ou un programme dans les cas prévus par le règlement du gouvernement, sans suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue et obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement.

65

Les projets d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227 sont assujettis à cette procédure en vertu du paragraphe e du premier alinéa de l'article 2 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, soit la construction, la reconstruction ou l'élargissement sur une longueur de plus de 1 kilomètre d'une route ou autre infrastructure routière.

70

Alors, c'est donc dire que le BAPE ne vient pas ajouter de délai supplémentaire, même que la démarche publique du BAPE peut permettre d'accélérer le processus. De plus, les projets sont aussi assujettis à une procédure fédérale d'analyse environnementale qui bénéficiera de l'exercice public fait par le BAPE.

75

Alors, autrement dit, vous savez, l'expérience que nous avons au BAPE, pour des bouts de route de un kilomètre et demi à deux kilomètres, c'est très rare qu'il n'y a pas de demande d'audience. Alors, je peux vous assurer que pour la longueur du tracé de ces deux projets, il aurait été très surprenant qu'il n'y ait pas de demande d'audience.

80

Et comme vous allez le constater, je vais vous le démontrer tout à l'heure, dans le cadre des audiences du BAPE, nous invitons les personnes-ressources à répondre aux questionnements, à votre questionnement et celui de la commission, ce qui permet d'accélérer le processus. C'est que vous avez déjà les gens en place, et les experts, et les ministères concernés pour... qui est promoteur du projet et qui vont pouvoir répondre rapidement aux différents aspects qui sont questionnés.

85

90

Alors, la démarche du BAPE en est une de consultation publique qui permet aux citoyens, organismes, municipalités ou groupes d'influer sur la prise de décision d'un projet qui aura des impacts pour la société d'aujourd'hui et de demain. Plusieurs projets ont été bonifiés à la suite de

l'intervention du public. Les audiences publiques constituent, par conséquent, une étape démocratique importante.

95 Les commissions du BAPE examinent, dans une perspective de développement durable, les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique social, économique et culturel. Donc, le BAPE utilise une notion large de l'environnement et aucun aspect de cette notion ne prime sur les autres.

100 La période d'information et de consultation publique portant sur le tronçon des kilomètres 60 à 84 s'est déroulée du 27 octobre au 11 décembre 2004. Celle portant sur le tronçon des kilomètres 84 à 227 s'est déroulée du 17 novembre 2004 au 6 janvier 2005. Durant ces périodes de 45 jours, toute personne, groupe, municipalité ou organisme pouvait demander la tenue d'une audience publique.

105 Pour les projets d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227, il y a eu plus d'une quarantaine de demandes d'audiences publiques ainsi qu'une pétition de 300 noms appuyant la tenue d'une audience. Quatre de ces demandes d'audience ont été adressées au ministre pour le tronçon de la route 175 compris entre les kilomètres 84 et 227. Les requêtes spécifiques au tronçon des kilomètres 60 et 84 seront rendues publiques la semaine prochaine à Québec.

115 Les séances publiques de l'audience sont divisées en deux parties. La première partie commence ce soir. Nous avons prévu d'autres séances demain en après-midi et en soirée, et nous évaluerons la nécessité de tenir des séances subséquentes. En fait, on sera là autant de temps qu'on aura besoin pour votre questionnement et le questionnement de la commission

120 Par la suite, les séances se poursuivront dès la semaine prochaine à compter du 19 avril à Québec. Je recevrai des questions pour les deux mandats et vous pourrez suivre les débats sur le site Internet du BAPE. C'est www.bape.gouv.qc.ca. Vous pourrez avoir les informations à l'arrière.

125 Alors, c'est une diffusion audio seulement, mais vous pourrez suivre les débats autant actuellement ils sont en diffusion et la semaine prochaine aussi, et ainsi que la deuxième partie de l'audience.

130 Cette partie de l'audience permet à la population et la commission de poser des questions, d'obtenir des réponses de la part du promoteur et des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources. Cette première partie sert donc à bien cerner les impacts des deux projets et à enrichir notre connaissance de ces projets.

C'est donc dire que ce n'est pas le moment d'entendre les opinions sur les projets.

135 Ça ne veut pas dire que la commission ne veut pas entendre votre opinion, mais elle sera entendue dans un mois lors de la deuxième partie des audiences publiques.

Alors, je vais probablement à quelques reprises intervenir à ce sujet; vous êtes ici pour poser des questions et avoir des réponses qui permettront d'éclairer votre avis ou votre position que vous nous dévoilerez dans un mois.

140

Alors, la deuxième partie permet aux citoyens de prendre position sur ces projets. La commission entendra l'opinion de tous ceux et celles qui le désirent à partir du 17 mai 2005, à compter de 19 h, ici même, à la salle Cabaret B de l'Hôtel La Saguenéenne.

145

Ensuite, la deuxième partie de l'audience publique se poursuivra le 25 mai à compter de 13 h 30, à la salle Gosselin-Harguindeguy située au Syndicat de la fonction publique, sur le boulevard des Gradins à Québec.

150

Nous vous demandons d'ailleurs d'indiquer à la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Monique Gélinas, votre intention de déposer un mémoire. Cela facilite, pour la commission, la logistique de réservation de salle. Vous devez faire parvenir vos mémoires au plus tard le 13 mai, si vous désirez déposer votre mémoire à Saguenay, et au plus tard le 20 mai pour ceux qui voudront déposer leur mémoire à Québec. Cette démarche permet à la commission de faire une lecture attentive et appropriée des mémoires avant le début de la deuxième partie. Lors de la présentation de votre mémoire, la commission échangera avec vous afin de bien comprendre votre position.

155

160

Vous pouvez également déposer votre mémoire à la commission sans le présenter. Vous pouvez aussi présenter. Toutes ces options sont possibles. Donc, on vous demande de le signaler tout simplement à la coordonnatrice du secrétariat de la commission.

165

Le mandat de cette Commission comprend aussi, en plus de la tenue d'audiences publiques, un mandat d'enquête. La commission aura donc son propre questionnement en cours de cette audience, parfois même dans la foulée des questions que vous aurez initiées. Ce questionnement pourra se compléter après la partie publique. Dans ce cas, les questions et les réponses seront déposées officiellement.

170

Nous avons ouvert des centres de consultation où, tout au long du mandat, les documents peuvent être consultés. Il y a cinq centres régionaux situés aux endroits suivants : à la Bibliothèque publique Chicoutimi, à la Bibliothèque municipale de Jonquière, la Succursale Saint-Michel, la troisième, la Bibliothèque municipale d'Alma et la quatrième, à la Bibliothèque Jean-Luc-Grondin et, finalement, l'Hôtel de Ville de Stoneham.

175

Il y a aussi deux centres permanents de documentation : le bureau du BAPE à Québec ainsi que la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal.

Pour toute information supplémentaire concernant les centres de consultation, vous pouvez vous informer à la table à l'arrière, au personnel de la commission.

180 La commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve. Nous avons le devoir d'agir équitablement avec tout le monde et c'est ce que nous allons faire tout au long de ce processus.

185 Je vous informe que tout ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions seront disponibles dans le site Internet du BAPE ainsi que dans les centres de consultation, environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique, en fait, dès qu'elles seront prêtes, mais au plus tard une semaine.

190 Après la deuxième partie publique, la commission poursuit son enquête et rédige son rapport, lequel rapport fera état des constatations, de l'analyse de la commission concernant les projets à l'étude. La décision d'autoriser ou de refuser les projets appartient au Conseil des ministres sur recommandation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

195 Je vais maintenant vous expliquer comment nous allons procéder ce soir, d'abord vous expliquer un petit peu la disposition de la salle. Alors, quand je vous parle de la commission, c'est, en fait, mes collègues et moi qui sommes membres de cette commission. Puis pour nous aider dans notre travail, vous avez ici à ma gauche la table des analystes, les tables des personnes-ressources et la table de la personne qui s'occupe de la transcription juste ici. À 200 l'arrière, vous avez la table de l'équipe de la commission; à ma droite, celle du promoteur. À la table centrale, c'est à cet endroit-là où vous vous avancez pour venir poser les questions aux micros qui sont là.

205 L'inscription au registre pour les questions se fait à l'arrière, auprès du personnel de la commission, dès la première pause, lorsque j'aurai déclaré le registre ouvert. Le nombre de questions permises est de deux par intervention, sans sous-questions. C'est-à-dire que vous pouvez revenir autant de fois que vous voulez, mais deux questions à la fois, pour permettre au plus grand nombre possible de gens d'intervenir.

210 Alors, cette règle a pour but de permettre au plus grand nombre possible de participants de poser leurs questions. Vous avez la possibilité de vous réinscrire au registre pour des questions supplémentaires.

215 Nous vous demandons d'éviter les préambules aux questions. Les seuls préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question. Vous allez directement aux questions, mais il faut permettre à tout le monde d'avoir le plus possible d'information.

220 Alors, la commission peut intervenir en tout temps pour obtenir de l'information additionnelle, comme je le disais tout à l'heure.

Toutes les questions du public doivent m'être adressées. Cela s'applique également à toutes les réponses aux questions. Aucun échange direct ne se fera entre le promoteur, le porte-parole et le public. Je dirigerai ensuite les questions aux personnes concernées.

225

La commission ne tolérera aucune forme de manifestation d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser les débats sereins est de respecter les règles de procédure du BAPE. Les questions seront permises mais pas les accusations. Respectez ces règles constitue la meilleure façon d'éviter les poursuites en dommages.

230

235

Les réponses aux questions doivent être données le plus tôt possible. Si une réponse ne peut être donnée immédiatement, la commission se chargera de l'obtenir lors d'une autre séance ou encore par écrit, et ces réponses feront partie du dossier et elles seront disponibles dans les centres de consultation le plus rapidement possible.

240

Si une information ou certains documents demandés sont considérés comme confidentiels par la personne qui doit les déposer, elle doit en faire part à la commission au moment où celle-ci en fait la demande. Nous avons une procédure prévue pour le traitement des informations confidentielles.

245

Le participant qui désire déposer un document ou donner une information lors de l'audience, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à la coordonnatrice du secrétariat de la commission qui se chargera de vérifier auprès de la commission.

250

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

255

Alors maintenant, je vais vous présenter l'équipe du BAPE. Alors déjà, je vous avais présenté la commission, mes collègues. Alors, pour ce qui est des analystes, d'abord juste à ma gauche, monsieur Jean Roberge, madame Maude Durand et monsieur Jasmin Bergeron; la conseillère en communication, qui est à l'arrière de la salle, madame Catherine Roberge; la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Monique Gélinas et l'agente de secrétariat, madame Louise Marois.

260

Alors, nous sommes appuyés et aidés par le personnel des services gouvernementaux. Il s'agit, pour la logistique, de monsieur Daniel Buisson, et pour la sonorisation, monsieur Martin Lajoie. La sténotypiste, madame Line Perreault, de la firme Piché et Olivier.

265

Pour ce qui est des personnes-ressources, quand vous vous présenterez, peut-être aussi me faire part, si vous avez des documents à déposer aujourd'hui ou des documents que vous avez déjà déposés. Et peut-être aussi présenter... je vais d'abord présenter les porte-parole, mais vous présenterez les gens qui vous accompagnent puisqu'il y en a qui sont dans la salle.

270 Je vais vous demander de vous nommer parce que je ne vois pas très bien les petites
étiquettes devant, mais quand même, je vais commencer. Alors, pour le ministère du
Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, madame Ruth Lamontagne d'abord.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

275 Bonsoir. Ruth Lamontagne, ministère Développement durable, Environnement et Parcs,
à la Direction des évaluations environnementales. Je suis chargée de projet du projet de la route
175 entre les kilométrages 84-227.

M. NICOLAS JUNEAU :

280 Bonsoir. Nicolas Juneau, ministère du Développement durable, de l'Environnement et
des Parcs, chargé de projet pour les kilomètres 60 à 84.

LA PRÉSIDENTE :

285 Merci.

M. NICOLAS JUNEAU :

290 Mais nous sommes aussi accompagnés de représentants de la Direction régionale dans
l'assistance.

LA PRÉSIDENTE :

295 Voulez-vous donner leur nom?

M. NICOLAS JUNEAU :

Monsieur Pierre Gauthier.

300 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. NICOLAS JUNEAU :

305 Puis madame Julie Hamel.

LA PRÉSIDENTE :

310 Merci. Alors, pour Ville de Saguenay.

M. DANIEL POITRAS :

315 Daniel Poitras, directeur du génie, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire pour
Ville de Saguenay.

LA PRÉSIDENTE :

320 Merci. Pour le ministère des Ressources naturelles et de la Faune?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

325 Chantal Dubreuil. Je suis accompagnée de Jacques Boivin, également du ministère des
Ressources naturelles et de la Faune.

LA PRÉSIDENTE :

Pour la Conférence régionale des élus, Saguenay-Lac-Saint-Jean.

330 **Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :**

Bonsoir. Marie-Claude Côté. Je suis conseillère en développement. Et je voudrais vous
indiquer que j'ai déposé ce soir -- parce que vous demandiez de le préciser maintenant?

335 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

340 J'ai déposé ce soir deux extraits de procès-verbal du Conseil régional de concertation et
développement qui portent sur les priorités routières régionales; puis également, je vous ai
déposé la planification stratégique régionale 2001-2006.

345 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Pour Pêches et Océans, je crois?

M. ALAIN KEMP :

350 Oui. Bonsoir. Mon nom est Alain Kemp de la gestion de l'habitat du poisson à
Rimouski... Mont-Joli, pardon, et je suis accompagné de madame France Pouliot de la même
direction.

355 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Il y a aussi -- peut-être qu'il n'est pas arrivé encore -- pour... le représentant de la MRC du Fjord-du-Saguenay, monsieur Jubinville, qui va se joindre à nous.

360 Nous avons aussi, je crois, pour Transports Canada, madame Michaud qui est aussi présente. Merci. Et il y a peut-être d'autres personnes qu'on a oubliées pour les personnes-ressources? Non, ça va?

365 Demain soir plus particulièrement, il y aura aussi, pour le ministère de la Santé et des Services sociaux, monsieur Pierre Lajoie sera présent demain soir.

370 Nous avons aussi sollicité d'autres ministères pour lesquels nous allons plutôt faire parvenir éventuellement du questionnement par écrit au besoin. Alors il y a, pour Environnement Canada, région de Québec, monsieur Daniel Bergeron; pour le ministère de la Sécurité publique, Réjean Langlois, et pour le Secrétariat aux affaires autochtones, madame Geneviève Blondeau.

Alors, je vais donc maintenant inviter un requérant à venir présenter sa requête. Pour ce qui est des autres requêtes, je les présenterai moi-même.

375 Alors, j'invite, pour l'UQCN -- si vous voulez vous présenter au micro pour venir lire votre requête. Vous présentez d'abord votre nom et votre organisme.

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

380 Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

385 Bonsoir. Bienvenue.

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

390 Mon nom est Charles-Antoine Drolet. Je suis membre du Conseil d'administration de l'UQCN. Alors, bonsoir Messieurs les commissaires et Mesdames les commissaires, et Madame la Présidente.

D'abord, une courte déclaration.

395 L'UQCN est intervenue récemment pour dénoncer un manque flagrant de cohésion dans l'approche du gouvernement à ses engagements en matière de développement durable ou par ses déclarations publiques, celui qui devait être le dernier intervenant, le ministre du Développement durable, est devenu un des premiers intervenants et un promoteur du projet.

400 Alors, nous avons évalué la possibilité de ne pas participer aux audiences, ce que nous avons demandé, qui ne pourront porter que sur l'accessoire en ce qui concerne les intentions du gouvernement. Nous avons finalement décidé que ces audiences fourniront quand même

l'occasion qu'offre toujours le BAPE de participer à un dialogue de société où des questions qui n'ont pas été débattues pourront l'être.

405 Alors, je vais vous lire maintenant notre requête.

«Monsieur le ministre, l'Union québécoise pour la conservation de la nature demande...

410 **(Lecture de la requête)**

... vous prions d'accepter l'expression de nos sentiments les plus distingués.»

LA PRÉSIDENTE :

415 Merci. Alors, comme je vous disais tout à l'heure dans le discours, c'est que nous avons reçu quatre requêtes. Alors, je vais donc vous lire le contenu des trois autres requêtes.

Alors, une requête vient de l'Association forestière Québec métropolitain. Alors :

420

«Monsieur le ministre, l'Association forestière...

(Lecture de la requête)

425 **... l'expression de me sentiments les meilleurs.»**

Et c'est signé Julie Molard, biologiste, directrice générale.

Alors, pour une autre requête qui a été faite, alors c'est de la part d'un citoyen. Alors :

430

«Monsieur Thomas J. Mulcair, ministre. En tant que résident...

(Lecture de la requête)

435 **... et merci pour votre écoute. Luc Saint-Antoine.»**

Alors, je vais maintenant vous lire la dernière requête qui était pour la section de réserve faunique Laurentides-Saguenay, qui vient du CRE-Capitale nationale.

440 **«Monsieur le ministre, le Conseil régional de l'environnement...**

(Lecture de la requête)

... de nos sentiments les meilleurs. Alexandre Turgeon, directeur général.»

445

Alors donc, ces documents seront déposés. Nous avons eu l'autorisation des requérants de les lire et de les rendre officiels et de les déposer.

450 Alors, je voudrais juste rappeler que le rôle d'un requérant est d'obtenir une audience publique. Alors, ce qui a été fait. À partir de maintenant, le rôle de requérant n'existe plus puisque l'audience se tient. Donc, l'objectif même de tenir une audience, la requête ou le rôle de requérant devient caduc. Alors, tout le monde peut intervenir comme organisme ou comme simple citoyen.

455 Alors, je vais inviter maintenant le promoteur à présenter son équipe et à faire une courte présentation des projets.

M. JEAN DUGRÉ :

460 Oui, madame, je me présente, mon nom est Jean Dugré, directeur territorial du ministère des Transports au Saguenay-Lac-Saint-Jean. À ma gauche, on a notre spécialiste en environnement, monsieur Donald Martel; monsieur Donald Turgeon, chef du Service des inventaires et du plan, responsable de l'étude d'impact; monsieur Claude Sirois, spécialiste en environnement pour la Direction de la Capitale nationale.

465 Derrière moi, il y a monsieur Denis Vaillancourt, spécialiste à la Direction territoriale en géométrie; madame Hélène Taché qui est secrétaire de direction et conseillère dans le projet de l'étude d'impact.

470 J'aimerais présenter aussi, dans la salle, monsieur Luc Bergeron, directeur territorial du ministère pour la Capitale nationale; Claude Stevens, chef du Service des inventaires et du plan; monsieur Roger Tremblay qui est directeur du bureau de projet; monsieur Rémi Côté qui est chargé de projet. Et aussi, nous avons le spécialiste de la firme Genivar Tecsalt, monsieur Michel Caron, qui est ici pour nous assister. En plus, il y aurait monsieur Yves Bédard qui est
475 spécialiste des détails environnementaux.

Maintenant, madame, j'inviterais monsieur Donald Turgeon à vous faire la présentation de notre projet, s'il vous plaît.

480 **M. DONALD TURGEON :**

Madame la Présidente, comme vous le mentionnez tout à l'heure, la présentation porte sur les deux projets, donc porte sur les kilomètres 60, qui est la fin du quatre voies actuel à Stoneham, jusqu'au kilomètre 227, qui est le début du quatre voies dans l'ancien secteur de
485 Laterrière pour une longueur de 167 kilomètres.

Le plan de présentation. Donc en première partie, un bref historique; mise en contexte; troisième partie, la raison d'être du projet; description du projet et des projets et, cinquième partie, évaluation environnementale.

490

Le projet de la route 175 fait l'objet, depuis bien longtemps, de nombreuses discussions et ce, depuis plusieurs années. Donc, au début des années 1970, la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean réclame une route à quatre voies et à chaussées séparées.

495 En 1974, la Société nationale des Québécois du Saguenay-Lac-Saint-Jean a déposé une pétition de 30 000 signatures.

En octobre 1998, il y a eu également le dépôt, à l'Assemblée nationale, d'une pétition de 100 000 signatures.

500 Le 14 juin 1999, il y a eu l'annonce du plan d'intervention 2000-2010. Déjà, dans ce plan d'intervention, il y avait des projets à quatre voies divisées, soit entre les secteurs 54... les kilomètres 54 à 70 et les kilomètres 209 à 227, soit pour une longueur de 42 kilomètres.

505 Le 19 avril 2002, annonce du début des deux études d'impacts sur l'environnement, l'étude pour le secteur Stoneham et l'étude pour le secteur de la réserve faunique des Laurentides.

Le 22 août 2002, il y a eu un engagement fédéral-provincial pour la réalisation du projet.

510 Le 6 novembre 2003, il y a eu le dépôt des deux études d'impacts sur l'environnement par madame Julie Boulet, ministre déléguée aux Transports du Québec.

515 Le 7 mai 2004, monsieur Paul Martin, premier ministre du Canada, et monsieur Jean Charest, premier ministre du Québec, signent un accord sur l'élargissement de la route 175 à quatre voies.

520 Et enfin, pendant la période de 2002 à 2005, il y a eu de nombreuses consultations avec des gens du milieu et la partie de la réserve faunique aussi, toutes les personnes qui ont des activités dans la réserve faunique, tous les groupes et organismes.

525 Parallèlement aux annonces et aux études d'impact, l'amélioration de la route 175 s'est poursuivie dans le cadre du plan d'action 2000-2010. Donc, il y a eu amélioration de la route sur quatre tronçons qui totalisent 14.4 kilomètres. Et je tiens à souligner que les travaux qui ont été réalisés, ces 14.4 kilomètres-là, sont tous récupérables dans un projet de route à chaussées séparées. Donc, ça peut servir pour une des deux chaussées.

530 Il y a aussi la construction de quatre tronçons à chaussées séparées dans le secteur de la réserve faunique des Laurentides qui totalisent 5.5 kilomètres. Donc, c'est au sud de la réserve, dans le secteur de l'Étape et à l'intersection de la 169 et la 175. Et il y a eu également le doublement de l'autoroute 73 entre les kilomètres 54 à 60, qui a été ouvert à la circulation l'automne dernier.

535 Après avoir fait un bref historique, nous allons présenter les principales données relatives au projet.

540 Les deux projets, le projet du secteur Stoneham se situe entre le kilomètre 60 et le kilomètre 84, dans le secteur de Stoneham-Tewkesbury; le deuxième projet, du kilomètre 84 au kilomètre 227 : du kilomètre 84 au 218, c'est dans la réserve faunique des Laurentides et du kilomètre 218 au 227, c'est dans la Ville Saguenay.

545 Il y a également, dans le projet, le projet est réparti sur deux régions administratives, donc la région 3, Capitale nationale, du kilomètre 60 jusqu'au kilomètre 187 et, dans la région 2 du Saguenay-Lac-Saint-Jean, du kilomètre 187 au kilomètre 227. Et le ministère des Transports, l'organisation du ministère des Transports, il y a deux directions territoriales qui couvrent les deux projets : la Direction de Québec, qui est maintenant la Direction de la Capitale nationale, couvre du kilomètre 60 jusqu'au kilomètre 144 et la Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau, du 144 au 227.

550 La prochaine partie de la présentation va faire sortir les éléments justificatifs du projet. Donc, les problématiques de la route 175 et les objectifs du projet. La route 175, c'est le principal lien routier entre Saguenay et Québec, c'est la route interrégionale la plus sollicitée. La route 175 ferme en moyenne six fois par année en raison de la neige, du verglas ou des accidents.

555 Au cours des deux dernières années, le nombre de fermetures a été plus élevé. Donc 10 en 2003 et 11 en 2004. En 2004, sur les 11 fermetures, 10 étaient causées par des accidents dont sept accidents mortels et un par un véhicule qui avait pris feu.

560 Notre projet aussi est situé dans le secteur où le climat, c'est un climat de haute altitude et un relief accidenté. Dans la réserve faunique des Laurentides, il y a deux fois plus de précipitations de neige qu'à Québec ou au Saguenay. Il y a environ six mètres de neige par hiver. Il y a également quatre fois plus de brouillard qu'à Québec et Saguenay. Et dans le centre de la réserve faunique des Laurentides, on compte moins de 40 jours sans gel.

565 Du côté dépassement, la cible que le Ministère vise sur des routes interrégionales est de 60 % de dépassement. Actuellement, nous avons 38 % en direction nord et 44 % en direction sud. Et dû à la topographie du terrain, dès qu'on a parcouru les 10 premiers kilomètres, soit en partant du kilomètre 84 ou en partant du kilomètre 227, parce qu'à l'entrée de la réserve faunique, il y a des voies lentes, dès qu'on a 10 kilomètres de faits, nos pourcentages de dépassement diminuent beaucoup pour le reste du parc.

575 Je vous donne un exemple : du kilomètre 94 à 227, on est rendu à 29 % et du kilomètre 84 au 217, on diminue à 39 %. Donc, il y a un 10 % de diminution de pourcentage de dépassement dès qu'on a 10 kilomètres de parcourus dans le parc, le reste du parc, le pourcentage de dépassement est très limité.

Il y a environ 20 à 25 % de...

580 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi.

M. DONALD TURGEON :

585 Oui?

LA PRÉSIDENTE :

590 Je veux juste comprendre. Le pourcentage du dépassement est très limité, c'est-à-dire que les gens n'en font pas ou ils ont peu de possibilités d'en faire?

M. DONALD TURGEON :

595 Ils ont peu de possibilités. Quand je parle de pourcentage de dépassement, c'est les endroits où il y a des voies lentes...

LA PRÉSIDENTE :

600 Les endroits où ils peuvent le faire.

M. DONALD TURGEON :

... c'est les endroits où il y a des lignes pointillées, là, qu'on...

605 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. DONALD TURGEON :

610 ... le dépassement est autorisé.

LA PRÉSIDENTE :

615 Merci.

M. DONALD TURGEON :

620 Il y a 20 à 25 % des véhicules lourds sur la route 175. En 2003, c'était 23,4 %. Et les niveaux de service sont déficients.

625 Autre problématique de la route 175. De 1999 à 2003, il y a eu 1367 accidents. C'est pour le secteur de Stoneham, du kilomètre 60 au 227. Ça représente une moyenne de 273 accidents par année, soit environ 57 par année pour le secteur de Stoneham et 210 pour le secteur de la réserve faunique, c'est-à-dire du kilomètre 84 au 227.

630 Les concentrations d'accidents sont dans les zones d'accès, principalement dans le secteur de Stoneham, et les principales causes de décès sont les accidents de type frontal ; 80 % des décès sont des accidents de type frontal. Et il y a les accidents aussi avec la grande faune, ça représente environ 15 % du total des accidents dans le secteur de la réserve faunique des Laurentides.

635 Les problématiques que nous avons énumérées donc ont permis de définir les objectifs du projet : sauver des vies en réduisant les collisions frontales avec la grande faune, améliorer la sécurité en limitant les accès et séparer le trafic de transit local, assurer la fluidité de la circulation, diminuer considérablement la fermeture de route, diminuer les frais de transport et le temps de déplacement, favoriser le développement économique en donnant un meilleur accès à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et minimiser les impacts sur le milieu humain et naturel.

640 Pour atteindre nos objectifs, notre projet a les caractéristiques suivantes :

645 C'est une route à quatre voies et à chaussées séparées avec terre-pleins variables. Donc, dans le secteur sud de Stoneham, du kilomètre 60 au kilomètre 75, c'est une route sans accès sauf des accès forestiers, donc il n'y a pas d'accès à des résidences, c'est juste pour donner accès à des lots privés, avec échangeurs. Du kilomètre 75, qui est l'entrée du parc de la Jacques-Cartier, au kilomètre 227, c'est une route avec accès et sans échangeur.

650 On a ici un peu les sections transversales. Le minimum et le maximum dans les endroits où il y a vraiment des problématiques ou des restrictions, ça peut être une glissière de béton qui est au centre, donc le terre-plein central a 4.8 mètres et dans les endroits où il n'y a pas trop d'obstacles, le terre-plein est de 18.6 mètres. Et on voit ici, sur le dessin, c'est peut-être petit un peu, il y a un demi-tour qui est construit avec une voie de décélération, ce qu'on va construire à des distances assez... aux environs de cinq kilomètres pour permettre aux véhicules de tourner et aux véhicules d'urgence et de déneigement de faire demi-tour.

655 Autre caractéristique du projet, on parlait du côté de Stoneham, du kilomètre 60 au 75, c'est que je vous ai dit tout à l'heure que la route, c'est une route de contournement sans accès. La route 175 actuelle sera conservée pour la circulation locale. Il y aura quatre échangeurs dénivelés qui sont prévus, donc un à la route 371, c'est la route qui donne accès à Stoneham; un à la rue Crawford, un à Saint-Adolphe et l'autre à l'entrée du parc de la Jacques-Cartier.

665 Du parc de la Jacques-Cartier, kilomètre 75, aller à la réserve des Laurentides, c'est une route à quatre voies à chaussées séparées dans l'axe de la route actuelle. Le coût total pour le projet du kilomètre 60 au kilomètre 84 est de 125 M\$.

Pour la partie située entre les kilomètres 84 à 227, la nouvelle chaussée longe la route 175 actuelle. 80 % de l'emprise actuelle est utilisée. Nous récupérons plus de 78 kilomètres de route. Il y a six sections avec des variables qui sont présentées dans l'étude d'impact. Nous allons en présenter tout à l'heure deux qui sont légèrement différentes, qui ont été modifiées au

670 cours des études, là, dans les études d'impact et lors des débuts de préparation de plans et
devis.

Le coût pour le projet du kilomètre 84 au 227 est de 550 M\$. Les coûts que j'ai
675 mentionnés comprennent les travaux et toutes les activités connexes, firme d'ingénierie,
surveillance et cetera.

Du côté des tracés dans le secteur Stoneham, entre l'entrée de Stoneham, la route 371,
et l'entrée du parc Jacques-Cartier, donc c'est une route de contour, entre les kilomètres 60 à 69,
680 la route est située – je m'excuse un peu pour la carte, c'est peut-être difficile de voir, là – de la
sortie de Stoneham jusqu'au kilomètre 69, la route est située à l'est de la route 175 actuelle. Au
kilomètre 69, qui est dans le secteur de la rue Ouellet, la nouvelle route croise la route 175, et du
kilomètre 69 jusqu'au kilomètre 75, la route est située du côté ouest de la 175.

Et pour le secteur du parc de la Jacques-Cartier, kilomètre 75, jusqu'à l'entrée de la
685 réserve, kilomètre 84, la nouvelle route est dans l'axe de la route 175 actuelle.

Tout à l'heure, je vous mentionnais qu'il y avait six variantes pour la partie du kilomètre 84
au 227, pour la grande partie dans la réserve, je vais vous présenter deux variantes qui ont été
modifiées légèrement... bien, pas légèrement, qui ont été modifiées lors de l'étude.

690 Dans le secteur du lac à Régis, donc dans le secteur de l'accueil du Camp Mercier, la
variante qui est retenue, c'est en direction nord, la route 175 va devenir la chaussée direction
nord. Et en direction sud, nous allons construire, à l'ouest du lac à Régis, la deuxième chaussée.
Donc, les deux chaussées vont être séparées par une bonne distance.

695 L'accès au Camp... à l'accueil Mercier sera donné par la partie... en partie nord où les
deux routes se rejoignent pour permettre, là, aux gens de faire les demi-tours et, du côté sud, il y
a également aussi des demi-tours qui permettent aux gens de retourner au Camp Mercier. Dans
l'étude d'impact au départ, c'était la variante 1 qui était retenue.

700 L'autre variante, des kilomètres 212 au 215, dans le secteur du lac Simoncouche et du
lac des Îlets, la variante qui a été retenue au début, dans l'étude d'impact, était la variante 1,
donc dans un nouveau tracé.

705 Suite aux études qu'on a réalisées, le Ministère a modifié et a priorisé la variante 2,
principalement pour diminuer les impacts sur tout le secteur qui appartient à l'Université du
Québec à Chicoutimi où il y a des endroits qu'il y a des études qui sont en cours puis couper leur
territoire, là, mettait plusieurs études en péril, les résultats, et aussi il y avait beaucoup d'impacts
à compenser. Donc, on est revenu dans l'axe de la route actuelle.

710 Un projet d'envergure de la route 175 a des aspects positifs, des effets positifs. Donc, on
va améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation, on va améliorer la qualité de vie pour
plusieurs résidents qui vont demeurer dans le secteur de Stoneham-Tewkesbury, on va

715 contribuer à l'économie des deux régions et il y a l'agrandissement du parc du Mont Wright, le parc va être agrandi avec une rétrocession de terrain.

720 Du côté environnemental, nous avons évalué les impacts et proposé des mesures d'atténuation. Du côté humain, les impacts, bien, c'est plusieurs bâtiments sont touchés. Donc, les mesures, c'est l'acquisition ou le déplacement et on va faire aussi un suivi d'eau potable pour s'assurer de la qualité des eaux.

725 Malgré les mesures... pas de compensation, mais malgré les écrans antibruit qu'on va construire, il y a des impacts sonores faibles qui vont demeurer quand même pour 43 résidences. Du côté paysage, l'ouverture d'un nouveau corridor, c'est sûr que c'est un impact. Donc, nous allons végétaliser les talus.

730 Du côté du milieu naturel, bien, il y a le déboisement, c'est sûr qu'on est dans un secteur boisé, donc on a réduit la largeur de l'infrastructure pour moins affecter le parc du Mont Wright et les corridors abandonnés, les anciennes emprises de route qui vont être abandonnées seront restaurées.

Il y a la fragmentation de l'habitat faunique, donc on prévoit des aménagements de passage pour la faune.

735 Sur le milieu naturel, bien, il y a des détournements de cours d'eau, donc le Ministère va restaurer les caractéristiques naturelles de ces cours d'eau. Il y a des pertes d'habitats, poisson, terre humide, et cetera, donc nous avons des programmes de compensation. Et le bassin de la rivière des Hurons, qui est le réservoir d'eau potable de la Ville de Québec, là, où Québec puise son eau, donc il va y avoir un aménagement de bassin de captation pour éviter toute contamination en cas de déversement. Et les sels de déglçage, bien, il y a un plan d'action pour la gestion des sels de voirie.

Merci, Madame la Présidente.

745 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est complet pour votre présentation?

750 **M. DONALD TURGEON :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

755 Merci.

760 Alors donc, bien sûr, il y a aussi quelques capsules plus spécifiques sur certains aspects qui pourront être présentées au besoin... des attentes, en tout cas, des besoins de la commission et du public.

765 Alors donc, je déclare maintenant le registre ouvert. Vous pouvez vous y inscrire pour adresser vos questions à la commission. Nous allons faire une pause d'une quinzaine de minutes pour permettre l'inscription et nous allons commencer le début du questionnement. Merci.

20 h 2 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

20 h 23 – REPRISE DE LA SÉANCE

770 **LA PRÉSIDENTE :**

775 Alors, je vous demanderais de vous approcher, nous allons commencer. Et je vais inviter le premier intervenant inscrit au registre, monsieur Mishell Potvin, à approcher du micro, de la table.

775 J'aimerais juste aussi rappeler concernant... peut-être pour garder la neutralité des lieux d'audience, pour ce qui est des entrevues ou des *scrum* ou autres, je préférerais que ça se fasse juste à la sortie de la salle dans le hall. Je vous remercie.

780 Alors, bonsoir monsieur Potvin. Bienvenue à cette audience. Vous avez l'insigne honneur d'être le premier intervenant...

M. MISHELL POTVIN :

785 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

... de je ne sais pas combien. Alors, nous vous écoutons.

790 **M. MISHELL POTVIN :**

795 Madame la Présidente, Madame et Messieurs les commissaires, j'aurais une question d'ordre économique. C'est sûr que la présentation du projet était quand même assez sommaire, donc on ne peut pas se faire une idée, évidemment, sur les retombées économiques juste à partir de cette présentation-là.

800 Si on considère, par exemple, qu'au niveau de la région économique, seulement que 24 % de la partie qui va être rénovée est dans la région 02, Saguenay-Lac-Saint-Jean, alors que le reste de la partie, 76 %, est de la région Québec métropolitain, donc, j'aimerais savoir de la part des promoteurs quelles seront les retombées économiques pour la région Saguenay-Lac-Saint-Jean. Parce qu'on sait que, historiquement, lorsqu'il y a eu... souvent des travaux dans le

805 parc, souvent il y avait, je dirais pas une chicane, mais des prises de bec, je pourrais dire, entre les deux régions, notamment au niveau des camionneurs parce que vous savez, au niveau de la région, le taux de chômage est quand même assez élevé. Donc, est-ce qu'il y aura des mesures spécifiques pour favoriser la région pour la construction de cette route-là?

LA PRÉSIDENTE :

810 Monsieur Potvin, on comprend bien que vous parlez des retombées économiques durant la période de construction.

M. MISHÉLL POTVIN :

815 Oui, oui, évidemment.

LA PRÉSIDENTE :

820 Vous ne parlez pas nécessairement des retombées économiques à effet structurant qui sont les objectifs du projet?

M. MISHÉLL POTVIN :

Non, non, c'est uniquement pour la construction que je parle.

825 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour la période de construction?

830 **M. MISHÉLL POTVIN :**

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

835 Alors, peut-être pour le ministère du Transport, monsieur Degré... Dugré, excusez-moi, nous expliquer peut-être qu'est-ce qu'il y a de prévu en termes d'attribution de lots, en termes d'appels d'offres ou autres? Est-ce qu'il y a des mesures particulières qui ont été prévues pour favoriser des types... par région, des entrepreneurs ou autres? Et en regard des... peut-être commencer par nous présenter toute la question des retombées économiques durant la période
840 de construction, comment... qu'est-ce qui a été prévu, là, sur les montants prévus des travaux?

M. JEAN DUGRÉ :

845 Bon. Eh bien, ceux qui peuvent retirer...

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être vous approcher plus près du micro, pour bien vous entendre. Merci.

850 **M. JEAN DUGRÉ :**

Ceux qui peuvent retirer des bénéfices des travaux, premièrement, ce sont les firmes d'honoraires professionnels, les entrepreneurs et les camionneurs qui travaillent pour les entrepreneurs également.

855

Donc, en ce qui concerne les firmes d'honoraires professionnels, les firmes du Saguenay-Lac-Saint-Jean ont eu une part de travail à l'intérieur de notre région administrative, donc qui commence à partir du kilomètre 180... 188, oui, dans notre région administrative ici, jusqu'au kilomètre 227, ces firmes-là peuvent préparer les plans et devis, concevoir, faire les études de sols, et cetera, et vont réaliser la surveillance des travaux et le contrôle qualitatif. Bon.

860

Dans la partie de Québec, à partir du kilomètre 60 aller au 96, ce sont les firmes de Québec uniquement qui vont pouvoir faire le même travail.

865

En ce qui concerne la partie centrale, étant donné que la partie centrale du 96 aller au 188 est entièrement à l'intérieur des limites de la réserve faunique des Laurentides, étant donné que c'est situé à égale partie entre la région de la Capitale nationale et celle du Saguenay-Lac-Saint-Jean, bien, le ministère des Transports a fait en sorte que l'ensemble des firmes de Québec et du Saguenay-Lac-Saint-Jean puissent appliquer au processus d'appel de candidatures pour pouvoir préparer les plans et devis et réaliser la surveillance des travaux dans la partie centrale de la réserve faunique.

870

En ce qui concerne les entrepreneurs, le ministère des Transports et le gouvernement dans son ensemble doivent utiliser le processus d'appel d'offres publiques. Et tout entrepreneur, peu importe sa provenance, peut appliquer, peut soumissionner sur les contrats qui paraîtront et obtenir un emploi.

875

Mais comme on a vu à date sur les chantiers qui ont existé dans le passé, dans les quelques années passées, plusieurs entrepreneurs de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean ont su tirer leur épingle du jeu et soumissionner de telle sorte qu'ils ont eu des contrats.

880

Alors, pour l'ensemble des travaux de la réserve faunique, je crois que ce sera également distribué. De toute façon, on va avoir plusieurs lots de contrats qui vont être attribués en même temps et la quantité de contrats fera en sorte que plusieurs entrepreneurs différents devront travailler en parallèle sur le chantier. Il n'y aura pas un entrepreneur qui pourra avoir cinq, six contrats, ça va être trop gros. Alors, la charge, je pourrais dire, de travail va être répartie entre plusieurs.

885

En ce qui concerne les camionneurs qui travaillent pour les entrepreneurs parce qu'ils ne travaillent pas pour le Ministère directement, eux ont aussi une entente entre eux pour se séparer

890

le territoire et ils discutent entre eux aussi de la répartition du travail pour donner le service aux entrepreneurs. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

895

Donc, on comprend que vous allez créer des lots, vous allez diviser les lots?

M. MISHÉLL POTVIN :

900

Il y a des lots différents de travail pour les firmes de génie-conseil en termes de conception et préparation des plans et devis.

LA PRÉSIDENTE :

905

Hum hum.

M. MISHÉLL POTVIN :

910

Et à l'intérieur de ces lots-là, il y aura une division supplémentaire de lots pour la construction, la réalisation des travaux. Maintenant, la planification de ces lots de travail là qui... les lots opérationnels n'est pas encore terminée, alors on va attendre un peu plus tard pour faire ça.

LA PRÉSIDENTE :

915

O.K. La période d'appels d'offres et tout ça n'est pas encore commencée?

M. JEAN DUGRÉ :

920

La période d'appels d'offres pour les honoraires professionnels est terminée.

LA PRÉSIDENTE :

925

O.K.

M. JEAN DUGRÉ :

930

Alors que pour ce qui est des appels d'offres de construction, bien, on va attendre d'avoir les recommandations et notre certificat d'autorisation environnementale avant de pouvoir aller en appel d'offres.

LA PRÉSIDENTE :

935

O.K. Monsieur Potvin, est-ce que ça répond à votre première question?

M. MISHÉLL POTVIN :

940 C'est-à-dire en partie, sauf que ce que j'avais demandé aussi, c'est est-ce qu'il y avait des moyens ou des mécanismes qui pourraient favoriser la région, attendu que, au niveau de la région administrative, là, la distance n'est pas très longue pour la région administrative du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

945 Alors, ce que j'ai compris, c'est que, non, il n'y a pas de mesures, là, c'est un appel d'offres unique et ça va être au niveau de la province. Donc, même si c'est une route qui va passer ou qui part du Saguenay-Lac-Saint-Jean, qui est demandée par la région, on ne sera pas favorisés plus que les autres à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

950 C'est ce qu'on comprend, monsieur Dugré?

M. JEAN DUGRÉ :

955 Il y a eu une mesure. En ce qui concerne les entrepreneurs, on a un système de soumissions provincial et on ne déroge pas, peu importe où on est dans la province. En ce qui concerne les honoraires professionnels, il y a eu une mesure de dérogation qui a permis, nos firmes de génie-conseil de la région ici, de pouvoir aller soumissionner dans la région de la Capitale nationale, entre le kilomètre 96 et 188, alors que normalement, ils n'auraient pas pu y aller.

960 Donc, il y a eu dérogation pour aider aux entreprises du coin, pour pouvoir travailler avec les entreprises de Capitale nationale. Quand je parle d'entreprises, c'est les firmes de génie-conseil.

965 **LA PRÉSIDENTE :**

970 Si on compare aux travaux qui ont été faits récemment, vous nous avez cité tout à l'heure, dans votre présentation, des travaux qui sont déjà en train de se faire ou qu'il y en a eu d'autres, il y a cinq chantiers qui se sont faits un peu partout, est-ce que vous avez déjà une évaluation de la part de ces travaux-là pour lesquels les entreprises... il y a eu des impacts ou des répercussions sur les entreprises du Saguenay-Lac-Saint-Jean?

M. JEAN DUGRÉ :

975 Mais les trois grands derniers contrats, celui qu'on a eu sur l'Autoroute 73, lac des Uries et Pikauba, ce sont trois entrepreneurs de la région, pour vous dire.

LA PRÉSIDENTE :

980 O.K. Monsieur Potvin, votre deuxième question.

M. MISHÉLL POTVIN :

Ah, bien, je croyais que c'était ma deuxième, là, je n'en avais pas préparé d'autres.

985

LA PRÉSIDENTE :

Non, non, c'était à la suite de la première, je vous dis, qu'il manquait ; je vous en donne une autre.

990

M. MISHÉLL POTVIN :

Non. Je vais donner la chance à d'autres. Je vous remercie.

995

LA PRÉSIDENTE :

Vous allez revenir. Merci.

Monsieur Germain Bélanger, motoneige.

1000

M. GERMAIN BÉLANGER :

C'est-tu ouvert? Oui. Bonsoir, madame.

1005

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, monsieur.

M. GERMAIN BÉLANGER :

1010

Mesdames, messieurs. Moi, je vous parle au nom du Club de motoneigistes du Saguenay incorporée. Je représente 2300 membres actifs dans la région du Saguenay ici. Et puis nous possédons présentement des autorisations, au ministère des Transports, des traverses sur la route 175...

1015

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

1020

M. GERMAIN BÉLANGER :

... pour nos sentiers, de pénétration des touristes qui viennent de la région. Je voudrais demander au ministère des Transports : est-ce que les mêmes traverses vont exister sur la nouvelle route à quatre voies divisées? Ce n'est pas une autoroute d'abord, hein, c'est une quatre voies divisées.

1025

LA PRÉSIDENTE :

1030 O.K. Je comprends que votre association, elle regroupe – c'est une association régionale Saguenay-Lac-Saint-Jean?

M. GERMAIN BÉLANGER :

1035 C'est seulement que la ville... les villes régionales ici de Alma aller à Charlevoix.

LA PRÉSIDENTE :

1040 O.K. Je comprends de votre question, qu'à date, vous n'avez pas eu de rencontres ou de consultations avec le ministère du Transport?

M. GERMAIN BÉLANGER :

1045 Bien, on en a parlé mais... nous en avons parlé quelques fois mais je voudrais avoir des certitudes.

LA PRÉSIDENTE :

1050 O.K. Et vous soulevez un élément que j'aimerais peut-être... avant de répondre à la question de monsieur Bélanger, si vous pouvez nous expliquer un petit peu mieux, là, qu'est-ce que c'est «voies séparées», «voies divisées», autoroute ou pas?

1055 Dans votre présentation comme dans les documents de dépôt de l'étude d'impact ou un peu partout, est-ce que vous pouvez d'abord nous expliquer c'est quoi la différence puis comment ça s'appelle réellement, là? Parce que tout à l'heure, dans votre présentation, vous ne parliez plus d'autoroute?

M. JEAN DUGRÉ :

1060 Une route à quatre voies divisées, c'est une route à quatre voies où des automobiles circulent mais les chaussées sont divisées. C'est une route à chaussées divisées. Alors, on a deux chaussées, quatre voies.

1065 En ce qui concerne la différence entre une route à quatre voies divisées et une autoroute, c'est que dans une autoroute, on n'a aucune entrée d'accès, alors que sur une route à quatre voies divisées, on a plusieurs entrées d'accès qui sont possibles, des entrées forestières, par exemple, ou encore d'autres entrées pour la Sépaq ou des entrées privées aussi. C'est la différence entre l'autoroute et la route à quatre voies divisées.

LA PRÉSIDENTE :

1070

O.K. Et l'autoroute, dans le projet qui est à l'étude, ce serait juste la section – ce qui serait appelé «autoroute», c'est quelle section?

M. JEAN DUGRÉ :

1075

C'est la première section de Stoneham de 60 à... il n'y a aucun... bon, alors, c'est un quatre voies à la longueur.

LA PRÉSIDENTE :

1080

C'est ce que j'ai cru comprendre tout à l'heure dans la présentation, il n'y en a plus, là, hein, ça ne s'appelle plus «autoroute»?

M. JEAN DUGRÉ :

1085

Ce n'est plus autoroute, c'est route à quatre voies divisées.

LA PRÉSIDENTE :

1090

Donc, parce qu'il y a des accès?

M. JEAN DUGRÉ :

1095

Il y a des accès, oui, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1100

M. JEAN DUGRÉ :

Puis en plus, la vitesse est un élément aussi de différence. C'est qu'un quatre voies divisées, la vitesse est affichée à 90 kilomètres/heure, alors que pour une autoroute, la vitesse est affichée à 100 kilomètres/heure.

1105

LA PRÉSIDENTE :

1110

O.K. Donc, à la question de monsieur Bélanger concernant les accès, entre autres, pour les chemins existants actuellement, les sentiers de motoneige, qu'est-ce qui est prévu par le Ministère?

M. JEAN DUGRÉ :

1115

Je vais demander à monsieur Martel de répondre à cette question.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Martel.

1120 **M. DONALD MARTEL :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1125

Vous vous approchez du micro?

M. DONALD MARTEL :

1130

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Merci.

1135

M. DONALD MARTEL :

1140 Alors, la motoneige est un impact humain puis un impact économique de notre projet, donc ça a fait l'objet d'évaluations environnementales au même titre que les autres composantes. J'ai ici une carte qui présente l'état de la situation. Alors, à droite de la diapo, là, on a le tracé de la route 175 du kilomètre 84 au kilomètre 227.

1145 Alors, pour les bénéfiques de la commission, les sentiers qui sont dans la réserve faunique des Laurentides desservent les régions de la Côte-de-Beaupré au sud et la région de Portneuf. Du côté nord, ça dessert la région du Lac-Saint-Jean et du Saguenay.

1150 Lorsque nous avons déposé l'étude d'impact sur l'environnement en 2003, il y a été fait mention de quatre traverses de motoneige qui existent déjà à l'heure actuelle dans le tronçon de notre projet.

Alors la première -- mettons que je vais commencer par le nord pour cette composante-là -- il y avait, dans le rapport d'étude d'impact, une traverse qui était localisé au kilomètre 224. Pour les gens de la région, c'est sur le dessus de lac côte Clairval.

1155 On avait une deuxième traverse au kilomètre 217, soit au site de l'ancienne barrière du parc. Encore là, pour les gens de la région, c'est un site qui est bien connu.

1160 Nous avons une troisième traverse qui est localisée à la limite administrative des deux régions du ministère des Transports, soit au kilomètre 146. C'est l'entrée du secteur des Portes de l'enfer de la Sépaq.

Et la quatrième, la plus au sud, est située à côté de l'Auberge Le Relais, au kilomètre 132.

1165 Ça fait que ça, c'était la situation lorsqu'on a déposé notre étude d'impact.

Depuis ce temps, comme le reste, là, il y a des choses qui ont évolué. Alors, la première, si je reviens au nord, au kilomètre 224.2, cette traverse-là a été abandonnée par le club de motoneige en raison d'un problème de droit d'accès. Alors, celle-là n'existe plus.

1170 La deuxième est toujours localisée au 217,9. Cependant, étant donné qu'on a continué les échanges avec les clubs de motoneige de la région, on a appris qu'il y avait la possibilité qu'elle soit déplacée, dans la prochaine année, dans le secteur de la rivière Cyriac, au kilomètre 209.

1175 Ce n'est pas encore quelque chose qui est assuré, mais nous, dans les plans et devis, on va prévoir les deux endroits. Alors, lorsqu'on va être prêt à construire dans ce secteur-là, si jamais il y a un déplacement qui est demandé par le club de motoneige, elle sera construite à l'endroit où est-ce qu'il va être le plus idéal.

1180 Pour la troisième traverse qui est au kilomètre 146, au cours des discussions avec les clubs de motoneige puis avec les représentants, des gens de Québec et de Jonquière du ministère des Transports, on a demandé aux clubs de motoneige d'annuler cette traverse-là. Autrement dit, la traverse au kilomètre 146, elle dessert... elle passe à l'est du lac Jacques-
1185 Cartier puis elle vient rejoindre L'Étape au kilomètre 132.

Alors nous, pour une question de sécurité, on a demandé d'éliminer cette traverse-là et de déplacer le sentier du côté ouest de la route.

1190 Donc, dans notre futur projet, on veut l'éliminer également et amener tout le trafic de motoneiges au droit de l'Auberge Le Relais au kilomètre 132. On aménagerait un tunnel pour passer les motoneiges sous la route parce qu'on n'a pas assez d'espace entre les chaussées pour que la surfaceuse puisse stationner.

1195 Alors, ça donne un petit peu l'état de la situation, là, des motoneiges dans la réserve faunique. On avait quatre traverses quand on a déposé l'étude, puis si tout fonctionne comme on le pense, il y en aurait deux lorsqu'on construirait le quatre voies.

LA PRÉSIDENTE :

1200 Juste quand vous dites : «On a discuté avec»; vous avez discuté avec qui?

M. DONALD MARTEL :

1205 Avec les clubs de motoneige des quatre régions.

LA PRÉSIDENTE :

Les quatre régions.

1210

M. DONALD MARTEL :

Côte-de-Beaupré, Portneuf, Lac-Saint-Jean, Saguenay.

1215

Puis là, j'ai même indiqué «quad», là ici sur la diapo, j'allais l'oublier. C'est que lors d'une rencontre, il y avait les représentants de clubs quad aussi du Saguenay et de Portneuf parce que les gens de Portneuf avaient comme projet d'amener le sentier jusqu'à L'Étape cet été. Finalement, ça n'a pas été fait, il n'y a pas encore eu... je veux dire, on n'a pas eu de discussions récentes mais il reste que quand on va avancer dans la préparation du projet, on va recontacter ces gens-là pour s'assurer du besoin.

1220

LA PRÉSIDENTE :

Mon collègue aurait une question, si vous permettez, dans la lignée de votre question, monsieur Germain.

1225

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui. C'est une précision, monsieur Martel. Dans l'étude d'impact, on parlait, pour la traverse à l'Auberge Le Relais, d'un viaduc, est-ce que c'est quelque chose qui a été complètement éliminé?

1230

M. DONALD MARTEL :

Oui. C'est toujours une proposition qui est sur la table. Puis j'en ai parlé un petit peu tout à l'heure. À cet endroit-là, contrairement aux traverses qui sont plus au nord, que celles-là vont être sur la chaussée, parce que, comme disait mon directeur tout à l'heure, on n'est pas dans un concept d'autoroute, donc on peut avoir des traverses sur les chaussées. À ces endroits-là, on a une largeur de terre-plein qui permet à la surfaceuse de traverser une chaussée, d'arrêter et de traverser la deuxième, chose qu'on ne pouvait pas faire dans le secteur du kilomètre 132. C'est pour ça qu'on a pensé de construire une traverse, un tunnel sous la chaussée.

1235

1240

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Il y a combien de motoneigistes qui peuvent passer à cet endroit-là, au Relais?

1245

M. DONALD MARTEL :

À cet endroit-là, d'après les relevés qu'on a, il peut passer 12 000 véhicules par hiver. Puis un gros samedi ou un gros dimanche, ce n'est pas loin de 1000.

1250

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1000, disons...

1255

M. DONALD MARTEL :

Oui.

1260

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... une fin de semaine ou juste une journée, 1000?

M. DONALD MARTEL :

1265

Une fin de semaine.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1270

Une fin de semaine complète. O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

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

1275

M. GERMAIN BÉLANGER :

Oui, ça répond très bien. Merci, monsieur Martel.

1280

LA PRÉSIDENTE :

Avez-vous une deuxième question?

M. GERMAIN BÉLANGER :

1285

Oui, j'en ai une...

LA PRÉSIDENTE :

1290

Allez-y.

M. GERMAIN BÉLANGER :

... un peu plus pécuniaire.

1295

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez le droit.

1300 **M. GERMAIN BÉLANGER :**

Pardon?

LA PRÉSIDENTE :

1305

Vous avez le droit.

M. GERMAIN BÉLANGER :

1310

Oui? C'est que j'ai remarqué, lors de la présentation des diapos tantôt, qu'il y avait des changements qui avaient été faits, là, changements de direction, changements de route. C'est qui qui va payer pour ça, là? Ça va coûter un bras, ça!

LA PRÉSIDENTE :

1315

Vous voulez dire quoi? Par rapport au montant qui est déjà prévu?

M. GERMAIN BÉLANGER :

1320

Oui, c'est ça. Ça va augmenter les coûts s'il faut qu'ils changent le tracé puis ces affaires-là.

LA PRÉSIDENTE :

1325

O.K. Si je comprends votre question, c'est en regard des optimisations de tracés qu'il nous a montrées tout à l'heure...

M. GERMAIN BÉLANGER :

1330

Là, je ne parle pas de motoneige, là.

LA PRÉSIDENTE :

1335

... à titre d'exemple, où le Relais, là?

M. GERMAIN BÉLANGER :

Au lac à Noël, là, puis après ça...

1340

LA PRÉSIDENTE :

Oui, O.K. Lac à Régis et puis...

M. GERMAIN BÉLANGER :

1345

Oui, au lac à Régis.

LA PRÉSIDENTE :

1350

... l'entrée du Camp Mercier, là, dans ce coin-là?

M. GERMAIN BÉLANGER :

1355

Exactement, c'est ça, où est-ce qu'est le Camp.

LA PRÉSIDENTE :

Bon. Alors, ce que vous voulez savoir, c'est est-ce que le fait de faire deux voies versus...

1360

M. GERMAIN BÉLANGER :

C'est ça.

1365

LA PRÉSIDENTE :

... ce qu'il y avait avant, si ça va coûter plus cher?

M. GERMAIN BÉLANGER :

1370

Bien oui, c'est ça que je veux savoir, est-ce que ça va augmenter les coûts...

LA PRÉSIDENTE :

1375

O.K.

M. GERMAIN BÉLANGER :

... et qui va payer?

1380

LA PRÉSIDENTE :

Ça, vous ne le savez pas?

1385

M. GERMAIN BÉLANGER :

Non, je ne le sais pas. Ça va être moi au bout de la course, j'imagine. Mais moi, je suis à la retraite, madame.

1390 **LA PRÉSIDENTE :**

1395 Alors, monsieur Dugré, en regard des optimisations qui ont été présentées tout à l'heure, est-ce qu'il y a un changement des coûts? Le fait, par exemple, entre autres, l'emploi du Camp Mercier où maintenant, vous allez utiliser la route dans l'axe pour une des voies, c'est-à-dire en direction nord, si je me souviens bien, et en direction sud, il y aura un contournement autour de la montagne qui est là puis le lac à Régis, est-ce que ça implique des coûts supplémentaires, les optimisations que vous avez montrées?

1400 **M. JEAN DUGRÉ :**

Je vais laisser la parole à monsieur Donald Turgeon.

LA PRÉSIDENTE :

1405 Monsieur Turgeon.

M. DONALD TURGEON :

1410 Oui. Concernant les deux options, les deux variantes de tracés que j'ai montrées tout à l'heure, dans le secteur du Camp Mercier, bien, on récupère... au lieu de reconstruire deux chaussées, on récupère une chaussée qui devient la voie direction nord. Donc, on a à reconstruire les accès pour l'Accueil Mercier, mais en fin de compte, les coûts, suite aux analyses, là, ça devient plus économique de réaliser ces travaux-là que de réaliser la variante qui avait été retenue à l'origine.

1415 Du côté du kilomètre 212 au kilomètre 215, le secteur de l'accès à l'Université, là, pour ceux qui connaissent l'endroit, c'est au kilomètre 217, bien, au départ, du côté topographie, c'était plus facile de passer en dehors de la route actuelle, sauf que, après analyse, on a regardé les impacts que ça avait sur les terrains de l'Université et les compensations qu'on aurait dû donner, déboursier avec des achats de terrains puis des sectionnements d'aires, en tout cas, d'études, là, ça revenait plus économique de reprendre le tracé de la route actuelle et même, les coûts de travaux sont comparables, là ; même, il y a une économie.

1425 Lorsqu'on a raffiné nos plans et devis, là, on arrive à peu près aux mêmes coûts en travaux puis on sauve les compensations pour l'Université. Ça fait que les deux projets où les variantes ont changé depuis quelques mois, ça diminue les coûts, là, ce n'est pas pour augmenter les coûts.

1430 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que les choix de variantes, d'optimisations de variantes, sont dus à un aspect économique ou sur des questions d'ingénierie ou...?

M. DONALD TURGEON :

1435

Bien, plus on raffine, parce que dans le secteur du 212 au 217, les firmes sont déjà mandatées pour faire les analyses, les études et les tracés profils. Donc, plus on... au départ, c'était des tracés profils très préliminaires, donc plus on raffine...

1440

LA PRÉSIDENTE :

Oui?,

1445

M. DONALD TURGEON :

... plus on s'aperçoit, des fois, qu'il y a des avantages à modifier. Puis comme on dit depuis le début, on essaie toujours de récupérer l'ancienne emprise de route pour ne pas créer de nouvelles brèches, là, dans la nature.

1450

Donc, quand c'est à coûts comparables, c'est sûr qu'on va récupérer le secteur qui est déjà en route, là, donc l'emprise actuelle. Et dans ces cas-là, bien, surtout au 212, ça nous évite beaucoup de problématiques avec l'Université du Québec à Chicoutimi.

1455

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1460

Concernant les variantes, est-ce qu'il y a d'autres secteurs qui ont été modifiés suite à l'étude d'impact? Par exemple, au lac Jacques-Cartier, est-ce qu'il y a eu des changements de tracés ou de...

1465

M. JEAN DUGRÉ :

Monsieur Martel va vous répondre.

M. DONALD MARTEL :

1470

Excusez-moi. Depuis le début de l'étude d'impact, il y a eu certaines précisions dans les tracés. D'ailleurs, nous avons déposé un document à cet effet-là à la commission. Les changements principaux... -- disons, mettons que c'est des changements mineurs pour la plupart. Les changements principaux ont été présentés par Donald Turgeon puis les autres changements

1475 peut-être qui pourraient être remarqués par les gens qui regardent sur les cartes, ça pourrait être le long du lac Jacques-Cartier.

Vous allez constater qu'il y a une partie du tracé qui est sortie de la fameuse baie, là, du kilomètre 140 au kilomètre 141, qui était, dans le premier atlas de l'étude d'impact sur l'environnement. Cependant, il n'y a pas encore de décisions définitives à l'effet : est-ce qu'on va être capable vraiment de sortir du lac? Il y a encore certaines études à approfondir. On l'a quand même fait apparaître sur nos plans, là, parce qu'on regarde sérieusement la possibilité de sortir du lac. Ça fait que c'est les principaux changements.

1485 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1490

Monsieur Bélanger, est-ce que ça va pour vos questions?

M. GERMAIN BÉLANGER :

1495

Ça va très bien. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1500

Alors, je vais inviter un autre participant, monsieur Jean «Shuld» ou «Sculd». Vous me direz si je prononce bien. Bonsoir, monsieur.

M. JEAN SCHULD :

1505

Bonsoir, madame. Madame, messieurs, bonsoir. Et puis tous les invités, les mêmes salutations. Qui concerne, madame, la route Talbot, je l'ai roulée quelques fois. Aujourd'hui, je la trouve dangereuse.

1510

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous vous approcher un petit peu du micro, monsieur, pour que je vous entende bien?

1515

M. JEAN SCHULD :

Certainement. Certainement. Je peux parler plus fort aussi.

LA PRÉSIDENTE :

1520

Merci.

M. JEAN SCHULD :

1525

La route, madame, aujourd'hui, la route Talbot, je la trouve très dangereuse. On parle des clôtures des animaux. Pour les animaux, il devrait y avoir une clôture sur tout le long de la route des deux côtés.

LA PRÉSIDENTE :

1530

Hum hum.

M. JEAN SCHULD :

1535

Et quand je parle des animaux, des bêtes sauvages, il y en a deux sortes, si tu veux, qui sont gros, des orignaux et des «bears», comme on dit.

LA PRÉSIDENTE :

1540

Hum hum.

M. JEAN SCHULD :

1545

Quand on parle des animaux qui sont capables de traverser la route, sans clôture, c'est à cause que quand vous avez... là, vous bâtissez le boulevard – c'est une opinion que je donne – si vous prenez, là, vous bâtissez le boulevard, mais sur le boulevard, il y a une autre rue qui est l'ancien, je crois, qui va traverser, qui va faire sortir des petits chemins...

LA PRÉSIDENTE :

1550

Oui?

M. JEAN SCHULD :

1555

... ça prendrait aussi un petit bout de clôture avec... je ne sais pas comment, peut-être une porte, un *spring porte*, comme on dit, une porte qui peut ouvrir avec un courant dedans, admettons.

LA PRÉSIDENTE :

1560

Hum hum.

M. JEAN SCHULD :

1565 Après ça, que si vous faites ça, vous avez déjà un bon bout pour empêcher des animaux de passer.

 Là, vous avez un projet gouvernemental de passer des animaux...

1570 **LA PRÉSIDENTE :**

 En dessous?

1575 **M. JEAN SCHULD :**

 ... au-dessus du boulevard, mais vous avez aussi un projet de passer des animaux en dessous et nous autres, on passera par-dessus. Et puis c'est une clôture pour les automobilistes, quand il y a une côte, des montagnes et des côtes de routes, on peut glisser et puis si on met une côte encore avec la glace en hiver, ce serait encore peut-être dangereux un petit peu plus parce que... ça, c'en est une

1580 **LA PRÉSIDENTE :**

 Mais j'aimerais, monsieur Schuld, que vous me... je comprends, là, il y a des aspects que vous voulez faire comme... en fait, c'est plus des propositions que vous pourriez faire éventuellement dans un mémoire.

1585 **M. JEAN SCHULD :**

 Non, mais c'est déjà parti, madame, des propositions sont déjà faites...

1590 **LA PRÉSIDENTE :**

 Oui?

1595

1595 **M. JEAN SCHULD :**

 ... peut-être sur deux côtés, qu'est-ce qu'on fait?

1600 **LA PRÉSIDENTE :**

 Mais là, pour la question, qu'est-ce que vous aimeriez savoir de plus sur la question? Je comprends que ce qui vous préoccupe, c'est toute la circulation de la grande faune particulièrement...

1605

1605 **M. JEAN SCHULD :**

 Hum hum.

1610 **LA PRÉSIDENTE :**

... la capacité de la grande faune à pouvoir avoir accès soit à ces ravages ou soit à ces territoires de fréquentation.

1615 **M. JEAN SCHULD :**

Hum hum.

1620 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que c'est en regard des mesures que le promoteur a prises pour – qu'est-ce que c'est votre question exactement en regard de ces mesures-là?

1625 **M. JEAN SCHULD :**

Oui, pour la clôture?

1630 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1635 **M. JEAN SCHULD :**

Bien, je viens de vous mentionner, madame. Ça sera une clôture en broche, ça sera une clôture en fils électriques avec batterie sur le... ou comment est-ce qu'on peut le collecter. Là, vous parlez de la sortie des petits chemins qui vont sortir...

1640 **LA PRÉSIDENTE :**

Je veux juste comprendre votre questionnement. Qu'est-ce que vous ne comprenez pas dans cet aspect-là? Qu'est-ce que vous aimeriez poser comme question au promoteur sur cet aspect-là?

1645 **M. JEAN SCHULD :**

Bien non, mais c'est juste cette question-là que je m'adresse...

1650 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. JEAN SCHULD :

... dans cette situation-là.

1655

LA PRÉSIDENTE :

Donc, vous voulez savoir qu'est-ce qu'ils ont de prévu réellement?

1660

M. JEAN SCHULD :

Bien, qu'est-ce qu'ils ont prévu par le gouvernement comme ils veulent faire, c'est une question que c'est la chose qu'ils voudraient passer en bas, en dessous de... -- comment est-ce que je dirais? -- nous autres, on va passer au-dessus des animaux et puis des animaux vont passer en dessous.

1665

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

1670

M. JEAN SCHULD :

Vous comprenez ce que je veux dire?

1675

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1680

M. JEAN SCHULD :

Ça, c'est un projet, ça a été discuté tantôt un petit peu.

LA PRÉSIDENTE :

1685

Oui.

M. JEAN SCHULD :

1690

En même temps que, madame, le boulevard, comment est-ce qu'on va rouler dessus? 90? Il n'y en a pas un qui roule aujourd'hui sur le boulevard Talbot en bas de 140.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1695

M. JEAN SCHULD :

Il y en a qui roulent en bas mais pas beaucoup. Ça, c'est juste ceux...

1700 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, peut-être que je vais préciser... en regard de ce qui... certains aspects, je vais poser une question pour le ministère du Transport.

1705 Effectivement, vous avez précisé tout à l'heure que le type de route, entre autres, ce n'était pas une autoroute, le type de route va exiger une... la circulation, en fait, une limite à 90 kilomètres/heure?

1710 **M. JEAN DUGRÉ :**

Exactement. La limite de vitesse c'est 90 kilomètres/heure affichée, oui.

1715 **LA PRÉSIDENTE :**

Affichée?

1720 **M. JEAN DUGRÉ :**

Oui.

1725 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Actuellement, la moyenne c'est quoi, pour les gens qui circulent?

1730 **M. JEAN DUGRÉ :**

C'est 108 kilomètres/heure.

1735 **LA PRÉSIDENTE :**

108. C'est actuellement 90. Avec les améliorations qui seraient apportées dans le cadre du projet que vous proposez, est-ce que vous pensez que ça peut avoir une incidence sur l'augmentation de vitesse?

1740 **M. JEAN DUGRÉ :**

D'après ce qu'on a vérifié sur des routes comparables, il n'y a pas d'augmentation de vitesse plus que ça, c'est affiché 90 et c'est un peu comme si une tolérance maximale était de 108. Donc, les gens ne dépassent pas ça. Il y en a toujours des délinquants, bien entendu, peu important les routes, peu important les vitesses affichées, mais on ne s'attend pas que la vitesse va augmenter, on s'attend plutôt que le conducteur va vivre une route plus relaxante qu'actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

1745

O.K. Mais si dans les améliorations que vous faites actuellement pour enlever un aspect de dangerosité, dans le fond, un des aspects, là, qui justifie le projet, bon, vous faites des améliorations dans les courbes, ce que vous faites même d'ailleurs sur certains tronçons actuellement, en principe, ce n'est pas pour permettre... est-ce que normalement, si les critères de la route actuellement ne permettent pas plus que 90, avec le projet d'amélioration, ça ne devrait pas être plus élevé?

1750

M. JEAN DUGRÉ :

1755

C'est-à-dire qu'il y a toujours des délinquants, mais on ne construit pas la route ou on ne la *design*e pas pour aller plus vite, on la *design*e pour avoir une vitesse, je dirais, une conduite sécuritaire à la vitesse affichée, donc la vitesse de design est toujours 10 kilomètres de plus que la vitesse affichée, donc on va avoir une route sécuritaire.

1760

Ça nous permet, la nouvelle conception, de faire disparaître, là, les courbes sous standard, les endroits où le profil manque de visibilité, des choses de ce genre-là. Donc, on fait une correction routière, oui, mais pour avoir une sécurité à la vitesse pratiquée.

LA PRÉSIDENTE :

1765

Donc, les corrections qui vont être faites ne changeront pas nécessairement la cote de la route?

M. JEAN DUGRÉ :

1770

Non, il n'y a rien...

LA PRÉSIDENTE :

1775

C'est-à-dire qu'elle va être plus sécuritaire mais...

M. JEAN DUGRÉ :

Oui.

1780

LA PRÉSIDENTE :

... elle ne changera pas de critères, les critères du Ministère, en regard du type de route?

1785

M. JEAN DUGRÉ :

Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

1790

O.K. Concernant peut-être la première interrogation...

M. JEAN DUGRÉ :

1795

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1800

... de monsieur Schuld concernant les... peut-être nous expliquer un peu, en regard des mesures que vous allez prendre pour la grande faune, c'est-à-dire qu'il y en a, qu'il y a certaines mesures qu'on a compris, d'après l'étude d'impact, où il y aura des clôtures pour essayer d'éviter la traverse de la grande faune et, à d'autres endroits, vous allez susciter la traverse sous les ponceaux?

1805

M. JEAN DUGRÉ :

1810

Oui. Je vais demander à monsieur Martel de nous expliquer où est-ce qu'on a trouvé, premièrement, les ravages d'orignaux, les populations demeuraient à certains endroits particuliers. Et ensuite, on a des mesures concernant les clôtures, donc pour les maintenir à ces endroits-là, pour empêcher qu'ils traversent. On a des mesures qui nous permettent de faire traverser sous la route, sous les ponts les orignaux.

1815

Donc, monsieur Martel va pouvoir – et puis d'autres mesures pour empêcher les orignaux de sortir dans les entrées où est-ce qu'il n'y a pas de clôture, mais il y a quand même des systèmes qui empêchent les orignaux de sortir. Alors, monsieur Martel va pouvoir nous expliquer ça en détail.

LA PRÉSIDENTE :

1820

Ça va, monsieur Schuld?

M. JEAN SCHULD :

1825

Madame, je voudrais tout de même vous demander, le 140 kilomètres, est-ce qu'on peut le rouler un jour? Parce que des limousines, eux autres, avec le transport gouvernemental, eux autres, ils le roulent, le 140 kilomètres.

LA PRÉSIDENTE :

1830

Ça, monsieur Schuld, ça fait partie de l'opinion.

M. JEAN SCHULD :

Est-ce qu'ils voudraient rouler pareil comme...

1835

LA PRÉSIDENTE :

Je vous arrête, monsieur Schuld. Ça fait partie de l'opinion. Vous aurez tout le loisir de le faire dans les cadres décents, dans la deuxième partie de l'audience. Merci, monsieur Schuld.

1840

M. JEAN SCHULD :

Merci beaucoup, madame. Au plaisir, hein!

1845

LA PRÉSIDENTE :

Pendant ce temps-là, je vais demander peut-être une courte explication sur la traverse de la grande faune. Merci, monsieur. Allez-y.

1850

M. DONALD MARTEL :

Oui. Là, j'ai deux choix. Est-ce que j'y vais avec une capsule qui pourrait durer 10 à 12 minutes? Parce que la grande faune, c'est un enjeu...

1855

LA PRÉSIDENTE :

Non.

M. DONALD MARTEL :

1860

... majeur du projet ou je fais simplement vous montrer des exemples de clôtures et les passages? Deux choix.

LA PRÉSIDENTE :

1865

Vous commencez par montrer des exemples des clôtures.

1870

Je voulais juste vous dire que le premier soir de l'audience, naturellement on prend beaucoup de temps, là, pour la présentation et tout ça de part et d'autre. Alors, la commission se limite beaucoup dans ses interventions ou son questionnement. Alors, on va essayer de garder nos questions pour un autre moment, pour faire profiter le plus de citoyens possible au questionnement. Alors, effectivement, la capsule, on la demandera peut-être plus tard...

M. DONALD MARTEL :

1875

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

1880 ... à moins qu'un intervenant veuille l'avoir.

M. DONALD MARTEL :

O.K.

1885

LA PRÉSIDENTE :

Alors, allez-y.

1890

M. DONALD MARTEL :

Alors, en général, pour la grande faune, on va avoir quatre volets d'intervention. Il y a un de ceux-là, c'est les méthodes de contrôle.

1895

Les clôtures, ça fait partie des méthodes de contrôle parce que là, on travaille sur la bête, on veut empêcher la bête d'avoir accès à la route. Alors, je vous montre deux types de clôtures. Un type de clôture qui est déjà en opération sur cinq kilomètres de la route 175, puis on l'a aussi sur 10 kilomètres de la route 169, dans la réserve faunique des Laurentides.

1900

Je veux dire aussi que lorsque comme méthode de contrôle, on utilise la clôture, qu'elle soit électrique ou métallique, c'est essentiel de jumeler à ça un passage, alors soit un passage au-dessus de la chaussée ou un passage sous la chaussée, lorsqu'on a des débits journaliers qui sont de moindre importance ou un passage sous la chaussée.

1905

Dans le cas de la réserve faunique des Laurentides et dans le cas du projet de la route 175, on va y aller avec des passages sous la chaussée. Alors, je disais, clôtures électriques. Nous en avons déjà cinq kilomètres de part et d'autre de la route, donc 10 kilomètres de clôture mais cinq kilomètres de route. C'est dans le secteur du lac Tourangeau, aux environs du kilomètre 178, c'est au nord de l'intersection de la route 169. On a déjà une clôture qui a été installée en 2002, à l'automne 2002, et qui a deux ans d'opération. Il y a un suivi de fait sur cette clôture-là.

1910

Deuxième type de clôture, c'est celui qu'on veut se servir dans la réserve faunique des Laurentides, dans le projet de quatre voies. On peut aller à la diapo suivante. On va plutôt y aller avec une clôture métallique.

1915

Je vous dirais qu'à l'heure actuelle la clôture électrique donne un très bon résultat, mais compte tenu des montants quand même assez importants d'investissement, compte tenu qu'on n'a pas un gros vécu sur le suivi de la clôture électrique, alors que la métallique, on a des gens même ici au ministère des Transports, là, qui ont fait des analyses, on va dire, à travers le monde, cette clôture-là, tout le monde s'entend que c'est la meilleure solution. Alors, on veut y aller avec une clôture métallique de ce type-là. On parle d'une clôture de huit pieds de haut. On va s'en servir sur certains tronçons que je vous ferai part dans la capsule, peut-être.

1920

1925 Alors, cette clôture-là qui va être installée, on va jumeler des passages. Alors, à la diapo suivante, je vais vous montrer de quelle manière on veut faire passer les orignaux sous la route. Ça aurait pu être au-dessus. Dans l'Ouest, c'est une méthode qui est utilisée beaucoup, faire des passages au-dessus de la route. Nous, on profite plutôt de certains gabarits de structures de ponts qu'on a déjà à construire dans notre projet, alors on optimise... on minimise un petit peu les
1930 coûts parce qu'on profite d'ouvrages déjà existants.

 Bien entendu, il faut qu'on les augmente un petit peu au niveau du gabarit, c'est-à-dire qu'il faut qu'on les rallonge un petit peu, il faut qu'on les rehausse, mais il reste que c'est beaucoup moins dispendieux que d'y aller avec un passage au-dessus de la route.

1935 Alors, lorsqu'on va passer sous un pont, on va essayer d'aménager les passages de cette façon-là. On a un sentier ici pour l'original qui va avoir environ deux mètres de large. Ça, c'est un cas où est-ce qu'on a un sentier de part et d'autre d'un cours d'eau. Cependant, on a un cas en particulier, plus au nord de la réserve, où est-ce qu'on va faire passer les sentiers du même côté.

1940 Ce que vous avez vu avant, c'était un sketch de ce qu'on va faire dans le projet qui s'en vient. Cependant, on a déjà un cas. On vous a montré tout à l'heure un cinq kilomètres de clôture électrique. Ce cinq kilomètres-là est jumelé avec un passage sous le pont que vous voyez à l'heure actuelle, un pont qui a été construit en 2001 et en 2002, c'est un pont qui passe
1945 au-dessus du cours d'eau qui est la décharge du lac Tourangeau, un cours d'eau qui se dirige vers la petite rivière Pikauba. On est à la hauteur du kilomètre 178. Ce passage-là a été aménagé avec un sentier de part et d'autre du cours d'eau.

 Vous voyez ici la clôture électrique qui vient se rabattre sur le remblai de protection des
1950 culées du pont. On va faire la même chose avec les clôtures métalliques pour éviter que l'original s'insère soit entre les deux chaussées ou entre la clôture le long de l'emprise et la chaussée. Alors, c'est de cette façon-là qu'on va procéder.

LA PRÉSIDENTE :

1955 Merci. Juste peut-être préciser. Dans les coûts qui ont été présentés actuellement, ça ne comprend pas les... parce que vous dites qu'actuellement, il y a des travaux qui se sont faits ou qui sont en train de se faire, qui vont se terminer, que vous avez prévu que ces travaux-là vont être cohérents avec... vont faire partie, dans le fond, du projet si le projet se réalise, ça
1960 n'empêche pas le projet, ils vont être utilisés; dans les coûts que vous nous présentez, ça ne comprend pas ces travaux-là qui sont en train de se faire?

M. DONALD MARTEL :

1965 Ici, on était dans le secteur du lac Tourangeau. Ça fait que ça, c'est un contrat qui était avant le projet de la route 175.

LA PRÉSIDENTE :

1970 O.K.

M. DONALD MARTEL :

1975 Alors, ces coûts-là, effectivement, là, c'est déjà payé, ça, et c'est réglé. Les travaux que je vous parle, ça fait partie de notre projet.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

1980

M. DONALD MARTEL :

C'est qu'on ne commencera pas ça tant que notre projet ne sera pas accepté.

1985 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Merci.

1990 Alors, je vais inviter un prochain intervenant, monsieur Harvey Mead, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Mead. Bienvenue.

M. HARVEY MEAD :

1995 Bonsoir, madame. Nous avons essayé de mieux comprendre la question des coûts du projet. On ne trouve pas beaucoup d'informations disponibles actuellement. On a réussi à avoir une page qui ne va pas très loin, c'est un résultat récapitulatif de ce qui est une étude économique de février 2003.

2000 On a contacté le bureau du sous-ministre pour savoir, y a-t-il moyen d'avoir des informations sur la façon dont vous calculez, le ministère des Transports, les coûts, non seulement les coûts de construction mais les coûts sur la durée de vie de l'infrastructure?

2005 Le sous-ministre nous a dit, ou son adjointe, de poser la question ici. Alors, on la pose. Y a-t-il moyen d'avoir l'étude économique de février 2003 et d'autres études qui nous donnent la façon dont le ministère des Transports calcule les coûts de construction et les coûts de maintien long terme de cette infrastructure-là?

2010 Et jumelé à cette question-là, j'ai entendu parler d'un plan d'intervention 2000-2010 tantôt, je ne sais pas si c'est le plan d'ensemble du Ministère et je ne prétends pas avoir bien examiné le site Web du Ministère, mais y a-t-il une approche du Ministère qui intègre les coûts de la 175 dans un ensemble de coûts incluant la 30, la 25 et la 50 qui sont toutes les trois autres à l'ordre du jour aussi, de toute évidence?

LA PRÉSIDENTE :

2015

O.K. Donc, on comprend, peut-être de résumer un petit peu, c'est que d'abord peut-être avoir une bonne ventilation des coûts, comment ces coûts-là ont été calculés en regard de ce qui nous est présenté pour le projet en question, et le second plan, ce serait pour ce qui est du plan d'intervention plus global, comment ces coûts-là s'inscrivent, je comprends, dans ce qui est déjà prévu dans les autres projets de routes et des comparables; c'est ça?

2020

M. HARVEY MEAD :

Pour les... au moins les trois autres qui sont carrément discutées de façon régulière et non seulement de construction mais de maintien pour la durée de vie de l'infrastructure.

2025

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Dugré.

2030

M. JEAN DUGRÉ :

Bon. C'est une question à plusieurs facettes.

2035

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2040

M. JEAN DUGRÉ :

En ce qui concerne les coûts de construction, premièrement, lorsque nous travaillons un projet, on modélise le terrain et on intègre l'ensemble des données dans un ordinateur pour trouver des tracés et des profils idéaux pour traverser un secteur donné. Ce logiciel-là nous donne des quantités et nous détermine aussi les ensembles de ponceaux et structures qu'on devra traverser ou qu'on devra construire.

2045

L'ensemble de ces quantités-là nous donne des éléments, ce qu'on appelle des éléments dans un bordereau, des déblais, des remblais, des unités d'achat et de pose de ponceaux, la construction de ponts, et cetera, de déboisement, bon, peu importe, il y a une foule d'éléments qui sont détaillés en fonction des longueurs, largeurs, des dimensions finalement, et comme je vous disais, des remblais, déblais.

2050

Nous avons un système informatique ministériel qui nous permet, je dirais, de recueillir l'ensemble des données de l'ensemble des contrats de la province de Québec sur plusieurs années et la moyenne des coûts des contrats nous sert de moyenne de coûts unitaires pour estimer nos projets.

2055

Cependant, dans le cas de la réserve faunique des Laurentides, on a utilisé des coûts comparables près de la région, c'est-à-dire on a construit dernièrement l'autoroute 70 dans le

2060 contournement de Jonquière, donc on a des coûts très récents sur des ouvrages de cette ampleur-là et, en plus, qu'on avait, je dirais, un milieu à traverser qui était semblable.

Donc, on a utilisé notre expérience récente des coûts des travaux pour pouvoir les utiliser avec notre système statistique de coûts. Donc, une estimation, une conception, une préparation
2065 de plans et devis préliminaires et une estimation détaillée de l'ensemble des éléments nous permettent de trouver les coûts de construction. Ça, c'est la première facette à la question.

Deuxièmement, en ce qui concerne la globalité des investissements dans la province, c'est un autre niveau. La planification stratégique d'investissement ou de développement du
2070 Ministère, c'est un choix de société. Alors, on peut avoir des développements de la route 185, 50, 55, 30, 25, la 73, la 20, la 175. Donc, on a un ensemble de projets dans la province de Québec qui sont des besoins, des besoins déterminés par différentes populations.

Comme nous ici, on a 300 000 personnes qui veulent un projet. Bon. À d'autres
2075 endroits, il y a d'autres groupes de personnes qui veulent un projet. Alors, l'ensemble de ces besoins-là font partie, je dirais, d'un menu pour le gouvernement du Québec qui, lui, doit choisir à l'intérieur de l'ensemble de ces investissements qu'est-ce qu'il va retenir en termes d'investissements puis quel va être l'échéancier. Quelle est la part du budget provincial qui va être donné aux routes par rapport à la santé, par rapport à l'éducation ou peu importe. Donc,
2080 c'est un choix gouvernemental et un choix de société.

Dans ce qui nous concerne, le choix de société et la vraie justification du projet, c'est de créer des conditions avantageuses pour favoriser le développement de la région. Donc, il y a eu un choix qui a été fait, qui est de vouloir investir un montant d'argent pour donner une route à
2085 quatre voies divisées pour se rendre au sixième plus grand pôle de la province.

Dans notre cas, l'ensemble des autres grandes villes de province sont toutes reliées par des routes de qualité supérieure, donc des quatre voies. C'est ce qui a été décidé au point de vue provincial, de donner le même avantage pour le développement socio-économique pour la
2090 région du Saguenay-Lac-Saint-Jean que n'importe quelle autre région.

Alors, ce sont des choix de société, des choix gouvernementaux qui font qu'on investit l'argent à un endroit ou à l'autre.

2095 **LA PRÉSIDENTE :**

Quand vous parlez du sixième grand pôle, on comprend qu'il y aurait des pôles d'identifiés sur l'ensemble du territoire du Québec pour lesquels la politique du gouvernement a prévu donner des voies d'accès, des types de routes correspondant à ces pôles-là; c'est ça qu'on
2100 comprend?

M. JEAN DUGRÉ :

De qualité supérieure. Exactement.

2105

On voit ici les six grands pôles qui sont Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke, Montréal et Hull. L'ensemble de ces grands pôles économiques là, actuellement, sont desservis par des routes à quatre voies ou des autoroutes. Généralement, ce sont des autoroutes.

2110

Actuellement, on est en train de construire l'autoroute 50 entre Hull et Montréal. Entre-temps, la région de Hull s'est servi d'une autoroute qui existait sur le côté ontarien. Mais là, le Québec veut quand même avoir sa propre autoroute pour ne pas avoir à subir... à passer chez le voisin continuellement.

2115

Le seul autre lien qui nous manque, bien là, il y a le lien entre Trois-Rivières et Sherbrooke qui est en train de se faire, la 55, en autoroute, et on peut dire que Trois-Rivières est reliée par Québec et Drummondville par l'Autoroute 40 également. Donc, le seul autre lien qui va nous manquer, c'est Québec-Chicoutimi pour donner une chance de développement à nos six grands axes, à nos six grands pôles industriels de la province de Québec.

2120

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Mead.

2125

M. HARVEY MEAD :

Premièrement, est-ce que le Ministère a des façons de calculer les coûts long terme, la durée de vie? Je comprends, je crois, la réponse pour le calcul des coûts de construction.

2130

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous voulez parler aussi des coûts... s'ajouteraient à ça les coûts d'entretien?

2135

M. HARVEY MEAD :

Mais je présume... Oui, mais je présume aussi qu'il y a un repavage tous les 10 ans, il peut y avoir des ponts qui ont besoin d'être refaits, et cetera.

2140

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2145

M. HARVEY MEAD :

Y a-t-il une façon de calculer le coût pour le maintien en vie? Ils ont un fonds qui est identifié sur le site du Ministère où on parle d'amortissement, par exemple, comme un élément dans le calcul global. Je présume qu'ils présumant que, d'ici 50 ans, une infrastructure a perdu toute sa valeur et il faut la refaire.

2150 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

2155 **M. HARVEY MEAD :**

Je voudrais savoir comment on calcule le long terme aussi bien que les coûts de construction? Commençons par la 175.

2160 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Rajoutez à cet élément-là une question que j'aurais, toute naïve peut-être mais je pense que d'autres... plusieurs personnes se posent : quand vous prévoyez, quand vous planifiez la construction d'une route, vous planifiez pour combien d'années, quelle va être sa durée de vie?

2165

Est-ce que vous planifiez aussi, en regard du coût investi, quels sont les coûts d'entretien ou autres ou est-ce que vous planifiez une route... cette route-là que vous prévoyez, est-ce qu'elle est planifiée pour être réinvestie... pour laquelle on devra réinvestir à tous les deux ans, les cinq ans ou est-ce qu'on peut penser qu'une route de cette envergure-là ou de ce coût-là pourrait ne pas nécessiter trop d'entretien pendant 10 ans? Comment vous évaluez ces coûts-là?

2170

M. JEAN DUGRÉ :

2175 Bon. Premièrement, une route de ce genre-là, c'est une construction faite pour une période de 30 ans. L'amortissement est de 30 ans, donc la route est construite pour 30 ans au départ.

2180

Maintenant, l'investissement subséquent, ce n'est pas simple. À chaque deux années, on passe sur l'ensemble de notre réseau routier pour mesurer l'état du réseau routier. Alors, on mesure le confort, le roulement, la fissuration, l'orniérage. C'est un ensemble de mesures qui nous permettent de déterminer la dégradation d'une route. Et on a des courbes de dégradation qui existent dans des logiciels et aussitôt qu'on commence à baisser un peu et qu'on obtient une dégradation sur une route, on va faire une intervention qui va faire en sorte de ramener la route à son état initial.

2185

2190 Donc, on peut appeler ça une couche d'usure, par exemple, une couche d'asphalte dans certains cas; dans d'autres cas, ça peut être une intervention un petit peu plus colossale, style recyclage à froid ou autre chose de ce genre-là, mais peu important les techniques, il reste qu'on va utiliser une technique pour ramener la route à son état initial.

Donc, lorsqu'on remet la route à un état initial, on est encore sur un long terme. Et c'est ainsi de suite. Donc, la route qu'on va construire, 175, pour le Saguenay, ce n'est pas une route pour 30 ans, c'est une route à vie, c'est pour nos enfants qu'ils puissent l'utiliser et c'est pour que

2195 nos enfants puissent avoir une région où ils peuvent demeurer ici au lieu d'avoir un exode, au lieu de s'en aller, ils vont pouvoir rester ici et pouvoir continuer à développer la région, parce qu'ils vont avoir une route qui va permettre d'entrer puis sortir, puis qui va attirer aussi les entreprises pour venir s'installer ici.

2200 Donc, la route, c'est une route à caractère permanent. Ce n'est pas 30 ans, c'est permanent. Mais la construction comme telle est techniquement déterminée et au point de vue comptable, elle est déterminée aussi pour 30 ans. Mais comme je vous disais, avec la courbe de dégradation et les mesures qu'on y prend, on la remet à l'état neuf et ainsi de suite, ainsi de suite, ainsi de suite avec les années.

2205

LA PRÉSIDENTE :

Excusez, mon collègue aurait une autre question.

2210

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'aimerais juste revenir sur le coût de 750 millions. À à l'étape où vous en êtes, bon, j'imagine que les plans et devis sont en préparation. Donc le coût de 750 millions, ce n'est pas encore un coût qui, je dirais, qui est certain, c'est-à-dire qu'il reste encore des ajustements, donc il peut y avoir une variation dans ce coût-là.

2215

Quel est le pourcentage, en fait, d'erreur qu'on pourrait avoir sur le coût actuel par rapport à l'état d'avancement des... du projet?

2220

M. JEAN DUGRÉ :

Le pourcentage d'erreur sur la conception et la préparation varie en fonction de l'avancement de la préparation du projet. Au début, on peut être à 30 % d'incertitude, mais au fur et à mesure qu'on avance, lorsqu'on va en appel d'offres publiques, on peut être entre 5 et 10 %. Encore là...

2225

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais actuellement, on est à combien?

2230

M. JEAN DUGRÉ :

Bon, actuellement on a la connaissance, je pourrais dire, à peu près à 10 % près. Mais pour en arriver à nos coûts, on a fait ce qu'on appelle une étude de risques. Dans notre étude de risques, on a déterminé quels étaient les problèmes qu'on pouvait rencontrer.

2235

Alors, les premiers problèmes, c'est l'indexation des coûts. On a dit : la période de construction va s'étaler sur quelques années, alors il faut qu'on calcule aussi l'indexation pour se

2240 rendre à l'année finale aussi, donc les coûts vont augmenter au fur et à mesure des années, on a prévu ça.

2245 On a prévu qu'on rencontrerait des sols mous. Bon, combien ou à peu près, qu'est-ce que ça pourrait coûter? Donc, on a prévu un peu les techniques pour pouvoir ramasser ça. L'ensemble... O.K., à date -- c'est un exemple qu'on me donne, là -- dans le 37 kilomètres qui a été réalisé, on respecte les prévisions à la perfection.

2250 Et l'ensemble des éléments de notre gestion de risques qu'on a faite, on s'est assis à plusieurs, fait en sorte qu'on a prévu l'imprévisible. Donc, on a prévu qu'il pourrait peut-être y avoir des réclamations sur contrat, on a prévu le montant. On a prévu des déplacements d'utilités publiques, on a prévu les coûts des études d'impact, les coûts de mesures de mitigation et ainsi de suite.

2255 Donc, en faisant cet exercice-là, on en est arrivés à un montant globalement, d'un bout à l'autre, de 700 M\$, qui nous semble juste. On pense qu'on va pouvoir en arriver avec ça.

2255

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

700 M\$, là vous parlez de l'ensemble de Stoneham jusque...

2260 **M. JEAN DUGRÉ :**

L'ensemble total des deux, oui, exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2265

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2270 Est-ce que, comparativement à d'autres projets, c'est une route qui coûte cher?

M. JEAN DUGRÉ :

2275 Non, c'est... ah, non non non non, je vous dirais comparablement, c'est une route moins chère que d'autres. Je vais vous donner l'exemple de la 185 qui va coûter 1 milliard de dollars Mais il n'y a pas une route qui est pareille. Je compare ça vite comme ça, mais ce n'est pas correct de le comparer comme ça, je vais vous dire pourquoi.

2280 C'est que la 185, il y a des étagements, il y a des échangeurs complexes pour relier des municipalités, alors que nous, on n'a pas ça. Donc, déjà là il y a des coûts en moins. On a beaucoup moins de milieux bâtis pour traverser d'un bout à l'autre. Donc, c'est... le fait qu'on... on a une chaussée, aussi on conserve notre chaussée sur 78 kilomètres, c'est encore une économie de coûts.

2285 Donc, on a un ensemble d'éléments qui fait que notre route devient globalement moins chère qu'une autre route ailleurs.

LA PRÉSIDENTE :

2290 On en profite, monsieur Mead, votre... je vais vous revenir avec votre question tout à l'heure.

M. HARVEY MEAD :

2295 O.K.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2300 Toujours relativement aux coûts, j'aimerais savoir : est-ce que ça inclut les coûts en vue de la compensation pour l'habitat du poisson?

M. JEAN DUGRÉ :

2305 Oui, les coûts de compensation...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Est-ce que c'est inclus dans...?

2310 **M. JEAN DUGRÉ :**

... on a un projet de 2.2 M\$ qui sont inclus à l'intérieur de ça, oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2315 C'est inclus dans le 750 M\$?

M. JEAN DUGRÉ :

2320 Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Merci.

2325

LA PRÉSIDENTE :

2330 Est-ce que ce serait possible, les informations que vous venez de nous donner en regard des coûts et puis les modélisations, est-ce qu'il y a une documentation que vous pouvez nous donner ou une ventilation de ces coûts-là plus exhaustive qui nous permettrait de mieux voir un peu ces calculs dont vous nous avez fait part tout à l'heure?

M. JEAN DUGRÉ :

2335 Il faudrait qu'on vous le prépare, là, je vous le dis d'expérience, là, il faudrait qu'on prépare un document là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

2340 Mais... oui, spécifiquement en regard de...?

M. JEAN DUGRÉ :

2345 À l'égard de notre façon d'estimer les coûts de construction, par exemple?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2350 **M. JEAN DUGRÉ :**

Et comme je vous parlais, le modèle de dégradation et du réinvestissement, c'est ça?

LA PRÉSIDENTE :

2355 S'il vous plaît.

M. JEAN DUGRÉ :

2360 On le prend en note et puis on vous fournira un document là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

2365 O.K. Monsieur Mead?

M. HARVEY MEAD :

2370 Si je comprends, la référence au réinvestissement, ça c'est votre façon de calculer les coûts long terme, que ce soit 30 ans ou en permanence. Parce que moi, je n'ai pas saisi la façon dont on est capables de voir combien une autoroute va coûter sur sa durée de vie d'après la réponse que j'ai entendue tantôt.

LA PRÉSIDENTE :

2375 O.K.

M. HARVEY MEAD :

2380 Puis j'ai la référence à l'étude économique de février 2003, est-ce que cette étude-là est disponible?

LA PRÉSIDENTE :

2385 Monsieur Dugré? C'est l'étude... vous parlez de l'étude de... l'étude économique de 2003, laquelle? Celle que...?

M. HARVEY MEAD :

2390 Février... mais c'est Charles-Antoine qui a eu accès à cette page-là, on pourrait vous fournir l'information qu'on a, mais c'est... ça vient du ministère des Transports, c'est le seul document financier qu'on a pu avoir.

LA PRÉSIDENTE :

2395 O.K. Est-ce que vous avez une cote? C'est un document...

M. HARVEY MEAD :

2400 Non, il n'y a rien dessus. Charles, est-ce que... on ne sait pas d'où ça vient. Je peux vous laisser la copie.

LA PRÉSIDENTE :

2405 Écoutez, on va... ce que vous pourriez faire peut-être, ce qu'on pourrait faire, monsieur Mead, c'est peut-être voir avec madame Gélinas, lui donner la copie qu'on puisse identifier le document et le soumettre au ministère des Transports.

M. JEAN DUGRÉ :

2410 J'ai la réponse.

LA PRÉSIDENTE :

2415 Vous avez...

M. JEAN DUGRÉ :

Oui, j'ai la réponse. Effectivement...

2420 **LA PRÉSIDENTE :**

... vous avez la réponse?

M. JEAN DUGRÉ :

2425

Oui, effectivement, on a une étude d'impact de développement économique, cette étude-là... malheureusement notre spécialiste est à Ottawa aujourd'hui, il va être, la semaine prochaine, le 19 ou 20, à votre *convénience*, à Québec, et on pourrait lui demander de déposer et d'expliquer cette étude-là en détail.

2430

LA PRÉSIDENTE :

O.K. En tout cas, à tout le moins s'il y avait moyen de déposer l'étude et puis voir effectivement s'il y a du questionnement complémentaire qu'on pourrait soit acheminer, soit vous poser la semaine prochaine, là, si c'est possible aussi.

2435

M. HARVEY MEAD :

Si possible, si le document est déposé avant, on serait mieux en mesure de poser des questions.

2440

LA PRÉSIDENTE :

Bien sûr. C'est pour ça, est-ce qu'il y a moyen de faire déposer le document rapidement puis quitte à ce que quand la personne sera là, on pourra soit poser les questions ou faire acheminer les questions si vous ne pouvez pas vous déplacer?

2445

M. JEAN DUGRÉ :

Oui, Madame, on va le déposer.

2450

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2455

M. HARVEY MEAD :

Et monsieur Dugré a répondu pour les autres autoroutes en parlant de choix de société, comme si ces choix-là sont déjà faits, alors que nous nous préparons à l'UQCM à trois autres demandes d'audiences pour la 30, la 25 et la 50.

2460

2465 J'aimerais savoir comment le ministère des Transports planifie ses investissements à long terme lorsqu'il est question de ces trois autres autoroutes aussi. J'ai compris que sa réponse, c'est que c'est quasiment déjà décidé, mais que ce soit décidé par le gouvernement qui dit que la 175 est décidée aussi, nous aimerions avoir des informations sur le calcul des coûts pour l'ensemble de ces... au moins ces quatre-là.

LA PRÉSIDENTE :

2470 Ce que j'ai compris de l'intervention du ministère des Transports, c'est qu'on parlait... j'ai compris que ce n'était pas nécessairement des projets qui étaient décidés, ce qui avait été décidé c'était de présenter un plan de développement, c'est ce que je comprends? En tout cas, c'est ce que j'avais compris tout à l'heure de l'intervention. Peut-être nous préciser, monsieur Dugré?

2475 **M. JEAN DUGRÉ :**

2480 C'est ça, ce n'est pas le ministère des Transports qui va décider qu'on réalise le 175 ou le 30 ou le 50, là. Non, nous autres on... c'est la population qui fait des demandes. La population a des besoins, la population veut se développer, la population fait des demandes.

2485 Maintenant, la population fait des demandes à des élus. À partir de là, les élus vont nous demander de réaliser des études pour voir si... quelles sont les problématiques, quelles sont les justifications, et cetera, les problèmes environnementaux, bon, peu importe. On va faire l'ensemble des études pour informer nos élus afin qu'ils aient des éléments de décision pour asseoir leur décision et leur investissement, mais ce n'est pas le ministère des Transports qui décide.

LA PRÉSIDENTE :

2490 Merci. Merci, monsieur Mead.

M. HARVEY MEAD :

2495 J'avais une deuxième question.

LA PRÉSIDENTE :

2500 Ah, je pensais que c'était votre deuxième celle-là. Ah non, c'est toujours dans la première?

M. HARVEY MEAD :

2505 Non, la deuxième question...

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y, allez-y, monsieur Mead, votre deuxième question?

2510 **M. HARVEY MEAD :**

Je dirais que je ne comprends pas la réponse pour les trois autres autoroutes. Je comprends très bien que ce n'est pas décidé, je voudrais avoir, si c'est possible, les informations sur la façon dont les coûts sont estimés actuellement par le Ministère.

2515

La deuxième question porte sur le ministère des Finances. On a répondu au maire Tremblay aujourd'hui par lettre, à une demande de sa part qu'on retire notre demande d'audience, en mettant un accent sur le travail du gouvernement portant sur les finances publiques. C'est une section de briller parmi les meilleurs, mais ça remonte finalement à des travaux au Conseil exécutif.

2520

Et dans ces documents-là, dont on a copie, il y a un endettement qui s'en vient sur les 20 prochaines années qui est de plus en plus important, peu importe les efforts de stabiliser les budgets annuels.

2525

Et nous voudrions savoir, et ce n'est pas au ministère des Transports mais au ministère des Finances, si le ministère des Finances est en train... a des documents quelconques qui mettent en lien entre son... les analyses de finances publiques par le Conseil exécutif et, on présume, par le ministère des Finances comme l'exécuteur de ces travaux-là, et l'ensemble des projets d'autoroutes prévus pour les prochaines années?

2530

LA PRÉSIDENTE :

Je m'excuse, monsieur Mead, vous comprendrez que je ne peux pas demander au ministère des Transports de répondre pour le ministère des Finances. Par contre, je comprends que... la question, vous l'avez déjà adressée au ministre des Finances ou vous voulez l'adresser au ministre des Finances?

2535

M. HARVEY MEAD :

Non. Non non, c'est... on a pensé que ça serait approprié ici, c'est pour ça qu'on parle des autres autoroutes aussi parce que la 175 fait partie d'un ensemble de choix à venir.

2540

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2545

M. HARVEY MEAD :

Y a-t-il moyen de savoir si le ministère des Finances est en train de planifier plus long terme que l'année ou les deux années qui viennent?

2550

LA PRÉSIDENTE :

2555 Tenez, je vais poser une question au ministère des Transports pour le budget, mais vous savez que je pense qu'il ne sera pas plus dans le secret des dieux sur le budget du ministère... du ministre des Finances. Je ne sais pas s'il va être capable de vous répondre là-dessus.

2560 Mais ce que je pourrais demander au ministère des Transports, actuellement, jusqu'à maintenant, qu'est-ce qu'il y a de prévu comme somme globale d'assignée pour les travaux d'infrastructure des autoroutes ou de ces grands projets dont vous nous parlez, là? Actuellement, est-ce que vous avez des marges de manœuvre pour les réaliser ces projets-là?

M. JEAN DUGRÉ :

2565 On a un budget annuel qui nous est alloué suite à une programmation annuelle. On a une planification, nous avons des plans de transport, bien sûr, qui nous déterminent les grandes orientations vers le futur pour chacune de nos régions dans le Québec, bon, ça c'est une chose.

2570 À partir de ces plans de transport là, nous préparons des plans quinquennaux d'investissement qui sont présentés à nos autorités et, annuellement, nous avons une programmation des travaux qui nous donne un budget annuel aussi de réalisation des travaux.

2575 En ce qui concerne la 175, je n'ai pas d'argent, je n'ai pas l'argent pour le futur, là. Nous allons avoir cet argent-là au fur et à mesure. Premièrement, on va attendre d'avoir les autorisations et lorsqu'on aura les autorisations, on demandera les montants d'argent en fonction de nos capacités de dépenser et l'argent nous sera alloué ou pas, bon. Mais on n'a pas cet argent-là actuellement.

2580 L'argent, à chaque année, le ministère des Finances le sépare à sa façon, donc c'est à eux autres à leur demander. Et le ministère des Finances octroie une certaine balise au ministère des Transports, qui lui l'utilise au mieux.

LA PRÉSIDENTE :

2585 Donc, c'est... on comprend que cette enveloppe... l'enveloppe que vous avez cette année jusqu'au prochain budget, elle ne comprend pas ce projet-là?

M. JEAN DUGRÉ :

2590 Non.

LA PRÉSIDENTE :

2595 O.K. Le reste de votre question, monsieur Mead, concernant le ministre des Finances, je vais la prendre en délibéré parce que je ne vois pas comment -- à moins que vous me disiez que vous avez la réponse actuellement à votre question pour l'aspect du ministère des Transports?

M. HARVEY MEAD :

2600

Oh! Je savais très bien que je ne pouvais pas poser la question sur les budgets à long terme du Ministère, ça vient du ministère des Finances.

LA PRÉSIDENTE :

2605

C'est ça.

M. HARVEY MEAD :

2610

Écoutez, dans une phrase, le document... un document de base qui concerne les questions de démographie et de finances pour les deux prochaines décennies, qui a été le document de base pour les forums de l'an dernier, les finances publiques sont dans une situation presque catastrophique d'après les secrétaires du Conseil exécutif, dans leur présentation, et je présume que le ministère des Finances doit être en train d'essayer de planifier un peu plus long terme que deux années d'ici.

2615

Et la question est : y a-t-il moyen de demander au ministère des Finances ou au Conseil exécutif des informations sur leur façon de planifier le financement du réseau de transport qui est discuté par le gouvernement publiquement?

2620

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Écoutez, je vais prendre votre question en délibéré, monsieur Mead, pour voir comment je peux, à l'intérieur du mandat qui m'est alloué, avec les ressources aussi que j'ai autour de moi pour voir comment est-ce qu'on pourrait éventuellement répondre à cette attente-là.

2625

Pour le moment, là, à chaud comme ça, je ne vois pas comment, par quel moyen à l'intérieur du mandat que j'ai, je peux justifier une demande et à qui je la ferais. Mais je retiens quand même votre question pour en délibérer avec la commission puis vous revenir rapidement, peut-être demain là-dessus, si vous êtes présent.

2630

M. HARVEY MEAD :

2635

Et j'essaierai de vous le formuler peut-être par écrit à un moment donné.

LA PRÉSIDENTE :

Bien sûr.

2640

M. HARVEY MEAD :

Je reviens avec une troisième question tantôt.

2645

LA PRÉSIDENTE :

Tout à l'heure, bien sûr.

2650

Alors, nous allons faire une petite pause de 5-6 minutes et on va prendre... j'ai encore trois intervenants d'inscrits au registre et on va vous revenir à peu près dans 7-8 minutes, le temps de se dégourdir les jambes un petit peu. Merci.

21 h 26 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

21 h 42 – REPRISE DE LA SÉANCE

2655

LA PRÉSIDENTE :

2660

Alors, nous allons reprendre le questionnement. Alors, juste pour vous dire que nous allons aussi reprendre les audiences à 13 h 30 demain après-midi pour une séance d'après-midi et une autre séance demain soir à 19 h.

2665

Bien sûr, pour ce soir, nous continuons avec le questionnement des intervenants, il y en aura probablement d'autres demain et le questionnement de la commission aussi. Maintenant, pour ce soir, il est déjà 10 h... 9 h 45, nous avons encore deux ou quatre... je pense quatre encore intervenants, mais je pense qu'on va essayer d'arrêter à peu près... encore une petite heure et puis on reprendra demain après-midi.

2670

Mme URSULA LAROUCHE :

Bonsoir.

2675

LA PRÉSIDENTE :

Alors, votre première question?

2680

Mme URSULA LAROUCHE :

Ma première question, j'ai deux questions puis un constat que j'aimerais faire. Je vais commencer par le petit constat. Au niveau de vos statistiques, simplement pour vous dire que dans les accidents mortels qui sont survenus entre 93 et 97, il y en avait 19 et, entre 97 et 2001, il y en avait 16, et ce qui me frappe, c'est qu'il y en a trois qui font partie de ma famille et qui sont

2685 morts dans la côte... en haut, là. Donc, ça c'est un... ça m'a surpris un peu de pouvoir mettre des chiffres sur des...

LA PRÉSIDENTE :

2690 Des statistiques sur des événements...

Mme URSULA LAROUCHE :

De la vraie vie, là.

2695

LA PRÉSIDENTE :

... qui sont très... ah, je vous comprends.

2700 **Mme URSULA LAROUCHE :**

Oui. Donc, ce qui m'amène à ma première question...

LA PRÉSIDENTE :

2705

Allez-y.

Mme URSULA LAROUCHE :

2710 ... qui sont des questions de perception.

J'ai entendu à un moment donné dans une des... je pense que c'est dans la demande d'audience du Conseil régional de l'environnement de la capitale que... il citait qu'il y avait un problème de perception sur la sécurité.

2715

Moi j'aimerais... j'aurais une question à ce sujet-là, j'aimerais savoir comment... il doit y avoir des statistiques ou des chiffres qui démontrent, là, quand on parle d'une autoroute... d'une route à voies qui rencontrent comme ça et qu'on tombe... qu'on construit une route à quatre voies divisées, c'est quoi les statistiques par la suite? On calcule combien d'accidents frontaux mortels, je voudrais savoir, on a moins de chances, j'imagine, de...?

2720

LA PRÉSIDENTE :

Vous voulez dire peut-être le risque que vous avez?

2725

Mme URSULA LAROUCHE :

La réduction, tu sais, je voudrais, tu sais, on réduit de combien en pourcentage les accidents mortels frontaux ou mortels, point?

2730

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Si on le liait au projet qu'on a à l'étude, on comprend que... est-ce que les aménagements qui sont proposés pourraient... comment ils pourraient réduire ce qu'on a comme constat actuellement en termes de statistiques?

2735

Mme URSULA LAROUCHE :

Oui.

2740

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Dugré? Ça va pour la question?

2745

M. JEAN DUGRÉ :

La question parle de perception puis ensuite de statistiques, de baisse d'accidents, c'est ça?

2750

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Est-ce que, avec la route, bon, vous donnez des chiffres en regard de ce qu'il y a eu, là, comme accidents, des choses comme ça. Est-ce que le projet de construction ou d'amélioration que vous avez de... que vous présentez... en quoi ce projet-là pourrait réduire le taux d'accidents?

2755

M. JEAN DUGRÉ :

Un instant, s'il vous plaît. Monsieur Turgeon va répondre à la... à cette question-là. Mais entre-temps, je pourrais peut-être vous parler de perception. On sait que... on sait pertinemment que la population qui traverse la réserve faunique vit un stress. Le stress est dû à plusieurs raisons, c'est un milieu qui est non habité, la route est non familière pour plusieurs, donc il y a une angoisse devant la perte d'un repère habituel.

2760

La traversée de la réserve faunique, ça dure deux heures et avec une seule sortie, celle de L'Étape, alors qu'une autre route comparable a plusieurs sorties à tous les 5-10 minutes, 15 minutes, il y a plusieurs sorties. Donc, mentalement, c'est stressant pour ceux qui traversent, ça amène de l'insécurité. Si la route ferme, on n'a pas de chemin de détour.

2765

2770

Il y a aussi une crainte des habitués, que je pourrais dire à tout le moins, là, d'une longue attente si la route fermait en période hivernale et puis on a eu même des attentes de plusieurs heures à -40 °C. Alors, c'est de l'insécurité aussi.

2775 Les conditions climatiques sont très variables à partir du début de la route aller jusqu'à la fin de la route, étant donné les différentes élévations et les différences de températures ou différences qu'on peut avoir durant le parcours.

2780 Il y a toujours la crainte relative à l'apparition soudaine d'un orignal. Dans mon cas, au mois de juin, je ne traverserai pas la réserve faunique à 10 h du soir, je vais attendre le lendemain matin pour partir. C'est une heure où les orignaux sortent, 10 h à minuit, là, on en voit. Ceux qui le savent, ça va, mais ceux qui ne le savent pas, ils sont toujours craintifs quand est-ce qu'on va en avoir un dans la figure, là?

2785 Il y a la crainte relative à l'impatience de certains aussi, d'où ça découle une certaine insécurité parce qu'il y en a plusieurs qui font des dépassements dangereux sur des lignes doubles à des endroits où il n'y a pas de visibilité. Donc, en plus c'est qu'on subit souvent une pression derrière. Quand on est en début de ligne et puis on a une gang qui sont en arrière de nous autres, qu'on ne peut pas dépasser, on a vu tantôt que le taux de dépassement n'est pas fort. Alors, quand on ne peut pas se faire dépasser, on a tout ce monde-là qui est en arrière de nous autres.

2795 Donc, le cumulatif de l'ensemble de ces éléments-là crée un stress assez grand chez plusieurs, d'où un problème de compensation qu'on vit. Je vais vous l'expliquer un peu ce que je veux dire par là. Le problème de compensation, c'est que... je vais donner mon exemple, c'est plus facile. À partir du mois d'octobre aller jusqu'au printemps, je n'ai pas de visite qui vient de l'extérieur, les gens n'osent pas venir. Je commence à avoir un certain âge, bien entendu, donc mes amis puis ma parenté ont un certain âge aussi. Ça ne bouge plus, ils ont trop peur de traverser la réserve faunique.

2800 Alors, l'hiver on a un déclin de transport dans la réserve faunique, d'où peut-être un semblant d'augmentation de la sécurité parce qu'il y a moins de monde. Mais l'été, par exemple, il y a plus de monde qui vont venir nous visiter dans la région. Donc, c'est ça, ça compense le... je dirais, le transport des personnes se compense en été ce qui ne se fait pas en hiver. Alors qu'une route comme la 185, par exemple, on ne vit pas ça. C'est une route de transit.

2805 Dans la route de transit, peu importe les journées de l'année, c'est une route où les camions vont transiter dans la... une des grandes portes avec nos voisins nord-est des États-Unis puis le Nouveau-Brunswick, donc ça va se promener continuellement. Tandis que notre route, ce n'est pas une route de transit en tant que telle. Les camions, bien sûr, vont traverser en tout temps, mais les autres véhicules vont... ne traverseront pas aussi facilement. Donc, il y a l'insécurité puis la compensation.

Maintenant, je vais vous passer monsieur Turgeon pour les statistiques.

2815 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour les aspects d'ailleurs de perception de l'insécurité, la commission aura du questionnement peut-être plus demain après-midi ou demain soir là-dessus. Pour ce soir...

2820 **M. JEAN DUGRÉ :**

D'accord.

2825 **LA PRÉSIDENTE :**

... on va laisser aller peut-être plus le questionnement qu'on a des participants.

Alors, pour la question de madame Larouche sur le... c'est-à-dire comment ce projet-là pourrait réduire le pourcentage d'accidents?

2830

M. DONALD TURGEON :

2835 Madame la Présidente, c'est dans l'étude que vous avez demandée qu'on vous dépose tout à l'heure, là, l'étude économique. Ce qu'on cible, les objectifs de notre projet au point de vue sécurité, c'est de réduire toutes les collisions frontales, en séparant les sens de circulation; c'est de réduire de 50 % les accidents causés par la grande faune. On souhaite d'avoir un objectif... atteindre et de dépasser notre objectif, mais on est réalistes avec 50 % des accidents avec la grande faune. Et aussi de réduire de 50% les accidents de type perte de contrôle.

2840 Ça fait que quand on revient au type d'accidents, ça nous fait une diminution de 92 % des accidents mortels, 67 % des accidents avec blessés graves et 56 % des accidents avec blessés légers ou dommages matériels seulement. Ça fait que ça fait quand même un bon... un bon bilan au niveau sécurité.

2845 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais est-ce que je pourrais vous dire, est-ce que tout ça ne pourrait pas être réussi avec des mesures particulières, sans pour autant construire une quatre voies?

2850 **M. DONALD TURGEON :**

Bien les... ce qui est des accidents mortels, on a vu tout à l'heure dans la présentation que 80 % étaient causés par des face à face, si on ne sépare pas les voies de circulation, on va... notre objectif ne sera jamais atteint d'éliminer les... les face à face, les accidents frontaux.

2855

Les accidents avec blessés graves aussi, c'est... quand les autos se frappent à 90 kilomètres à l'heure, bien des fois il y a des morts, mais des fois c'est des blessés graves. Donc, avec une route avec chaussées séparées, avec des pentes plus douces, peu importe les pertes de contrôle, les chances, là, on dit souvent la route qui pardonne, donc les chances font que les indices de gravité des pertes de contrôle vont être de beaucoup diminuées.

2860

Donc, on ne sépare pas les voies de circulation, il y a une grosse partie des objectifs qui ne seront pas atteints.

2865 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Mon collègue aurait une question à vous poser.

2870 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Est-ce que ces objectifs-là que vous vous êtes donnés, disons, sont basés sur des faits à quelque part ou si c'est quelque chose que là vous vous êtes, disons, mis comme objectif ici?

2875 **M. DONALD TURGEON :**

Bien c'est...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2880 Parce que la construction de la route, par exemple, disons, la réduction de 50 % des accidents avec la grande faune, c'est basé sur quelque chose ou si c'est tout simplement un objectif que vous vous donnez? Après ça, il va falloir faire les réalisations autour pour en arriver là, je suppose.

2885 **M. DONALD TURGEON :**

Oui, c'est ça, c'est les... en fin de compte, les pourcentages que je vous ai donnés de diminution, c'est en considérant qu'on fait une route à chaussées séparées et que dans les secteurs de grande problématique de grande faune, on applique des mesures... bien, on parlait
2890 de clôtures tout à l'heure et des passages, donc on applique ces mesures-là.

Donc, ce n'est pas... ce n'est pas un objectif qu'on a dit : «On part de l'objectif on veut construire... construire une route», on part de la route qu'on veut construire, donc le type d'infrastructure et c'est quoi les résultats qu'on s'attend puis on... en tout cas, du côté accidents
2895 mortels, là, on est convaincus qu'en éliminant les accidents frontaux, là, les face à face, ça va donner... du côté de la grande faune, on cible 50 %, mais on est très optimistes de peut-être atteindre plus, mais notre cible est de 50 %, là. Donc, à partir de l'infrastructure et des équipements qu'on met autour, c'est les résultats qu'on escompte.

2900 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Vous m'excuserez mon ignorance, là, mais est-ce que l'on a ces données-là dans l'étude d'impact? Je ne crois pas, hein? Donc, c'est quelque chose...

2905 **M. DONALD TURGEON :**

Vous allez les avoir dans le... le dépôt d'étude économique a été demandé tout à l'heure, là.

2910 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Parfait.

2915 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Larouche, votre deuxième question?

Mme URSULA LAROUCHE :

2920 Oui. Vous avez fait une autoroute à quatre voies divisées entre Chicoutimi puis Saint-Bruno. J'imagine que c'était une voie comme ça il y a plusieurs années, là, quand j'étais petite en tout cas, est-ce que vous avez pu mesurer depuis une baisse de ces accidents-là? Est-ce que ce sera possible d'avoir accès en tout cas à ces mesures-là? Je pense que ça pourrait être intéressant de pouvoir accéder à ça.

2925

Ma deuxième question...

LA PRÉSIDENTE :

2930 Peut-être, monsieur Dugré, est-ce que vous allez pouvoir nous fournir ces informations-là?

M. JEAN DUGRÉ :

2935 Je vais demander à monsieur Turgeon de répondre, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Turgeon.

2940

M. DONALD TURGEON :

2945 Actuellement, on n'a pas fait d'étude comparative avant-après pour la route du secteur de Jonquière-Saint-Bruno, sauf que c'est difficile... moi, je pense que c'est difficile de comparer cette route-là avec la route du parc, la route de la réserve faunique des Laurentides pour la raison que la route de la réserve est une route linéaire avec une intersection, tandis que la route 170, on a conservé les mêmes intersections qu'on avait à Larouche... toutes les intersections sont demeurées, là.

2950 Ça fait qu'une intersection, c'est des endroits... des zones de conflit. Ça fait qu'on améliore en doublant à quatre voies dans les tangentes, les bouts droits, mais lorsque vous arrivez à une intersection, on a les mêmes conflits, donc ça devient... le gain est peut-être... serait peut-être... si on comparait, il serait possiblement moins substantiel dans le bout de la 170

2955 parce qu'on a conservé les intersections à niveau, là. Tandis que dans la route du parc, on a eu l'intersection, on est juste en transit, disons.

2960 Ça fait que c'est difficile de comparer une route de transit, les accidents sur une route de transit avec une route qui a beaucoup d'intersections parce que les types d'accidents sont très très différents, là. Il y a des accidents à 90° tandis qu'on n'a pas ça dans la réserve faunique des Laurentides, c'est surtout des pertes de contrôle.

LA PRÉSIDENTE :

2965 Est-ce que ça vous satisfait comme réponse, madame Larouche?

Mme URSULA LAROUCHE :

C'est beau, oui.

2970 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

Mme URSULA LAROUCHE :

2975 J'aurais une autre question concernant la grande faune.

LA PRÉSIDENTE :

2980 Oui.

Mme URSULA LAROUCHE :

2985 J'ai entendu dire qu'il y avait des dispositifs, je ne sais pas à quel endroit, c'est comme des systèmes laser où est-ce que quand il y a un... en tout cas, un grand mammifère qui passe, il déclenche un système, puis là, il y a des... comme des lumières qui *flashent*. Je ne sais pas si...

LA PRÉSIDENTE :

2990 Oui ou du son, là, des choses comme ça?

Mme URSULA LAROUCHE :

2995 J'ai entendu parler de ça. Est-ce que ça a pu être envisagé comme, en tout cas, au moins comme projet pilote par chez nous?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré?

3000

M. JEAN DUGRÉ :

Oui, alors on a une expérience pilote justement sur la route 169. Il existe différents systèmes dont monsieur Donald Martel va nous parler.

3005

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

3010

M. DONALD MARTEL :

Oui. Alors, pour faire un petit résumé des méthodes de contrôle, effectivement tout à l'heure, on parlait de passages sous la chaussée et au-dessus de la chaussée. Lorsqu'on est dans des conditions particulières, exemple, une route à deux voies, par exemple, là, ce n'est peut-être pas l'idéal sur une route à deux chaussées, mais sur la route 169, dans notre région, on a un projet pilote qui est en cours.

3015

Alors, ce qu'on a aménagé c'est justement une traversée sur la chaussée. Alors, à un endroit particulier à l'intérieur de notre clôture qui comporte une longueur de 10 kilomètres, on a choisi un sentier ou un couloir migratoire naturel déjà qui est emprunté par l'orignal. On a aménagé la clôture de façon à ce que l'orignal puisse traverser de part et d'autre de son habitat.

3020

Alors, pour informer l'usager de la route de la présence de l'orignal, on a un détecteur... on a un système de détection au laser, je m'excuse, alors on a coulé, là, des piles de béton ici sur lesquelles on a installé un émetteur de rayons laser qui lance sur un prisme, sur un récepteur. Alors, c'est un petit peu le principe d'une porte de garage, quand l'orignal coupe le signal, ça fait clignoter des panneaux qui sont positionnés en amont et en aval de la traverse puis ce système-là est en opération, là, depuis l'automne dernier. Ça fait que ça, c'est un type.

3025

Vous avez peut-être entendu parler aussi, dans l'ouest, d'un système de détection de panneaux de cette nature-là, mais là, c'est fait avec des caméras infrarouges, c'est un autre système aussi qui existe pour faire le... pour détecter la grande faune.

3030

LA PRÉSIDENTE :

Mais donc, ce système-là a été installé à titre d'expérience pilote sur la 169. La question de madame Larouche c'est est-ce que ça a été envisagé pour le projet qui est à l'étude?

3035

M. DONALD MARTEL :

On a regardé la possibilité, mais pour les raisons que j'ai énumérées tout à l'heure, premièrement on a un débit journalier moyen annuel qui est plus élevé sur la route 175, on parle

3040

de 4500 à 7000 véhicules et plus en certaines périodes. À ce moment-là, on a jugé... nos spécialistes ont jugé que ça n'aurait pas été sécuritaire.

3045

Cependant, sur la 169 on a un DJMA d'environ 1700 véhicules par jour, on a juste une chaussée avec deux voies, à ce moment-là c'est un système qui pouvait s'adapter.

LA PRÉSIDENTE :

3050

O.K. Merci. Merci, madame Larouche.

Mme URSULA LAROUCHE :

3055

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3060

L'autre... bien, madame Marina Larouche, je pense que vous m'aviez dit que les questions ça avait été répondu? Parfait.

Alors, je vais appeler maintenant monsieur Michel Blackburn de la CSN Construction. Bonjour monsieur.

3065

M. MICHEL BLACKBURN :

On sait que le projet, il ne se fera pas grand-chose cette année d'après ce qu'on peut en voir. L'inquiétude qu'on a c'est que... économiquement nous autres, la région, elle est gravement atteinte par les fermetures d'usines et tout le tralala, là -- puis je voudrais féliciter aussi le travail des promoteurs parce qu'eux autres sont prêts. Vu qu'il y a un retard d'à peu près un an sur le projet initial, les lots, vous avez parlé de lots tantôt, les lots accordés, ça se peut-tu que les contracteurs peuvent avoir... peuvent soumissionner sur plusieurs lots en même temps? Donc, les contracteurs de la région qui ne sont pas aussi gros que ceux-là de Montréal, Québec soient... qu'ils soient pénalisés par ces soumissions-là?

3075

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Blackburn, juste pour...

3080

M. MICHEL BLACKBURN :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3085

... il faut que je transmette les questions.

M. DONALD MARTELS

3090 Soient pénalisés par ces...?

LA PRÉSIDENTE :

3095 O.K. Ce que je comprends peut-être... est-ce que le... est-ce qu'il pourrait y avoir des consortiums de promoteurs... c'est-à-dire de constructeurs ou d'entreprises ici...

M. MICHEL BLACKBURN :

3100 C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

3105 ... qui pourraient soumissionner? Donc, vous faites référence à la capacité des entrepreneurs...

M. MICHEL BLACKBURN :

3110 Des entrepreneurs de soumissionner.

LA PRÉSIDENTE :

... à soumissionner sur certains types de lots éventuellement?

M. MICHEL BLACKBURN :

3115 Oui, un *package deal* sur, mettons, une dizaine de lots, là, parce qu'on dit que... nous autres, on voulait en général que ce soit des lots d'à peu près 15... 10 à 15 M\$ pour aider les entrepreneurs de la région à soumissionner là-dessus, mais si c'est des lots de 100 M\$, bien là on n'est plus dans la *target*, là.

3120

LA PRÉSIDENTE :

3125 O.K. Est-ce qu'il y a de prévu, monsieur Dugré, des mesures pour permettre à des... parce que vous devez avoir certains critères en regard des garanties que vous exigez pour certains appels d'offres, soit de dépôt ou quoi que ce soit ou de la grosseur de l'entreprise ou de la capacité financière de certaines entreprises à répondre aux attentes du Ministère pour certains lots qui pourraient être élevés?

3130 Est-ce qu'il y a des lots de ce type-là? Est-ce que vous avez prévu la possibilité de permettre des regroupements d'entreprises? Mais j'ai compris de votre réponse tout à l'heure que de toute façon, ça s'adresse pour une section, en tout cas, à l'ensemble des entrepreneurs

au Québec, habituellement dans vos mesures. Mais est-ce qu'il y a des regroupements possibles comme ça pour des entreprises?

3135 **M. JEAN DUGRÉ :**

Les entreprises elles-mêmes ont le libre choix de se regrouper comme elles veulent si elles le veulent, mais je serais très surpris que les entreprises fassent ça. Les entreprises vont soumissionner en fonction de leur capacité de produire. On va avoir des contrats qui vont être
3140 donnés au fur et à mesure des années, à chaque année il va y avoir plusieurs lots qui vont être demandés en soumissions publiques.

Donc, un entrepreneur qui commence un lot une année et puis qui pense qu'il est capable de soumissionner sur deux lots la première année, il soumissionnera sur deux lots. S'il les a, tant
3145 mieux; s'il y en a seulement qu'un, il va pouvoir soumissionner sur la série de lots qui va suivre et ainsi de suite.

Il va y avoir des contrats qui peuvent varier de 10 à 40 M\$ probablement, là, ce n'est pas encore déterminé final, mais c'est un peu l'orientation qu'on a de 10 à 40 M\$. Donc si un
3150 entrepreneur a un contrat de 10 M\$ et puis il est équipé pour faire 40 M\$ de contrats par année, c'est officiel qu'il va soumissionner sur un autre.

Maintenant, les consortiums d'entrepreneurs c'est plutôt rare. Il peut arriver à quelques reprises que ça se fasse, mais c'est plutôt rare. Généralement, ils aiment travailler par eux-
3155 mêmes, à moins qu'ils manquent d'expertise. Il peut arriver qu'un entrepreneur général prenne un contrat, il va demander des sous-traitants, par exemple, pour l'asphalte puis un sous-traitant pour le pont ou autre chose de ce genre-là. Ça, ça peut arriver. Donc, ce n'est pas un consortium, c'est plus des sous-traitants. Mais le fait d'avoir un consortium ou des consortiums dans le... dans le cas des entrepreneurs, c'est plutôt rare. On vit ça plus dans le cas des firmes
3160 privées, les firmes de génie-conseil.

LA PRÉSIDENTE :

Mon collègue aurait une autre question.
3165

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste une précision, monsieur. On parlait dans l'étude d'impact de 45 lots, est-ce que c'est toujours le bon nombre ou si c'est un chiffre qui est visé? C'est quoi l'état d'avancement, en
3170 fait, de ce nombre de chantiers qui seront en opération?

M. JEAN DUGRÉ :

On croit, à date... ça c'était le nombre de lots initial, mais on croit à date que le nombre de
3175 lots va diminuer et que les contrats vont grossier un peu. On n'a pas terminé notre planification opérationnelle encore, mais on se dirige vers là pour pouvoir atteindre la cible de 2009-2010, on

va être obligés d'avoir des contrats un peu plus gros, là, pour que les entrepreneurs puissent être maîtres d'œuvre d'un bout de chantier, d'un bon bout de chantier, là, chacun. Donc, la cible de 45 peut diminuer, là, plutôt qu'augmenter.

3180

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais selon vos connaissances, est-ce que pour la région, est-ce que les entrepreneurs sont plus aptes à soumissionner sur des petits lots ou sur des gros?

3185

M. JEAN DUGRÉ :

Nos entrepreneurs sont aptes à soumissionner sur n'importe quel lot.

3190

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

N'importe quel lot?

M. JEAN DUGRÉ :

3195

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3200

Donc, il n'y a pas de...

M. JEAN DUGRÉ :

On a des gros entrepreneurs ici.

3205

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K.

3210

M. JEAN DUGRÉ :

Très agressifs.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3215

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3220

On peut comprendre de votre question, monsieur...

M. MICHEL BALCKBURN :

3225 Oui, parce qu'il y en a des consortiums de gros entrepreneurs, déjà à Péribonka, il y a deux grosses compagnies de l'extérieur qui soumissionnent. Ça fait que c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

3230 Oui, mais c'est... c'est à ça que je voulais faire référence, monsieur Blackburn...

M. MICHEL BLACKBURN :

C'est ça, parce que si on arrive avec des contrats de 100 M\$...

3235 **LA PRÉSIDENTE :**

... monsieur Blackburn, je voulais faire référence au fait que ce que vous faites... ce dont vous parlez, de regroupement de consortiums de lots, ce sont habituellement des modèles de fonctionnement pour des projets d'envergure, de construction hydroélectrique, où là, 3240 effectivement dans une région donne plus particulière, je sais que ça se fait.

Ce qu'on comprend de la réponse du ministère des Transports, c'est qu'au niveau des contrats de route, ça se fait moins comme ça. C'est ça qu'on comprend?

3245 **M. MICHEL BLACKBURN :**

Hum. Moi...

LA PRÉSIDENTE :

3250 Vous avez compris la même chose. C'est la réponse que vous avez eue à votre question.

M. MICHEL BLACKBURN :

3255 Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

3260 Il y a une autre... juste avant que vous posiez votre deuxième question, j'aimerais revenir sur un des éléments que vous avez dits en début de votre question sur le retard. C'est parce que vous avez affirmé le retard d'un an sur le projet. J'aimerais qu'on parle... que vous nous ameniez une réponse là-dessus.

3265 J'ai fait comme vous, j'ai lu ce qui a été... ce qui s'est dit, ce qui s'est fait, mais en termes... j'ai bien expliqué aussi en début d'ouverture de séance la notion, là, du retard, là. À savoir le fait que se tient une audience publique, ça ne retarde pas un projet.

3270 Maintenant, en regard de ce qui est prévu ou ce qui était prévu, parce que j'ai vu aussi qu'il y a des gens qui attendaient ce projet-là pour un début de construction, en début de juin cette année, 2005 et qui donc craignent que ce projet-là soit remis d'un an à cause des délais, j'aimerais ça d'abord, le ministère des Transports puis après ça, j'irai au ministère... les personnes-ressources qui ont été moins sollicitées ce soir, qui le seront sûrement plus demain, mais c'est souvent habituel dans les audiences, les premiers soirs il y a moins d'interventions des personnes-ressources.

3275 Alors, ce que j'aimerais que vous nous expliquiez, c'est en quoi il y a un délai... qu'il pourrait y avoir un délai suite à ce qu'on a entendu et tout ça, suite aux audiences et tout ça pour le Ministère? Et est-ce qu'actuellement dans ce que... est-ce que votre calendrier a changé tant que ça?

M. JEAN DUGRÉ :

3285 Non, actuellement... on a toujours pensé que s'il y avait des audiences publiques, nos travaux ne pourraient pas débiter avant l'automne, ça c'est officiel, avant l'automne 2005 qu'on parle. Et les appels d'offres seront lancés à l'automne, lorsqu'on aura notre certificat d'autorisation de réalisation, bien entendu, on pourra partir en appels d'offres publiques et débiter les travaux même cet hiver.

3290 Il y a plusieurs types de travaux qui peuvent être réalisables en hiver, le déboisement, le sautage de roc, le dynamitage, le remplissage... le vidage et le remplissage de savane qui se fait beaucoup mieux en hiver qu'en été. Donc, il y a certains travaux qui peuvent être réalisés. C'est certain que ce n'est pas tous les types de travaux, mais il y en a certains qui peuvent être réalisés en hiver. Donc, on a confiance que lorsqu'on aura notre permis, notre certificat de réalisation, on ira immédiatement en appels d'offres publiques et on est conscients qu'il y a des travaux qui vont commencer.

3295 Alors, il n'y a pas de retard en tant que tel et puis on va s'organiser pour arriver à la cible aussi...

3300

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3305

M. JEAN DUGRÉ :

... soit 2009-2010.

LA PRÉSIDENTE :

3310

Donc, ce qui est prévu dans le calendrier actuellement, l'échéancier que vous aviez dans le calendrier qui était pour 2009...

M. JEAN DUGRÉ :

3315

2009-2010.

LA PRÉSIDENTE :

3320

... 2010, il reste le même?

M. JEAN DUGRÉ :

Oui.

3325

LA PRÉSIDENTE :

3330

O.K. J'irais du côté du ministère... madame Lamontagne ou monsieur Juneau, concernant... peut-être d'expliquer un peu dans quel contexte aussi il y a d'autres étapes subséquentes qu'il va y avoir en même temps. Il y a les audiences, bien sûr, il y a l'analyse environnementale, il y a aussi le fédéral qui a des autorisations à donner, il y a des ministères qui en ont à donner; pour le Québec et dans le cadre de la procédure, qu'est-ce qu'il reste comme étapes et en regard des échéanciers?

3335

Mme RUTH LAMONTAGNE :

3340

Bonsoir. Oui, Madame la Présidente, qu'est-ce qu'il reste comme étapes à l'intérieur de la procédure d'évaluation et l'examen des impacts? Il nous reste l'étape au Ministère de l'acceptabilité environnementale du projet, du regard sur l'acceptabilité environnementale du projet.

3345

Cette étape-là se conclut par le dépôt d'un rapport d'analyse qui se retrouve sur le bureau de notre ministre, le ministre de l'Environnement, Développement durable et Parcs. Cette étape-là se fait en parallèle avec l'étape que l'on vit présentement qui est l'étape de l'examen par une commission, là, du projet qui est en cours.

3350

Alors, il nous reste, nous, au ministère de l'Environnement, cette étape-là d'examiner le projet en regard de son acceptabilité environnementale. Cette étape-là, elle se fait en collaboration avec beaucoup d'intervenants, des organismes gouvernementaux que l'on consulte, on demande leur éclairage concernant l'acceptabilité du projet.

Maintenant, selon l'échéancier que l'on a, en comptant que l'on fait notre analyse, là, de façon parallèle à celle du Bureau d'audiences publiques, on se retrouve avec un échéancier qui

3355 va au début de l'automne pour être capable de prévoir... pour acheminer un éclairage au niveau de notre ministre de l'Environnement et du Développement durable.

3360 Donc, pour que lui puisse... il s'est fait une tête aussi pendant cette période-là puis on croit qu'au début de l'automne, on sera en mesure de présenter un dossier auprès du Conseil des ministres. Parce qu'il faut penser que c'est une autorisation qui relève du Conseil des ministres et non pas uniquement du ministère du Développement durable...

LA PRÉSIDENTE :

3365 Et des Parcs.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... et des Parcs.

3370 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, madame Lamontagne.

3375 Peut-être aussi, pour le fédéral, d'abord monsieur Kemp de... pour Pêches et Océans, vous avez une autorisation à donner pour ce projet-là sur certains aspects. Peut-être expliquer aussi le processus et les délais?

M. ALAIN KEMP :

3380 Oui, effectivement, on doit émettre des autorisations en vertu de la Loi sur les pêches, mais ces autorisations-là doivent être émises seulement après la conclusion de l'étude environnementale faite en vertu de la Loi canadienne d'évaluation environnementale. Puis pour donner les délais concernant tout ce processus-là, j'aimerais mieux que madame Michaud de Transports Canada...

3385

LA PRÉSIDENTE :

Madame Michaud, O.K.

3390 **M. ALAIN KEMP :**

... prenne la parole.

LA PRÉSIDENTE :

3395

O.K. Madame Michaud, pour Transports Canada, peut-être expliquer que madame... Transports Canada est ce qu'on appelle le coordonnateur ou le porteur du dossier pour toute l'évaluation du dossier au niveau fédéral. C'est bien ça, madame Michaud?

3400 **Mme CLAIRE MICHAUD :**

Oui, tout à fait. Alors, dans ce contexte-là, on doit, nous, compléter l'évaluation environnementale du projet qui rencontrerait des exigences fédérales et ça, on en est à cette étape de répondre ou du moins réviser les questions qui nous ont été répondues par le promoteur.

3405 Une fois que ce sera fait, on préparera le rapport d'examen préalable, c'est le terme qu'on utilise dans la procédure fédérale, c'est un peu l'équivalent d'une étude d'impact.

3410 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

3415 **Mme CLAIRE MICHAUD :**

Et puis on va analyser les questions qui auront été posées par le public dans le cadre d'une consultation qui pourrait être possible, selon ce qu'on va juger nécessaire de faire et puis on conclura sur les impacts ou l'importance des impacts de ce projet-là sur l'environnement.

3420 Une fois que c'est fait, une fois qu'on est en mesure de conclure, les ministères comme Pêches et Océans émettront leurs autorisations particulières en vertu de la Loi sur les pêches et Transports Canada émettra ses autorisations en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables. Et ça, ça se fait au fur et à mesure que les plans et devis sont déposés auprès de ces ministères-là.

3425

LA PRÉSIDENTE :

Donc, ça se fait concurremment à la tenue des audiences ainsi que l'analyse environnementale au Québec, par le Ministère?

3430

Mme CLAIRE MICHAUD :

Tout à fait.

3435 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Et donc, les délais au calendrier qu'a proposé actuellement le Ministère, si jamais le projet est autorisé, actuellement ça rentre dans les délais qui étaient prévus, pour le ministère de... pour Transports Canada aussi?

3440

Mme CLAIRE MICHAUD :

Oui, tout à fait, oui, c'est...

3445 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

3450 **M. MICHEL BLACKBURN :**

Donc, si j'ai bien compris, il y a un 50 kilomètres qui est prêt à faire, hein... monsieur... il y a 50 kilomètres qui est prêt à faire, alors cet automne ils pourraient aller en soumissions?

3455 **LA PRÉSIDENTE :**

On comprend... vous voulez dire que... pour la section...

3460 **M. MICHEL BLACKBURN :**

Autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

... ce qu'ils sont prêts à faire au niveau du type de travaux? Monsieur Dugré?

3465

M. JEAN DUGRÉ :

On a effectivement des... pour 50 kilomètres où les plans et devis sont très avancés, mais on va avoir plus que ça de prêt aussi, là.

3470

LA PRÉSIDENTE :

Pour l'automne?

3475 **M. JEAN DUGRÉ :**

Pour l'automne, on va pouvoir, au moins pour ça, aller en appels d'offres.

LA PRÉSIDENTE :

3480

O.K.

M. JEAN DUGRÉ :

3485

Au moins. Puis à court terme après continuer à plus.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Avez-vous une deuxième question, monsieur Blackburn?

3490

M. MICHEL BLACKBURN :

Oui. C'est au sujet de L'Étape. L'Étape c'est sûr que ça fait partie intégrante de la route, mais vu que c'est un moyen d'accès et de survie pour... s'il arrive un accident majeur dans le parc l'hiver...

3495

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

3500

M. MICHEL BLACKBURN :

... O.K., les autoroutes fermées, les gens ont vécu ça 12 heures de temps l'été, puis l'hiver des fois quand tu manques d'essence ou bien quoi que ce soit, le gouvernement peut-tu passer un décret pour que L'Étape se fasse cet été au... le plus rapidement possible -- j'allais dire un mot -- le plus rapidement...?

3505

LA PRÉSIDENTE :

Mais je peux vous dire une chose, je sais que le projet de L'Étape est un autre aspect. Je comprends par contre que le ministère des Transports, lui, travaille sur la route qui passe devant L'Étape avec des accès; je peux aussi... si votre questionnement est en regard de l'utilité de... sur cette route-là au niveau de la sécurité et L'Étape, demain soir, nous allons avoir un représentant du ministère de la Santé et Sécurité... qui va -- excusez, je ne veux pas vous dire de bêtises -- c'est le... c'est ça, c'est Santé et Sécurité, c'est bien ça? Donnez-moi une petite seconde, je vais juste valider.

3510

3515

Alors oui, c'est le ministère de la Santé et Services sociaux, monsieur Pierre Lajoie. Et entre autres, tout cet aspect de la réponse à la capacité de réponse aux accidents ou à la sécurité, l'utilisation de L'Étape, des ambulances, comment... ce sont des aspects qu'il va pouvoir démontrer et discuter demain soir si c'est des aspects qui vous intéressent plus.

3520

Pour ce qui est du projet lui-même de L'Étape, le ministère des Transports, je peux bien vous laisser répondre, mais effectivement vous n'avez pas...?

3525

M. JEAN DUGRÉ :

On n'est pas impliqués du tout, c'est la Sépaq qui s'occupe de ça.

3530

LA PRÉSIDENTE :

C'est la Sépaq qui s'occupe de ça. Est-ce que le représentant de la Sépaq est ici ce soir? Non, madame Dubreuil pour... ou madame Lamontagne pour le ministère de l'Environnement.

3535

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui.

3540

LA PRÉSIDENTE :

Comment vous considérez ces deux dossiers-là, là?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

3545

Pour l'instant, le projet de reconstruction des bâtiments qui sont à L'Étape qu'on appelait anciennement, ce n'est pas un projet qui... on n'a pas aucun projet, là, dans ce sens-là au ministère du Développement durable, actuellement.

3550

La personne... monsieur Bernard de la Sépaq sera là demain...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3555

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... après-midi pour répondre éventuellement à leur... qu'est-ce qu'ils ont comme implication, là, dans le cadre de la reconstruction de cette unité-là, là, dans le parc des Laurentides. Moi, je ne suis pas en mesure de vous donner des informations sur ce projet.

3560

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, je veux bien comprendre qu'on n'ira pas... ce n'est pas dans notre mandat d'étudier cet aspect-là. Par contre, on pourra peut-être poser des questions en regard que... le lien qu'il pourrait y avoir avec le projet qu'on a et la configuration de la route dans la section de L'Étape.

3565

M. MICHEL BLACKBURN :

3570

Ah bien, excusez-moi, à cause que je pensais que ces bâtisses-là font partie intégrante de l'autoroute et je pense qu'il y avait des petits bogues environnementaux. Alors, je pensais que c'était un global.

3575

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Bien peut-être, monsieur Dugré, ce projet-là il n'a pas aucune incidence sur le vôtre au niveau de la construction ou de la configuration des accès? Vous avez quand même des exigences que vous avez demandées par rapport aux besoins ou aux infrastructures de L'Étape.

3580

M. JEAN DUGRÉ :

L'accès à L'Étape est déjà construit, l'intersection a déjà été construite également de façon sécuritaire et L'Étape... les bâtiments de L'Étape seront reconstruits à l'endroit actuel. Donc, pour nous le travail est fait, le travail pour accéder à L'Étape est fait et puis on n'a plus rien à faire là.

3585

LA PRÉSIDENTE :

Donc, dans la configuration... est-ce qu'on a moyen de voir ce coin-là sur une...?

3590

M. JEAN DUGRÉ :

Veux-tu rajouter quelque chose?

3595

LA PRÉSIDENTE :

C'est celle-là ici?

3600

M. DONALD MARTEL :

Oui, Madame la Présidente, juste pour vous expliquer un petit peu c'est quoi la photo qui apparaît à l'écran, j'appelle ça «ma photo historique», c'est probablement la dernière photo aérienne qui s'est prise de L'Étape avant qu'elle passe au feu.

3605

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

3610

M. DONALD MARTEL :

Alors, ce qu'on voulait juste vous préciser, c'est que les portions de quatre voies qui ont été mentionnées par Donald Turgeon dans la présentation, on en a une partie ici. Alors, la partie quatre voies est déjà faite dans ce secteur-là. Les accès ont été construits en conséquence du bâtiment existant, puis compte tenu que le futur bâtiment sera au même endroit, il n'y a aucune intervention pour le ministère des Transports dans ce secteur-là.

3615

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Oui, mon collègue aurait une question aussi là-dessus.

3620

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3625 En fait, c'est sur une autre intersection qui est un peu plus au nord, l'intersection avec la route 169. Est-ce que le Ministère prévoit des aménagements particuliers à cet endroit-là pour la sécurité? Parce qu'actuellement les camions stationnent un peu partout, est-ce que vous prévoyez un aménagement particulier?

M. DONALD MARTEL :

3630 On est chanceux ce soir, c'est le deuxième secteur aussi qui a été déjà construit en quatre voies...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3635 Mais...

M. DONALD MARTEL :

3640 ... en l'année 2000. Les accès qui sont là ont été faits d'une manière sécuritaire justement pour l'arrêt des véhicules lourds.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3645 Mais les véhicules lourds stationnent en bordure du chemin, c'est ça que vous avez prévu?

M. DONALD MARTEL :

3650 Mais ils ont une voie particulière pour eux.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3655 Ils ont droit pour ça?

M. DONALD MARTEL :

Oui.

3660 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K.

M. DONALD MARTEL :

3665

Alors, c'est aménagé en quatre voies aussi, on a un kilomètre en quatre voies qui faisait partie du plan d'intervention puis qui fait partie des cinq kilomètres et demi qui sont déjà construits en quatre voies.

3670 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, ça va rester comme c'est là?

M. DONALD MARTEL :

3675

Ça va rester comme c'est là, à moins qu'on déciderait d'agrandir pour toute autre raison, là, exemple, un belvédère ou autre chose, mais on va en parler durant la semaine.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3680

Oui.

M. DONALD MARTEL :

3685

Mais pour l'instant, il n'y a pas de projet.

LA PRÉSIDENTE :

3690

Mais peut-être que demain, monsieur Blackburn, on pourra poser une question... est-ce que vous êtes là... vous pouvez être là demain après-midi ou demain soir?

M. MICHEL BLACKBURN :

3695

Non, je ne serai pas là.

LA PRÉSIDENTE :

Mais la commission la posera pour vous.

3700

M. MICHEL BLACKBURN :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

3705

Et vous allez pouvoir consulter soir sur le site du BAPE ou dans les centres de consultation, on dépose... c'est-à-dire pour le verbatim des autres séances, vous allez pouvoir voir la question et la réponse.

3710 **M. MICHEL BLACKBURN :**

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

3715

Mais s'il y a des questions subséquentes ou si... on va en envoyer... on va les déposer sur le site aussi.

M. MICHEL BLACKBURN :

3720

Merci bien.

LA PRÉSIDENTE :

3725

Merci, monsieur Blackburn.

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Charles-Antoine Drolet de l'UQCM. Bonsoir monsieur Drolet.

3730 **M. CHARLES-ANTOINE DROLET :**

3735 Bonsoir, Madame la Présidente. Une question d'abord relativement à la sécurité. L'hiver, on sait que l'efficacité des fondants épandus sur la route pour contrôler la glace, c'est une interaction entre les pneus des automobiles et la surface. Est-ce que, dans un cas où on divise la circulation sur deux fois plus de surface, est-ce que ça va avoir un impact sur l'efficacité des fondants et qu'est-ce que le ministère des Transports a l'intention de faire à cet effet? Est-ce que les coûts d'entretien de la route en hiver vont s'accroître ou est-ce qu'on va devoir épandre davantage de fondants?

3740 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Dugré.

M. JEAN DUGRÉ :

3745

3750 En ce qui concerne l'utilisation des fondants ou c'est-à-dire le résultat de l'utilisation des fondants, il n'y aura pas de différence entre le futur et l'actuel. On a plusieurs endroits actuellement où on a des trois voies et les véhicules lors de tempêtes circulent uniquement sur deux voies, la troisième voie n'est pas utilisée. Elle est déneigée, mais elle n'est pas utilisée. Tout ça parce que les camions veulent quand même garder la traction sur les parties asphaltées et ils ne veulent pas s'embarquer sur la neige et puis les automobilistes n'osent pas dépasser. Il faut dire aussi que nos trois voies sont en majorité dans des pentes.

3755 Dans le futur, ce qui va arriver, c'est qu'on va avoir un quatre voies, donc lors de
tempêtes c'est certain que ça sera la voie de droite de chacune des chaussées qui sera utilisée
par les camions et les automobiles. Sauf que dans les milieux, je pourrais dire, horizontaux, on
sait que les automobilistes... ça va être déneigé, ça ne sera peut-être pas asphalté, ça va être sur
chaussée enneigée, mais on sait que les automobilistes vont quand même pouvoir dépasser sur
3760 les côtés, sur les routes... sur les parties enneigées. Ce n'est pas un problème, là, ça va être
quand même déneigé.

3765 Maintenant, comme actuellement après quelques jours, même le lendemain ou le
surlendemain, généralement, là, mettons deux jours après, toute la route, l'entière route devient
sur l'asphalte et c'est ce qui va se passer aussi sur le quatre voies. Donc, durant la tempête et
quelques heures ou quelques jours après, bien entendu, ça va être une circulation spécifique en
cas de tempête et après ça, ça va se redégager et l'entière route va être utilisée par les
utilisateurs.

LA PRÉSIDENTE :

3770

Ce qu'on comprend de votre réponse, c'est qu'il y ait un quatre voies ou un deux voies, il
va y avoir la même quantité de l'utilisation de fondant?

M. JEAN DUGRÉ :

3775

Non, le fondant va augmenter de 51 %, parce que... pas de 100 %, 51 % parce
qu'actuellement on a énormément de trois voies qui sont utilisées, donc entre trois voies et
quatre voies, ce n'est pas... c'est 51 % de plus qu'on va avoir besoin.

3780

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Drolet?

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

3785

Est-ce que je peux faire une question additionnelle là-dessus? Je voudrais...

LA PRÉSIDENTE :

3790

C'est une sous-question, allez-y.

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

3795 Une sous-question, oui. Je suis surpris de voir que l'augmentation des fondants va n'être
que de 51 % étant donné la baisse de l'efficacité du fondant étant donné la réduction de
l'intensité de passage des voitures par unité de surface.

LA PRÉSIDENTE :

3800 Monsieur Dugré?

M. JEAN DUGRÉ :

3805 Nos spécialistes ont calculé 51 %, là, ce n'est pas un chiffre aléatoire. Je dois dire qu'on a maintenant des nouvelles grattes, des nouveaux systèmes de gratte qui vont chercher la neige sur l'asphalte, là. Il n'y a plus d'espace sur certains... sur certaines grattes, il n'y a plus d'espace comme on avait avant, un genre de sabot entre le couteau de la gratte et l'asphalte, on va beaucoup plus près de l'asphalte. Donc, on dégage beaucoup plus facilement.

3810 C'est vrai que la surfusion qui se crée lorsqu'on dépose du sel sur la route, il y a une baisse de température globale, à -20 °C, donc on obtient un liquide bien entendu, mais on est en surfusion. La surfusion se fait avec l'utilisation, le roulement des roues, le brassage du sel avec la neige. Donc, ça se fait, et puis ça va se faire l'autre côté aussi. Mais sauf qu'en période de tempêtes, comme on le disait, on ne mettra pas de sel sur la largeur de la route. Ça ne donne
3815 rien, c'est une perte ça. On va mettre du sel uniquement dans la voie de droite et la voie de gauche va être une voie enneigée sur surface enneigée.

Donc, l'asphalte ou les traces d'asphalte qui vont apparaître, c'est surtout pour la traction des camions, dans les côtes surtout, mais on en avoir partout, là, mais surtout dans les côtes ou
3820 dans la *track* de droite. Et plus tard, après ça on désalera à la grandeur, mais lorsque la tempête sera terminée complètement, sinon c'est une perte de sel et une perte d'abrasif.

LA PRÉSIDENTE :

3825 Je comprends bien que c'est une perte dans le sens où d'en mettre sur deux... par exemple, sur les quatre voies, c'est une perte parce qu'il y a deux voies qui de toute façon ne seraient pas utilisées donc, pas assez d'efficacité des fondants parce qu'il n'y a pas assez de circulation dans cette voie-là?

3830 **M. JEAN DUGRÉ :**

Entre autres, mais ce n'est pas seulement que ça. C'est durant une tempête, on sait que sur une route, on peut se promener sur une route enneigée, on n'a pas besoin d'être sur l'asphalte à l'année, là. On connaît l'hiver, on conduit en fonction de notre hiver et on peut se
3835 promener sur une route enneigée. Alors, durant la tempête, ça ne donne rien d'essayer d'être sur l'asphalte, c'est une... ça nous coûte une fortune puis c'est impossible puis on se ramasse avec un matériel *slusheux* sur la route.

Alors que si on n'en met pas de sel ou si on en peu, dans la voie de... où qu'il y a les
3840 camions, on s'assure que le côté gauche, la voie qui sera enneigée ne sera pas une voie où qu'il y aura de la *slush*, ça va être une voie où ce sera de la neige sèche. Donc, c'est beaucoup plus sécuritaire qu'une *slush* en tant que telle.

3845 Sur le côté des camions, bien entendu dans les côtes, c'est certain qu'il faut qu'on sale, on n'a pas le choix. Mais même sur les bouts droits, dans la voie de droite, pas beaucoup de sel durant les tempêtes, ça va être après qu'on va mettre le sel pour ramener la route à son état initial.

LA PRÉSIDENTE :

3850 Monsieur Drolet, votre deuxième question?

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

3855 Ça va. Une deuxième question...

LA PRÉSIDENTE :

3860 Oui.

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

3865 ... concernant la sécurité aussi, cette fois-là avec la grande faune. On sait que, bon, les secteurs... si on réduit l'affluence ou la présence d'orignaux à proximité de la route, on s'attendrait normalement à avoir moins de problèmes d'interaction des orignaux avec les voitures.

3870 Est-ce que le ministère des Transports a regardé la possibilité de faire une gestion forestière adaptée à la nécessité de réduire l'attrait des secteurs forestiers en bordure de la route pour l'original? Est-ce qu'il y a eu des échanges avec le ministère des Ressources naturelles pour faire en sorte que la gestion forestière soit plus attentive à ce problème-là?

LA PRÉSIDENTE :

3875 Bien, c'est-à-dire que, si je comprends bien, c'est que toute la question de la gestion de coupe qui, je sais que dans l'étude d'impact vous spécifiez que ce sont des endroits où il y a eu de la coupe, c'est des endroits qui sont privilégiés par la grande faune où ils vont pendant peut-être 20-25 ans, il va se développer un intérêt d'utilisation de ces territoires-là pour la grande faune.

3880 Alors, effectivement dans le... est-ce que vous vous entendez un peu avec le ministère des Ressources naturelles concernant la gestion de cette coupe-là dans une optique de diminuer la fréquentation de la grande faune près des axes routiers comme celui de la 175?

3885 **M. JEAN DUGRÉ :**

Je vais laisser la parole à monsieur Martel.

M. DONALD MARTEL :

3890

Bon, c'est une bonne question puis ça ouvre plusieurs portes, je vais essayer de rester concentré, là, pour ne pas faire un exposé d'une demi-heure, là. Premièrement...

LA PRÉSIDENTE :

3895

Non, il est tard, monsieur...

M. DONALD MARTEL :

3900

Il est...?

LA PRÉSIDENTE :

3905

On peut revenir demain après-midi pour l'exposé plus long.

M. DONALD MARTEL :

3910

On peut revenir demain? D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

Mais là, il est tard, concentrez-vous sur la question.

M. DONALD MARTEL :

3915

Alors, je vais essayer d'aller directement à la réponse.

LA PRÉSIDENTE :

3920

Merci.

M. DONALD MARTEL :

3925

Premièrement, les relations avec le MRN il s'en fait toujours, tous les projets, toutes les analyses du ministère des Transports se font en concertation avec le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, ça c'est acquis en partant.

3930

Deuxième volet, c'est au niveau du déboisement. Le ministère des Transports va faire une gestion des essences qu'on va planter à l'intérieur de notre emprise. Il faut voir que nous avons une emprise pour construire notre infrastructure routière d'environ, disons, une moyenne de 100 mètres.

3935 À l'intérieur du 100 mètres, bien entendu que nos opérations de terrassement vont nous obliger à faire un déboisement, ça aussi on va en parler, je suis convaincu au cours de cette semaine, les impacts du déboisement. Alors, on va déboiser notre emprise, quand on va avoir terminé les travaux et qu'on va avoir égalé les sites, on va y aller avec des opérations de plantation, bien entendu.

3940 Cependant, pour protéger l'impact sur la grande faune, on va garder une certaine distance à partir des chaussées, on va s'assurer, là, d'avoir nos plantations au moins à une douzaine de mètres de notre ligne de rive, qui se trouve être la ligne, là, qui fait la division entre une voie de circulation et l'accotement. Alors, on va au moins mettre les arbres à 12 mètres premièrement.

3945 Ensuite, on a fait des analyses et on en a parlé un petit peu dans le rapport qu'on a déposé avec l'étude d'impact, le rapport d'analyse global sur la grande faune. On a décidé de choisir les essences qui sont les moins attractives pour l'original. Déjà là... alors, là, c'est le deuxième volet, là, qui va beaucoup aider de ne pas attirer l'original vers le corridor. Premièrement, éloigner les plantations; deuxièmement, choisir des essences qui ne rentrent pas
3950 dans son régime alimentaire.

L'autre problème qu'on a, c'est qu'à partir de l'emprise et ce, sur 30 mètres vers l'intérieur des terres, il existe la Loi sur les forêts qui interdit tout déboisement, tant au ministère des Transports qu'aux exploitants forestiers, aux détenteurs de CAAF. Alors ça, ce 30 mètres-là, il
3955 est régi par règlement, par loi. Ça fait que tant qu'il n'y aura pas de changement à la réglementation, on ne pourra pas intervenir sur cet aspect-là. Ça fait que ça, c'est une autre chose.

LA PRÉSIDENTE :

3960 Je veux juste comprendre que... actuellement il y a 30 mètres pour lequel... qui ne peut pas être déboisé, là, quand on attribue des CAAF, là?

M. DONALD MARTEL :

3965 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3970 Bon.

M. DONALD MARTEL :

Il y a toujours un 30 mètres par rapport au chemin public.

3975 **LA PRÉSIDENTE :**

3980 O.K. Je vais envoyer la question peut-être pour le ministère des Ressources naturelles. Madame Dubreuil, est-ce que vous avez quelqu'un qui peut répondre ou vous pouvez répondre sur ces aspects-là? Comment vous faites cette gestion-là en regard de la fréquentation de la grande faune pour laquelle il pourrait y avoir une incidence sur le risque pour la sécurité près des routes? Est-ce que c'est une préoccupation que le Ministère a?

3985 **Mme CHANTAL DUBREUIL :**

C'est une préoccupation conjointe avec le MTQ puisqu'il y a des études en cours, là, où à la fois MRN, MTQ et l'Université du Québec à Montréal travaillent conjointement, là, pour trouver des réponses à ces questions-là.

3990 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais dans la gestion, par exemple, d'un projet comme celui qui nous est soumis...

3995 **Mme CHANTAL DUBREUIL :**

Oui?

LA PRÉSIDENTE :

4000 ... actuellement, est-ce que c'est un des éléments pour lequel le ministère des Richesses naturelles... sur lequel le ministère des Richesses naturelles va se pencher pour dire, bon, écoutez, je vous donne à titre d'exemple, je ne sais pas si ça va dans le sens que vous voulez dire, monsieur Drolet... -- parce que je me suis posé la même question quand j'ai vu les... sur les cartes qui sont présentées dans l'étude d'impact, particulièrement dans le sud, il y a beaucoup de
4005 CAAF qui ont été accordés sur le long de la 175. Il y a des bandes, oui, effectivement de 30 mètres et tout ça, mais il y en a beaucoup...

4010 Est-ce que ça a été fait? C'est déjà fait? Est-ce que vous le remettez en question en regard de certains aspects comme les accidents?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

4015 Là il faudrait, je pense, qu'on puisse poser la question, là, à un spécialiste de la faune terrestre qui a travaillé sur ces aspects-là parce que là, je ne peux pas vous répondre là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

4020 O.K. Puis lui, il va être seulement la semaine prochaine, je pense, hein, ou il va être là demain?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Oui oui oui.

4025 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, il va être là...

Mme CHANTAL DUBREUIL :

4030

Non, il va être là... il va être là la semaine prochaine.

LA PRÉSIDENTE :

4035

O.K.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Mais je pourrais toujours l'appeler demain matin s'il y a lieu, là.

4040

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Drolet, vous dites?

4045

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

Oui, pour orienter la réponse, j'aimerais que cette préoccupation-là s'étende à au moins un kilomètre de la route, parce que si on parle d'attrait du secteur de la route pour l'original, on ne parle certainement pas d'une zone de 30 mètres ou de...

4050

LA PRÉSIDENTE :

Non, non. Je...

4055

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

Bon, alors il faudrait...

LA PRÉSIDENTE :

4060

Je vous suis bien là-dedans, oui.

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

4065

... il faudrait une gestion forestière appropriée, au moins qu'on questionne la question... le problème de la gestion forestière sur une zone d'au moins un kilomètre de la route.

LA PRÉSIDENTE :

4070 O.K. En fait, en termes de suggestion, ça peut se faire dans le cadre d'une deuxième partie d'audience pour l'opinion. Par contre, ce que je vais faire, je ne sais pas si vous êtes ici demain? Non. Alors, ce qu'on pourra c'est faire acheminer... on va reposer la question soit demain, soit la semaine prochaine, à Québec il y aura les représentants.

4075 Mais c'était un des aspects de l'interrogation de la commission, à savoir les meilleurs moyens ou les moyens qui ont été proposés concernant la diminution d'accidents avec la grande faune versus la gestion du territoire qui pourrait éventuellement favoriser cette présence-là. Et vous pourrez voir dans le dépôt, là, dans les centres de consultation.

4080 **M. CHARLES-ANTOINE DROLET :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4085 Ou sur le site. Merci, monsieur Drolet.

Alors, je vais prendre deux derniers intervenants pour ce soir. Monsieur Harvey Mead, s'il vous plaît.

4090

LA PRÉSIDENTE :

Rebonsoir monsieur Mead.

4095 **M. HARVEY MEAD :**

Rebonsoir. Une dernière question. Nous avons essayé de trouver des informations ou des études montrant ou suggérant des liens entre le développement économique régional tel que voulu ou prévu et une route à quatre voies divisées.

4100

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

4105 **M. HARVEY MEAD :**

4110 Nous n'avons... on a eu des contacts informels avec le CLD, avec la Chambre de commerce, à date on n'a trouvé aucune étude. On a une référence, on va avoir les documents probablement la semaine prochaine, mais on aimerait savoir si le ministère des Affaires municipales et des Régions, si le ministère du Développement économique ou si les instances municipales régionales ont de telles études, pour le moment on n'en a aucune de disponible et...

LA PRÉSIDENTE :

4115 Hum hum. Ça va aussi dans le sens d'un questionnement qu'on va aussi approfondir demain, mais je pourrais déjà poser une question pour la représentante de la Conférence régionale des élus à l'intérieur de vos... de la constitution de votre organisme, il y a des représentants des milieux économiques et tout ça.

4120 Est-ce que vous avez certains... certains... en fait, est-ce que vous pouvez répondre en partie, là? Je sais que je vous pose une grosse question, mais de répondre ou si vous avez des éléments qui pourraient éclairer la commission puis l'intervenant aussi?

4125 Il y a beaucoup d'attente de la région en regard de ce projet-là, beaucoup de conviction à l'effet que ce projet-là pourrait permettre d'ouvrir... aurait une incidence sur le développement économique de la région. Je suis convaincue que ce questionnement-là ou cette attente-là ou cette certitude-là pour les gens de la région existe depuis 30 ans ou 40 ans, ce n'est pas pour rien.

4130 Alors, est-ce qu'il y a des éléments qui vous... pour lesquels vous auriez des études, des comparables, des indicateurs qui pourraient nous dire : oui, ça pourrait avoir un effet, voici pour quelles raisons. Est-ce que vous avez des études, des informations là-dessus?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

4135 Il est évident qu'il en existe des études, par contre ce soir je ne vous en ferai pas la nomenclature.

LA PRÉSIDENTE :

4140 Non?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

4145 Mais je vous propose de vous déposer peut-être d'ici demain, en fin de journée, là, une liste, une petite bibliographie des études...

LA PRÉSIDENTE :

4150 Oui?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

4155 ... que nous autres on pense qui pourraient être pertinentes dans le cadre...

LA PRÉSIDENTE :

Qui pourraient être pertinentes là-dessus?

4160 **Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :**

Qui pourraient démontrer, en tout cas, des aspects...

LA PRÉSIDENTE :

4165

Oui.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

4170

... positifs sur le développement... en tout cas, qui pourraient amener des éléments positifs en faveur d'un projet comme ça, pour le développement économique et régional. Mais effectivement, c'est une certitude qui est vieille de plusieurs années, que ça ne peut que contribuer à notre développement économique, surtout dans le contexte qu'on vit depuis plusieurs années. Mais je pense qu'on va y revenir plus profondément demain.

4175

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Mais je sais que nous... là, c'est de valeur, il est un peu tard pour ça, mais on veut développer beaucoup ce questionnement-là là-dessus demain, peut-être nous déposer les documents.

4180

Monsieur Poitras, peut-être pour la Ville... Ville de Saguenay, est-ce que vous avez des éléments que vous pouvez apporter là-dessus?

4185

M. DANIEL POITRAS :

En fait, actuellement on est en train de compiler l'ensemble des études qui portent sur ce sujet-là et on est aussi à confectionner un mémoire dans ce sens et tout ça va être déposé avec le mémoire.

4190

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

4195

M. HARVEY MEAD :

Je me permettrais tout simplement à dire, si ces études-là pouvaient être déposées avant la deuxième partie des audiences, ça aiderait tous les intervenants à les regarder et...

4200

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait. D'ailleurs, madame, ce que vous nous dites, c'est possible... madame Côté, pour demain?

4205 **Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :**

Bien, effectivement. Je vais essayer, en tout cas, de colliger celles qui nous viennent rapidement, là, une liste, peut-être une petite bibliographie avec des références puis nous autres aussi évidemment, dans le cadre de notre mémoire, il y aura beaucoup d'éléments qui...

4210

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

4215 **Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :**

... prouveront...

LA PRÉSIDENTE :

4220

Peut-être pour ajouter à votre question, monsieur -- merci, madame Côté -- monsieur Dugré, est-ce qu'il en existe? Je sais que c'est un peu parfois impondérable ces aspects-là, mais est-ce que vous avez des comparables? Est-ce que vous en avez... le Ministère en a déjà construit des routes ailleurs sur ses... et les attentes dans d'autres régions, d'autres projets peut-être étaient semblables?

4225

Je peux penser, par exemple, peut-être que je donne un faux exemple, là, mais... il n'est peut-être pas très juste, mais je me souviens au moment où il y avait les projets de l'autoroute 15 qui était un des éléments qui était attendu dans la région de Saint-Jovite, Mont-Tremblant, parce qu'ils voulaient que le secteur se développe et inversement, les gens étaient prêts à investir en autant qu'il y ait une route qui y soit.

4230

Est-ce que vous avez des études, des résultats de ça? Est-ce qu'il y a d'autres types de constructions semblables qui avaient les mêmes raisons, pour lesquelles vous avez des éléments de comparable... de comparaison?

4235

M. JEAN DUGRÉ :

Je ne peux pas répondre pour les autres projets, mais en ce qui nous concerne ici, notre spécialiste qui va arriver la semaine prochaine pourra vous expliquer quand même, je dirais, la rentabilité du projet comparativement aux gains qu'on peut avoir avec l'augmentation de la sécurité routière, donc la diminution des accidents mortels et cetera.

4240

Il y a aussi le rendement supplémentaire des entreprises régionales qui est calculé dans ces dossiers et les emplois directs et indirects qui peuvent être amenés par ce dossier-là. Maintenant, en ce qui concerne l'attraction future de nouvelles entreprises dans le coin, on n'a

4245

rien de mesuré là-dessus. On sait que ça l'existe parce que ça s'est développé partout. Les entreprises ce n'est pas vrai qu'elles vont partir du Saguenay, qu'elles vont s'en aller lorsqu'on va avoir le quatre voies.

4250

Si on regarde Sherbrooke, par exemple, où il y a l'autoroute 10, l'autoroute 55, les entreprises ne sont pas parties de Sherbrooke pour s'en aller, ça a été plutôt le contraire. Si on regarde Hull, c'est pareil. Hull, c'est une région périphérique et puis les entreprises ne se sont pas sauvées de là et cetera.

4255

Donc, ce qu'on considère, c'est que lorsqu'on a un réseau de transport attractif pour les entreprises, les entreprises vont s'installer dans ces endroits-là, donc... sauf que ce n'est pas mesuré, on n'a pas les mesurables, nous, pour ça. Peut-être que d'autres pourront vous le donner, là, mais nous on n'a pas le mesurable pour cet élément-là, pour le futur. On a... on va avoir des éléments pour le présent.

4260

LA PRÉSIDENTE :

Les éléments pour le présent, vous ne parlez pas nécessairement des retombées durant la période de construction, là?

4265

M. JEAN DUGRÉ :

Bien, ça entre autres, plus le rendement des entreprises récurrent.

4270

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et est-ce que vous avez des éléments d'information sur l'effet structurant à long terme de ces projets-là?

4275

M. JEAN DUGRÉ :

Non, à part de l'élément de rendement supplémentaire aux entreprises existantes...

4280

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. JEAN DUGRÉ :

4285

... on n'a rien d'autre.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous parlez -- excusez-moi, là, je voudrais comprendre -- tout à l'heure, vous disiez qu'il y aurait quelqu'un la semaine prochaine ou...?

4290

M. JEAN DUGRÉ :

4295 Oui, la semaine prochaine on va avoir notre spécialiste en économie qui va pouvoir venir nous expliquer l'ensemble de ces données-là.

LA PRÉSIDENTE :

4300 O.K. Il n'était pas disponible cette semaine?

M. JEAN DUGRÉ :

4305 Non, malheureusement non, il est à Ottawa actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, ça va monsieur Mead ou est-ce que...?

4310 **M. HARVEY MEAD :**

J'apprécie votre question générale, j'ajouterais seulement la question... il y a deux autres ministères qui auraient peut-être des informations, Développement économique et Affaires municipales, s'il y avait moyen de les contacter?

4315

LA PRÉSIDENTE :

4320 Oui, tout à fait. Oui, il y a plusieurs... comme je disais tout à l'heure, il y a plusieurs ministères qu'on a... on sollicite en disant c'est possible qu'on ait un questionnaire. On s'est fiés aussi un peu selon les avis des ministères qui avaient été consultés au moment de la... pour la recevabilité de l'étude d'impact où il y avait peu de réponses de ces ministères-là.

4325 Ou peut-être, madame Lamontagne ou monsieur Juneau, en regard des ministères qui étaient concernés... des ministères à vocation économique, est-ce qu'il y en avait qui avaient été consultés au moment de la recevabilité, là? Quelle était leur... leur réponse en regard de ce... du dossier à l'étude?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4330 Oui, Madame la Présidente, dans le cadre de la recevabilité de l'étude d'impact, je l'explique brièvement, cette étape-là dans la procédure ça concerne l'examen de l'étude d'impact qui a été déposé par l'initiateur de projet et elle concerne... on pose des questions aux spécialistes dans les différents organismes gouvernementaux à l'effet : est-ce que l'étude d'impact déposée par l'initiateur répond de façon valable et suffisante à la directive qui a été
4335 émise par le ministre sur ce projet? Alors...

LA PRÉSIDENTE :

4340 Mais dans un contexte où on a un projet, par exemple, qu'un des éléments de la justification est l'impact économique sur une région ou le développement économique attendu de la région, est-ce que le ministère de l'Environnement, dans ce contexte-là, demandait au ministère de l'Industrie et Commerce, Sciences et Technologies ou à ces ministères-là à caractère... ou Affaires municipales leur avis sur la recevabilité de l'étude?

4345 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

Oui, tout à fait. J'expliquais brièvement, là, la procédure, mais on a consulté...

LA PRÉSIDENTE :

4350

Oui?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4355

... le ministère du Développement économique régional et de la Recherche, MDER.

LA PRÉSIDENTE :

4360

Oui?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4365

Et on a consulté, en ce qui concerne le tronçon 84-227, ce ministère-là a été consulté. En ce qui concerne le tronçon 60-84, il y a également le ministère -- je vais vous demander... je vais passer la parole à...

LA PRÉSIDENTE :

4370

Oui.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4375

... monsieur Juneau qui va compléter ma réponse parce qu'on a consulté également un autre ministère, là, pour ce qui est du tronçon 60-84.

LA PRÉSIDENTE :

4380

Merci. Monsieur Juneau.

M. NICOLAS JUNEAU :

Oui, bien on avait consulté entre autres Tourisme Québec qui nous avait fait... ne nous avait pas amené beaucoup d'éléments pour appuyer, là, le tout, mais nous avait quand même fait valoir le fait qu'eux trouvaient l'étude tout à fait recevable.

4385

Puis je peux peut-être vous lire principalement, là, la ligne que vous avez peut-être lue, là, mais ils faisaient mention que :

«L'amélioration des infrastructures est importante puisqu'elle permet de développer un lien majeur avec les autres régions touristiques du Québec.»

4390

Puis ils trouvaient que le projet allait dans ce sens-là. Ça, c'est Tourisme Québec qui nous... c'était un peu leur constat.

4395

Et puis on a consulté aussi le ministère des Affaires municipales, eux jugeaient l'étude recevable, mais ne nous ont pas fait d'autres commentaires au niveau développement économique ou autre.

LA PRÉSIDENTE :

4400

O.K. Alors, monsieur... peut-être, monsieur Mead, qu'on fera, la commission pourra adresser à ces trois ministères-là, Développement économique, Tourisme et Affaires municipales, si... peut-être leur poser la question s'ils ont des études ou des éléments d'information qui pourraient nous informer un petit peu plus sur le développement, l'effet, par exemple, structurant à long terme de ce type de route là sur les aspects économiques, s'ils ont des chiffres, s'ils ont des données. Est-ce que ça vous convient?

4405

M. HARVEY MEAD :

Oui. Et nous avons réalisé en montant cet après-midi qu'on n'a pas regardé de nouveau la directive pour l'étude d'impact. L'étude d'impact est assez pauvre à cet égard-là. Peut-être que si vous nous permettez, ça serait intéressant de savoir si la directive, on va la vérifier demain, mais si elle demandait que les études s'adressent à cette question-là. Parce que le Ministère émet une directive pour...

4415

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

4420

M. HARVEY MEAD :

... guider l'étude.

LA PRÉSIDENTE :

4425

Bien, on va le valider avec... effectivement sur la directive.

M. HARVEY MEAD :

4430 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

4435 Merci, monsieur Mead.

Alors donc, je vais inviter le dernier intervenant pour ce soir à se présenter, monsieur Raymond Bégin, s'il vous plaît.

4440 Bonsoir monsieur Bégin.

M. RAYMOND BÉGIN :

4445 Bonsoir. D'entrée de jeu, je vous dirai qu'il va y avoir un impact économique sûr, il va y avoir 700 millions d'impact économique sûr.

LA PRÉSIDENTE :

Nous allons... ça fera partie de votre opinion en deuxième partie d'audience.

4450 **M. RAYMOND BÉGIN :**

Effectivement. Je vais le réserver pour la deuxième partie.

4455 Le questionnement, d'entrée de jeu j'aimerais vous dire que vous savez que la 175 c'est un peu spécial parce qu'on se préoccupe de l'impact environnemental, mais c'est la première route au Québec où on s'est préoccupés de l'impact environnemental. C'est un projet qui a eu lieu fin 46-47 qui a été inauguré en 48, où c'est la première route au Québec où est-ce qu'on s'est occupés de la restauration de l'impact visuel lorsqu'on l'a construite. Mais c'est à peu près le seul impact environnemental dont on s'occupait à l'époque.

4460 Ce que j'aimerais, c'est : est-ce que le Ministère pourrait insister plus sur le fait que justement on se demande si ça va avoir un impact environnemental de doubler cette route-là, mais compte tenu qu'elle a été construite et pensée dans les années 40 où on n'en avait pas de préoccupations environnementales, est-ce qu'on ne pourrait pas insister plus sur le fait que c'est justement l'occasion de faire l'ensemble des travaux pour minimiser les impacts environnementaux d'une telle route, hein? Et puis que le fait qu'on ait des nouvelles infrastructures, toutes les nouvelles structures de route, ça nous permet justement de faire des aménagements pour la grande faune, de faire des aménagements en tout genre.

4470 Et en plus, quand on dit augmenter la fluidité, là, bien ça veut dire diminuer la densité. Puis ce qui augmente les risques et pour les gens qui circulent sur une route, que ce soit les conducteurs ou la grande faune, c'est la densité.

4475 Donc, quand on augmente la fluidité, ça veut dire qu'on a moins d'autos au mètre carré parce qu'ils ont deux chaussées pour circuler, parce que ça ne fait pas des tampons et puis à ce moment-là, moi j'aimerais que le Ministère insiste plus sur le fait que... de faire ces travaux-là de 700 millions, c'est justement l'occasion de se préoccuper...

LA PRÉSIDENTE :

4480 Monsieur Bégin, je vous arrête tout de suite, votre question c'est quoi? Parce que jusqu'à maintenant c'est une proposition que vous faites.

M. RAYMOND BÉGIN :

4485 Ma question c'est est-ce que... ma question, c'est : est-ce que le Ministère pourrait insister plus -- parce que moi, j'ai écouté des choses ce soir -- j'aimerais que le Ministère insiste plus sur l'ensemble des impacts que permettent justement des travaux semblables pour diminuer l'impact environnemental, pas l'augmenter. Moi, d'après moi ça va le diminuer...

4490

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors peut-être...

4495 **M. RAYMOND BÉGIN :**

... donc c'est pour ça que j'aimerais qu'on insiste plus sur le fait que justement de pareilles sommes vont nous permettre de diminuer l'impact environnemental.

4500 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais monsieur... monsieur Bégin, je vous arrête, c'est des propositions que vous faites. Ce que je vous demande, c'est une question, mais je vais en poser une à partir de ce que vous dites.

4505

4510 Qu'est-ce que... est-ce que dans le projet que vous proposez -- je disais tantôt en début de séance, là, ça aide beaucoup de commencer par «est-ce que» -- est-ce que le projet que vous proposez, bon, il y a des mesures d'atténuation qui sont proposées, il y a un programme de mesures de compensation sur lequel probablement que la commission va revenir beaucoup demain après-midi aussi sur ce qui est proposé et tout ça, est-ce que, en regard de la route actuelle versus ce que vous voulez faire comme projet et les mesures que vous allez prendre, est-ce que ce projet-là va avoir un gain environnemental?

Ça va-tu, monsieur Bégin?

4515

M. RAYMOND BÉGIN :

Oui oui oui, ça ressemble...

4520

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. RAYMOND BÉGIN :

4525

... au genre de choses que je veux savoir.

LA PRÉSIDENTE :

4530

Allez-y.

M. JEAN DUGRÉ :

Je vais laisser la parole à monsieur Martel.

4535

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Martel.

4540

M. DONALD MARTEL :

Oui. J'ai plusieurs petites notes dans ce gros dossier là, là, qui m'aident un petit peu à me retrouver toujours d'une composante à l'autre puis j'aime bien l'intervention de notre participant. Je vais me permettre...

4545

LA PRÉSIDENTE :

Vous aussi, je vais vous dire de ne pas avoir d'opinion, monsieur Martel!

4550

M. DONALD MARTEL :

Je vais essayer! Je vais me permettre de vous lire une petite note que j'ai dans mon dossier de suivi, puis ce n'est pas arrangé avec le gars des vues, je vais vous la lire :

4555

«Tout en améliorant la circulation de la sécurité, le fait de restaurer une infrastructure de plus de 50 ans assure un ouvrage mieux intégré à son environnement par la stabilisation des zones érodées.»

Effectivement, on a déjà des endroits dans l'ancien tracé qu'on va pouvoir retravailler.

4560

«L'amélioration du drainage – on va refaire le drainage en neuf sur l'ensemble de ce projet-là – le réaménagement des cours d'eau traversés, la restauration des sites perturbés le long du corridor et cetera.»

4565

En fait, c'est comme changer un moteur deux temps pour un moteur à quatre temps.

Au fond, moi, quand je fais le bilan environnemental de ce projet-là, c'est comme ça que je le résume. Alors oui, il y a des mesures d'atténuation dans ce projet-là, il y a des gains.

4570

LA PRÉSIDENTE :

Je m'excuse, mais j'ai déjà dit aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation. Plus particulièrement, je sais qu'il est quand même tard ce soir, la commission a l'intention de questionner beaucoup les mesures qui ont été... les mesures d'atténuation ou de programme aussi de compensation demain après-midi. Peut-être, monsieur Bégin, vous pourrez peut-être avoir plus d'informations et on a des questions pour les ministères aussi à cet effet-là.

4575

Parce qu'il y a eu quand même des documents qui ont été déposés assez tardivement, on les a eus cette semaine. Donc, autant pour la commission que les personnes-ressources, ils ont des avis à donner éventuellement sur les mesures qui sont proposées et ce sera peut-être la meilleure façon d'évaluer vraiment le gain ou la perte... les pertes en regard des milieux avec le questionnement plus approfondi que l'on pourra faire demain là-dessus.

4580

M. RAYMOND BÉGIN :

4585

Je peux poser ma deuxième question?

LA PRÉSIDENTE :

4590

Allez-y pour votre deuxième question.

M. RAYMOND BÉGIN :

Parce que ça serait un commentaire de dire qu'il devrait dire « un moteur électrique » plutôt qu'un « moteur quatre temps ». Mais ma deuxième question, elle est sur des choses que j'ai entendues sur ce projet-là.

4595

LA PRÉSIDENTE :

4600

Oui?

M. RAYMOND BÉGIN :

4605 Sur les gens qui ont demandé les audiences, à savoir l'impact de la déforestation d'une
pareille cicatrice dans l'environnement et c'est un projet qui est sur le kilomètre 60 au kilomètre
227, ça veut on dire d'environ 167 kilomètres.

4610 Effectivement, le commentaire que j'aurai à faire, je vais le réserver pour la deuxième
partie, mais j'aurais une question à ce moment-ci.

4615 C'est que si on parle de déforestation, moi j'aimerais savoir que si on parle d'un projet
167 kilomètres, hein, où on nous a dit qu'on allait reprendre, là, je ne sais plus pourcentage du
tracé actuel, j'aimerais savoir : dans la réserve faunique des Laurentides, de chaque côté de ce
corridor-là, est-ce que le Ministère peut nous dire -- le gouvernement, là, je ne sais pas lequel
ministère -- combien il y a de kilomètres actuels de routes forestières?

4620 Parce que vous savez que dans les routes forestières, il n'y a pas d'arbres non plus, hein,
c'est très difficile de circuler dans les routes avec des arbres. Et j'aimerais savoir combien de
kilomètres actuellement qu'il y a de routes forestières dans la réserve faunique des Laurentides
et combien on en construit de kilomètres par année?

LA PRÉSIDENTE :

4625 Le ministère des Ressources naturelles, madame Dubreuil, voulez-vous nous répondre à
ça?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

4630 Bien, comme personne répondante du secteur Faune Québec, je suis mal placée pour
répondre pour les gens qui gèrent la forêt et les routes forestières. Alors, comme il n'y a pas
personne qui les représente ici ce soir, on va devoir prendre votre question en délibéré.

LA PRÉSIDENTE :

4635 Est-ce que c'est possible de revenir peut-être... pensez-vous pouvoir rejoindre la
personne et nous revenir là-dessus demain après-midi? Pensez-vous que c'est possible?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

4640 Il faudrait d'abord... -- oui oui.

LA PRÉSIDENTE :

4645 En fait, la question c'est : combien de kilomètres actuellement et ce que ça implique
comme déforestation?

M. RAYMOND BÉGIN :

Combien on en construit par année...

4650

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

4655

M. RAYMOND BÉGIN :

... et combien il y a actuellement de kilomètres de routes forestières dans la réserve faunique des Laurentides. Parce que si on se préoccupe de 167 kilomètres, là, il faut savoir combien de centaines de kilomètres qu'il y a, sinon de milliers, hein? Donc, c'est pour ça que je suis intéressé par le chiffre, alors...

4660

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors, on va faire...

4665

M. RAYMOND BÉGIN :

... comme il est tard, je réserverai mes commentaires ou mes autres questions pour demain. Je vous remercie.

4670

LA PRÉSIDENTE :

Pas les commentaires, mais les autres questions pour demain.

4675

M. RAYMOND BÉGIN :

Pas des vrais commentaires.

LA PRÉSIDENTE :

4680

Les commentaires, c'est dans un mois.

M. RAYMOND BÉGIN :

4685

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Bégin.

4690

Alors demain, si vous... ou de nous revenir peut-être si... à quel moment vous pourriez avoir la réponse ou si vous pouvez nous l'amener pour demain.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

4695

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

4700

Alors, il est très tard. Je veux remercier tout le monde de leur participation. Alors, les audiences vont reprendre demain après-midi à 13 h 30. Merci.

22 h 52 – FIN DE LA SÉANCE

4705

Je, soussignée, LINE PERREAULT, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

4710

Line Perreault, s.o.