

**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**

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

VOLUME 11

---

Séance tenue le 18 mai 2005  
Hôtel la Saguenéenne, Salle Cabaret B  
250, des Saguenéens  
Chicoutimi

**TABLE DES MATIÈRES**

MOT DE LA PRÉSIDENTE .....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
CORPORATION DES CAMIONNEURS EN VRAC DE LA RÉGION 02.....	1
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN .....	9
REGROUPEMENT RÉGIONAL POUR LA SAUVEGARDE DE L'ENVIRONNEMENT .....	21
CONSEIL CENTRAL DES SYNDICATS NATIONAUX DU SAGUENAU- LAC ST-JEAN .....	24
BERTRAND LAVOIE .....	32
DIRECTION RÉGIONALE DE LA SANTÉ PUBLIQUE – RÉGION SAGUENAY.....	37
ASSOCIATION DES HÔTELIERS DU SAGUENAY- LAC ST-JEAN .....	47

---

**13 h 33 – DÉBUT DE LA SÉANCE  
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

**LA PRÉSIDENTE :**

5

Alors, bienvenue, tout le monde. Nous allons reprendre l'audience cet après-midi. Sans préambule, nous allons y aller directement avec le premier intervenant pour la Corporation des camionneurs en vrac de la région 03, monsieur Daniel Tremblay. Bienvenue, monsieur.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

10

02, j'aimerais mieux.

**LA PRÉSIDENTE :**

15

Oui. Excusez. C'est un lapsus, ce n'est pas parce que j'ai mal vu! Merci. Allez-y.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

20

Merci, madame Girard et madame Auclair, monsieur Marquis et monsieur...

**LA PRÉSIDENTE :**

25

Dériger.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

30

O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ah, vous avez la...

**M. DANIEL TREMBLAY :**

35

C'est à cause de l'ordinateur, là, l'écran. Je vous remercie de nous laisser la chance de nous exprimer. Je commence :

**«La Corporation des camionneurs en vrac...»**

40

**(Lecture du mémoire)**

**«... afin de compenser cette situation inéquitable.»**

45

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

50 Merci beaucoup, monsieur Tremblay. Une première question. Je comprends bien, là, que dans le cadre de la présentation de votre mémoire, vous faites état d'une situation actuellement qui est... en fait, c'est la Commission des transports du Québec qui statue sur les territoires. On comprend que ça a changé depuis quelques années et qu'il y a eu des interventions de faites mais qui n'ont rien donné. Quelles sont les raisons qui ont été apportées pour ne pas revoir la position?

55

**M. DANIEL TREMBLAY :**

60 Dans le temps, en 1984, c'était un territoire non organisé, ça n'avait aucune zone de vrac qui appartenait à personne. La région de Québec a demandé la zone à la Commission des transports qui lui ont donnée tout simplement. Mais durant toutes les années antérieures à 1984, ça a toujours été le camionneur artisan de la région 02.

65 Nos membres, ce n'est pas compliqué, ils trouvent ça aberrant que ce soit quelqu'un de Charlevoix ou de Montmorency qui vienne travailler dans le parc des Laurentides, qui ont à effectuer à peu près 200 kilomètres pour se rendre sur les lieux de travail, qui n'ont même pas à utiliser cette route-là pour se rendre chez eux.

**LA PRÉSIDENTE :**

70 Mais on comprend les raisons dont vous faites état dans votre mémoire, là, des raisons pour lesquelles vous trouvez ça inacceptable. Mais quelles ont été les raisons qui ont été données par la Commission des transports pour refuser de vous redonner – vous dites, dans votre mémoire, que vous avez fait des représentations mais que ça n'avait pas rien donné jusqu'à maintenant. Qu'est-ce qu'ils vous donnent comme raison pour dire : «Non, on ne remet pas ça en question»?

75

**M. DANIEL TREMBLAY :**

80 Moi, personnellement, qu'est-ce que j'ai entendu, c'est plus une question politique, une question politique qu'il y a quelqu'un au parti qui est là-bas à Charlevoix et on a un mouvement aussi qui était au parti ici dans la région. Si les deux sont du même parti, c'est sûr qu'ils ne veulent pas se contredire, ça fait que pour l'instant, c'est ça, c'est plus politique que...

**LA PRÉSIDENTE :**

85

Mais il n'y a pas eu de raison officielle qui vous a...

**M. DANIEL TREMBLAY :**

90

Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

... été donnée pour refuser à la Commission des transports?

95

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Non. Une raison bien, bien facile, c'est s'ils commencent à jouer avec les zones de vrac, bien, un autre secteur ou une autre région ou une autre place vont vouloir faire les mêmes changements.

100

**LA PRÉSIDENTE :**

Et donc, on comprend de votre mémoire que vous comprenez que ce n'est pas le BAPE qui peut régler la question à la place de la Commission des transports du Québec, mais ce que vous demandez, c'est qu'il y ait des clauses spéciales pour avantager, c'est-à-dire, si je comprends bien, c'est que l'excédent de la région 03 vous soit accordé.

105

**M. DANIEL TREMBLAY :**

En plein ça.

110

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais normalement, ce n'est pas automatiquement comme ça, la région la plus près?

115

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Par la logique, par les entrepreneurs généraux, c'est sûr que c'est ça, la logique. Ça fait que souvent, ils ont besoin de camions de dernière minute, ils vont appeler la région la plus près; la région la plus près, c'est la région 02, par la logique. Souvent, on va être appelés comme dépannage. Nous autres, la seule affaire qu'on voudrait c'est... lors des recommandations du BAPE, que ce soit un automatisme. Même la région de Québec est d'accord avec cette avenue-là, que ce soit nous autres qui y aillent.

120

125

**LA PRÉSIDENTE :**

Que vous soyez priorisés...

130

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Priorisés, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

135

... pour l'excédent de ce que la région 03 ne peut pas appliquer.

140 Concernant la situation actuelle, je sais que, bon, il y a eu le projet d'Alcan qui s'est  
terminé, il y a celui de Péribonka qui est commencé. Pour vos membres, actuellement, il ne doit  
pas y avoir grand chômage, là; est-ce que ça marche beaucoup, est-ce que vous êtes très  
sollicités actuellement ou pour les prochaines années?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

145 Non. Personnellement, là, on attend beaucoup le projet de la 175 parce que, en ce  
moment, on a le... moi, j'appelle ça le fléau des camions hors route qui... genre, un camion hors  
route vaut à peu près trois ou quatre 10 roues. Quand on parle de Péribonka IV, il y a beaucoup,  
beaucoup de camions hors route. Ça fait que, en ce moment, à Péribonka IV, je peux vous dire  
150 qu'il n'y a aucun camionneur du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui travaille en ce moment la matière  
en vrac.

Si on parle de travail en général, même au niveau du ministère des Transports, ce ne  
sera pas la meilleure des années. Puis deuxièmement, en ce moment, c'est excessivement  
tranquille puis on s'attend encore à un été très, très, très tranquille.

155

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Donc, il n'y a pas eu d'entente de signée avec l'Association des camionneurs en  
vrac pour permettre, entre autres, la possibilité des camionneurs d'aller sur les chemins forestiers  
160 et tout ça, pour Péribonka?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Bien, pour Péribonka, le déboisement est fait. On a eu... ils appellent ça le retour sur  
165 l'investissement de 40 %, les retombées économiques régionales. Ils les ont introduits aux devis  
de chaque...

**LA PRÉSIDENTE :**

170 Oui?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Au début, on avait les clauses 50-50 qu'ils avaient instaurées sur les chemins publics, là,  
175 d'Hydro-Québec, qu'ils ont mis à tous les devis...

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

180

**M. DANIEL TREMBLAY :**

185 ... lors des audiences du BAPE parce que ça avait été une recommandation. Mais là, pour l'instant, je peux vous dire qu'il n'y a aucun camionneur qui travaille dans Péribonka IV, là, malgré que c'est un des plus gros chantiers au Québec, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

190 O.K. Et puis à court ou à moyen terme, est-ce qu'il va y avoir une période où ça va être plus utilisé?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

195 On a été rencontrés voilà environ deux, trois semaines. Ils ont un petit pont à déménager, ça va être à peu près... une période à peu près de 2-3 semaines à une quinzaine de camionneurs. Puis si on parle peut-être la moraine, pas cette année, dans l'autre année, là, le transport de la moraine pour étancher les parois, là, du barrage.

**LA PRÉSIDENTE :**

200 O.K.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

205 Ça fait que nous autres, en général, dans la région 02, ce n'est pas... on va dire un drôle de mot, c'est pas le Klondike, là...

**LA PRÉSIDENTE :**

210 Non?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

215 ... au niveau du camionnage en vrac.

**LA PRÉSIDENTE :**

220 Et donc, toute la question de la gestion des déblais, actuellement, vous n'êtes pas sollicités par ça?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Non, pas pour l'instant.

225 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Mon collègue aurait des questions aussi.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

230

Oui, pas de trouble.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

235

Dans votre mémoire, vous faites mention d'un élément, c'est toute la question des accès forestiers.

**M. DANIEL TREMBLAY :**

240

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

245

Bon. On parle des accès aux cinq kilomètres. Vous semblez indiquer qu'il y a un problème avec ces accès-là; c'est quoi exactement le problème que vous...

**M. DANIEL TREMBLAY :**

250

Non.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non?

255

**M. DANIEL TREMBLAY :**

260

Moi, je vois ça d'un bon œil dans le sens qu'on va avoir, genre, 483 acres de terrain à couper, 483 acres de bois à transporter. Moi, je fais mention, là, du rapport Coulombe, là, en ce moment, on voit ça dans nos scieries ou bien on voit ça dans nos camionnages que c'est coupé peut-être de 20 % au niveau du camionnage, au niveau forestier. Ça fait que nous autres, on voit ça d'un bon œil que le BAPE ou le ministère des Transports ait demandé qu'il y ait des sorties forestières chaque cinq kilomètres et avec le reboisement, là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

265

O.K. Parce que de la façon que c'était indiqué, on pouvait comprendre que le fait qu'il y avait des accès seulement aux cinq kilomètres, ça faisait en sorte qu'il y avait plus de travail pour les camionneurs mais en termes de manœuvre.

270

**M. DANIEL TREMBLAY :**



C'est en plein ça – pas nécessairement, non.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

275

Non?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

280

Non, pas nécessairement. Nous autres, on voit d'un bon œil, là, la coupe du quatre cent... ça fait travailler notre monde, autrement dit, on voit plus ça dans ce sens-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

285

O.K. Pour revenir à tout à l'heure, la question des contrats qui peuvent vous être accordés, vous, en fait, quand vous êtes sollicités pour du travail, c'est quand, par exemple, un entrepreneur n'a pas de camion puis il vous appelle; c'est comme ça que ça fonctionne ou c'est quand il y a des surplus de travail qu'ils vous appellent?

290

**M. DANIEL TREMBLAY :**

295

Non. En ce moment, le ministère des Transports, on est privilégiés à 50 % en matière en vrac. Ce qui se passe lors de la construction de la 175, on a les camions hors route qui vont faire des déblais remblais qu'ils appellent et tout l'excédent, là, que le... l'entrepreneur peut mettre deux camions, il est obligé d'appeler deux camionneurs artisans.

300

De la manière que ça procède, il va faire ses déblais remblais avec ses camions hors route puis qu'est-ce qui reste, on appelle ça de l'emprunt, là, des granulaires moins gros que de la grosse pierre ou du gros enrochement, va être fait à 50-50 via l'entrepreneur avec l'organisme de courtage touché.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

305

Donc, ce n'est pas nécessairement quand l'entrepreneur n'a pas, disons, les ressources, là, il y a une entente qui...

**M. DANIEL TREMBLAY :**

310

C'est ça.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... vous donne... qui vous accorde une partie du travail, de toute façon?

315

**M. DANIEL TREMBLAY :**

320 C'est en plein ça. Malgré que ce chantier-là va se faire construction tout le long. Souvent, l'entrepreneur, lui, ne veut pas mettre ses camions 10 roues dû parce qu'il faut qu'il paie, mettons 35-36 \$ son chauffeur, ça fait que ça lui vient à un coup... sa rémunération, il ne lui en reste pas assez, ça fait qu'il fait affaire peut-être dans tous ses emprunts qu'il appelle, ses granulaires plus petits, il fait affaire avec des organismes de courtage à cent pour cent, dans ce temps-là.

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

Puis vous, vos tarifs sont fixés, c'est un tarif fixe...

**M. DANIEL TREMBLAY :**

330 Selon le ministre des Transports.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

335 ... établi par le Ministère?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

340 Établi par le Ministère. Par chance qu'on a ces clauses-là qui nous tiennent parce que sinon, je peux vous dire que ça ferait un petit peu comme d'autres chantiers privés, on ne serait pas là, on ne participerait pas.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

345 O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

350 Est-ce que dans les travaux des dernières années, pour la 175, les améliorations qu'il y a eu, vous avez été sollicités un peu dans la région?

**M. DANIEL TREMBLAY :**

355 Oui, c'est sûr quand c'est notre... comme je dis dans le mémoire, on a juste 27 %. Ils appellent ça de la réserve faunique des Laurentides puis si on parle de la 73, de la 175, on a juste 20 %, on a été sollicités à 20 %.

360 Si on recule de voilà deux ans, ils ont fait Stoneham. Stoneham, ça a été le monde de Québec. Ça, c'est de bonne guerre, c'est dans leur coin, c'est dans leur secteur. En ce moment, il y a des travaux qui se donnent proche de L'Étape qui pourrait être notre secteur mais les gens du Saguenay-Lac-Saint-Jean, les camionneurs ne sont pas là, puis c'est eux autres qui

pratiquent ce chemin-là puis c'est eux autres qui ont revendiqué pendant peut-être 20 ans la construction de la 175. Avec tous, tous, tous les organismes, que ce soit Accès-Bleuets, n'importe qui, c'est nous autres qui revendiquent ça puis fort et haut les mains, mais pour l'instant, on a juste 27 % de la réserve faunique des Laurentides. C'est ça qu'on trouve aberrant.

365

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Je vous remercie beaucoup.

370

**M. DANIEL TREMBLAY :**

Merci. Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

375

Alors, je vais appeler le prochain participant, pour le Conseil régional de l'environnement et du développement durable Saguenay–Lac-Saint-Jean, monsieur Daniel Groleau. Bonjour, Monsieur Groleau.

380

**M. DANIEL GROLEAU :**

Bonjour.

**LA PRÉSIDENTE :**

385

Bienvenue.

**M. DANIEL GROLEAU :**

390

Bonjour à tous.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous vous écoutons.

395

**M. DANIEL GROLEAU :**

400

Donc, rapidement, un bref rappel. Même je pense que vous commencez à connaître les conseils régionaux en environnement. Donc, on est présents dans toutes les régions administratives du Québec. On a eu l'occasion de le voir durant ce BAPE-là. Donc, nous sommes représentés au niveau national par le Regroupement des conseils régionaux en environnement du Québec qui est au service des CRE, donc afin de développer une vision nationale en matière d'environnement.

405 Mais ceci dit, les conseils régionaux en environnement sont des organismes tout à fait  
autonomes. Donc, je vais lire mon mémoire, il n'est pas très long.

**LA PRÉSIDENTE :**

410 Nous vous écoutons.

**M. DANIEL GROLEAU :**

415 Donc, on a toujours suivi ce dossier-là de près depuis maintenant 30 ans, en fait, le  
Conseil régional de l'environnement a 30 ans à peu près et, en fait, a été fondé en 1973. Donc,  
souvent, quand on fait l'historique autour de cette route-là, on nous ramène au début des années  
70. Donc, on a toujours été là, mais on n'a jamais vraiment émis de commentaires ou pris de  
position puisqu'il n'y avait pas de projet. On avait un souhait, c'est-à-dire d'améliorer la sécurité  
de cette route-là mais il n'y avait pas de projet concret.

420  
425 Donc, pour nous, c'est la première fois qu'il y a vraiment un projet sur la table, c'est-à-dire  
depuis quelques mois, le promoteur qui est le ministère des Transports du Québec nous a  
soumis un projet de route à quatre voies divisées. Donc, c'est dans ce contexte-là qu'on se  
présente aujourd'hui puis qu'on peut émettre finalement des commentaires.

**«Nous avons eu l'occasion de participer...**

**(Lecture du mémoire)**

430 **«... ne font pas cependant l'unanimité entre les experts. »**

435 Je fais référence, entre autres, au document, les questions adressées par le ministère de  
l'Environnement ou la comptabilité faite par Pêches et Océans Canada ne représente pas  
nécessairement la même vision que le ministère de l'Environnement du Québec en a.

**«Les techniques de stabilisation des berges et de protection d'habitat semblent  
plutôt adéquates et même parfois avant-gardistes.»**

440 Il faut le reconnaître, le MTQ utilise des techniques, entre autres, de génie végétal, là,  
pour stabiliser les berges le long des cours d'eau, qui sont assez innovatrices, ce qui fait un peu  
changement de l'enrochement qui est largement utilisé un petit peu partout au Québec encore et  
encore dans ce projet-ci d'ailleurs, on... fait partie intégrante des solutions retenues à quelques  
endroits.

445 **«Nous émettons certaines craintes aussi...**

**(Lecture du mémoire)**

**«... d'évaluation et d'examen environnemental.»**

450

Impacts sur la grande faune. Il y a peu de choses qui ont été dites, notamment sur le caribou forestier qui vient d'obtenir le statut d'espèce menacée, donc, je pense que tout doit être mis en œuvre pour minimiser les impacts sur cette espèce-là et on en connaît très peu de choses malheureusement.

455

Notamment, au niveau de son habitat, je sais qu'ici dans la région, il y a plusieurs travaux puisqu'il y a des contraintes liées à l'intervention forestière, donc il y a plusieurs travaux qui s'effectuent présentement avec des colliers émetteurs afin de suivre ces caribous-là et bien connaître leur habitat, chose qu'on ne connaît pas pour la harde qui existe au niveau du parc des Grands Jardins et qui semble être celle qui se déplace un petit peu partout dans la réserve faunique.

460

465

Donc, il y aurait certainement avantage à travailler avec les spécialistes de Faune Québec qui continuent à faire leurs travaux pour mieux connaître l'habitat et peut-être avoir des mesures particulières pour protéger cette espèce.

470

Maintenant, j'aimerais vous parler du rôle du BAPE dans tout ce projet-là. En fait, on s'est attardés un petit peu là-dessus parce que ça nous a interpellés, en fait, il s'est dit beaucoup de choses, il s'est écrit beaucoup de choses.

**«Depuis les trois dernières années...**

**(Lecture du mémoire)**

475

**«... mandat confié par le gouvernement. »**

480

Aussi, toute la question du mandat élargi, tantôt je vous entendais même répondre à l'intervenant avant, qu'on ne pouvait pas traiter de la question que l'intervenant vous posait ou amenait au BAPE, que ce n'était pas votre rôle. On a eu cette expérience-là d'ailleurs dans Péribonka 4 où on a essayé d'élargir le débat sur les enjeux énergétiques.

485

Ici, on a un débat concernant des infrastructures de transport, donc des choix de transport durable pour le Québec. On n'en a pas de tribune, il n'en existe pas de tribune où les gens peuvent faire valoir leur opinion sinon celle du BAPE.

490

Donc, on aurait souhaité que le BAPE se voit conférer un mandat et des pouvoirs d'enquête qui lui permettraient, dans le cas d'un projet d'infrastructure de transport, de voir le projet dans un contexte plus global, soit celui du développement durable du transport au Québec.

Notamment, face à nos enjeux, on est quand même signataire du protocole de Kyoto jusqu'à preuve du contraire, donc on a des enjeux à respecter. En tout cas, sans dire que les choix qu'on ferait présentement vont à l'encontre, il aurait été bien de nous poser la question. Ça fait le tour un petit peu de ce que j'avais à vous présenter.

495 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Groleau. Juste pour vous spécifier que... tout à l'heure je faisais référence à la capacité du BAPE à pouvoir intervenir dans un cadre d'émission de permis ou une structure, comme une commission de transport qui détermine des zones ou des... Par contre, ça n'exclut pas le BAPE de voir l'ensemble de la problématique qui est posée par les intervenants et d'avoir une idée ou d'avoir une réflexion sur l'ensemble des aspects qui sont proposés ou qui sont dits.

505 Alors, pour commencer, je vais passer la parole à ma collègue qui avait quelques questions. Merci.

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

510 Bonjour, Monsieur Groleau.

**M. DANIEL GROLEAU :**

Bonjour.

515 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Justement, concernant le dernier sujet que vous avez abordé, là, qu'est-ce que vous pensez qui devrait être examiné ou qu'est-ce qui mériterait d'être précisé, là, dans le cadre d'un mandat élargi?

520 **M. DANIEL GROLEAU :**

Non, bien, en fait, ce qui a été largement... on a entendu beaucoup de choses, là. Je ne peux pas, de mémoire... quand je dis que ça nous a laissé une curieuse impression, je ne veux pas reprendre les propos de mon collègue de Québec mais, à un moment donné, je l'ai entendu dire, à un moment donné : «Pourquoi mettre de l'énergie dans un BAPE si on semble connaître la réponse d'avance?» Notamment, ça.

530 Moi, ça nous a dérangés un peu parce qu'il y a eu beaucoup de commentaires qui ont été faits -- je ne nommerai pas les politiciens qui ont fait des commentaires, mais tant de Québec que d'ici -- où on semblait déjà orienter la décision du BAPE, chose qui ne devrait pas se faire en principe.

535 Ce n'est pas une enquête, ce n'est pas un tribunal, le BAPE, mais on devrait quand même avoir le respect de ne pas... du moins, de ne pas se prononcer lorsqu'on est des élus, de ne pas se prononcer sur les enjeux d'un BAPE surtout lorsqu'on vient de lui confier un mandat de réaliser, bon, une enquête.

540 On a entendu aussi beaucoup de choses sur le fait qu'on parlait beaucoup d'économie.  
Vous traitez de développement durable. Le pôle économique est un des pôles du  
développement durable. Il n'y a pas de mal à parler d'économie ou à justifier un projet sur une  
base économique, ça touche tout le monde.

545 Donc, moi, autant je m'attends à ce que le BAPE traite d'environnement, bien entendu, ça  
a été son rôle depuis sa création, on sent que le BAPE se dirige vers des changements, on lui  
donne un mandat de développement durable, donc ça vous amène à toucher à des questions  
économiques, à des questions sociales aussi.

550 Donc moi, je sens que c'est votre rôle, mais ça a été mal perçu des gens. Des fois, on  
disait : «Ah, ce n'est pas son rôle de parler d'économie, on devrait l'entendre parler  
d'environnement.»

555 Mais je pense que le BAPE est mal connu de la part des citoyens. Aussi de le mettre  
dans un contexte, si on comparait à ce qui se passe dans d'autres provinces, je pense que les  
Québécois seraient fiers de leur institution.

560 Moi, je veux dire, on voit d'autres des problématiques environnementales qui surviennent  
dans d'autres projets ou des communautés qui sont prises face à des projets qui sont non  
souhaités par la population, ils ont à peu près aucun mot à dire, donc aucun recours. Donc, on  
est quand même... dans certains cas, le BAPE nous sert très bien comme population; dans  
d'autres cas, bien, on semble moins l'apprécier mais je pense qu'il faudrait reconnaître sa  
pertinence surtout.

565 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Mais dans votre mémoire, là, vous faites allusion au fait que, bon, le développement  
durable, on devrait considérer le transport en lien avec nos engagements vis-à-vis de Kyoto, là,  
qu'est-ce qui vous interpelle là-dedans, là, par rapport...

570 **M. DANIEL GROLEAU :**

Bien, c'est parce que vous avez à vous prononcer... nous autres, on nous a souvent dit :  
«Prononcez-vous pas... lorsque vous arrivez au BAPE, ne vous prononcez pas sur un autre  
projet ou sur une alternative, prononcez-vous sur le projet.»

575  
580 Donc, vous devez, vous avez un mandat. Si on relit le mandat, votre mandat, c'est de  
vous soumettre un rapport sur l'amélioration de la route 175, pas de soumettre un rapport sur les  
enjeux de la 175 dans le contexte du protocole de Kyoto, des enjeux de transport durable, du  
transport intermodal, de tous les choix qu'on aurait pu traiter ici, on aurait pu parler d'alternative,  
on aurait pu parler d'un paquet de choses. Mais, bon, on sent qu'on a à se prononcer sur le  
projet qui nous est proposé, qui est un quatre voies divisées dans le parc des Laurentides, dans  
la réserve faunique des Laurentides et un point, c'est tout. Il n'y a pas d'alternative, en fait.

585           Donc, ça, c'est un petit peu la contrainte à chaque fois qu'on se présente devant un  
BAPE, si on veut avoir du succès dans nos recommandations, il faut se prononcer sur le projet et  
non pas sur une alternative.

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

590           Parfait. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

595           Juste pour vous dire que ça peut être une perception de votre part, dire que le BAPE se  
prononce sur un projet à l'étude, mais peut remettre aussi en perspective le projet en regard de  
l'ensemble des grands enjeux. Vous faisiez référence aussi à...

**M. DANIEL GROLEAU :**

600           Péribonka.

**LA PRÉSIDENTE :**

605           ... Péribonka où on l'a remis dans le contexte d'un débat public sur l'objectif et les  
orientations en matière d'énergie. Et tout ça, on l'a demandé, en fin de compte, on l'a eu aussi.

**M. DANIEL GROLEAU :**

610           Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça a été un succès.

615           **M. DANIEL GROLEAU :**

Première recommandation. Mais deuxième recommandation, c'était de donner l'aval au  
projet. Donc, on voit que c'est...

620           **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais ça dépend...

**M. DANIEL GROLEAU :**

625           Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**



630 On ne discutera pas sur la réalisation.

**M. DANIEL GROLEAU :**

Non, tout à fait, tout à fait.

635

**LA PRÉSIDENTE :**

640 Mais ce que je veux dire, c'est que le débat peut se faire. C'est un peu pour ça, c'est dans ce sens-là que ma collègue vous demande. Mais si vous voulez mettre sur la table la question du débat plus élargi de cette route-là définie dans un contexte plus global d'orientation en matière de transport, quelle serait votre réflexion là-dessus ou vos propositions qui pourraient être faites pour l'analyse de cet aspect-là?

**M. DANIEL GROLEAU :**

645

Bien, en fait, la recommandation est peut-être beaucoup plus à celui qui vous confère le mandat qu'à vous. Le souhait, ce serait que ces mandats-là qui soient confiés amènent le BAPE à le voir dans un... invitent les gens à se prononcer dans un contexte plus global. Quand on relit le mandat pour la 175, il est assez restrictif, on ne parle pas d'enjeux nécessairement globaux au niveau du transport ou de nos choix de transport qu'on fait au Québec.

650

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

655

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

660 Quand vous parlez justement de choix, est-ce que vous parlez d'une recommandation à l'échelle du Québec ou à l'échelle d'un projet? Qu'est-ce que vous voyez un peu comme...

665

**M. DANIEL GROLEAU :**

Bien, de le mettre dans un contexte plus global, pas juste dans le contexte...

670

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Plus global, mais à même le projet?

**M. DANIEL GROLEAU :**

675

... d'un lien qui réunit deux régions, là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

675           Donc, ce n'est pas nécessairement un projet... un débat public sur les transports au Québec, ce n'est pas nécessairement ça que vous voulez?

**M. DANIEL GROLEAU :**

680           Écoutez, certainement, oui, si vous me faites l'invitation, on ne l'a pas mis comme recommandation mais qu'on ait un débat public sur nos choix de transport au Québec, écoutez, si vous voulez que je vous renvoie un addenda, je vais le faire, mais... puis si vous voulez l'inscrire dans le rapport. Mais je pense qu'il est grandement temps d'avoir ce débat-là au Québec et que ce soit un débat de société, qu'on fasse des choix de transport.

685

**LA PRÉSIDENTE :**

          Juste vous rajouter que si pour... la lecture que vous avez faite du mandat, si vous vous êtes senti un peu restreint à l'égard de certains aspects que vous auriez aimé discuter ou mettre sur la table, ce que la commission vous dit, c'est que vous êtes... c'est recevable aussi, ça. Alors, si vous voulez rajouter un addenda, il n'y a pas de problèmes, là.

690

**M. DANIEL GROLEAU :**

695           Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

          C'est que ce qu'on vous pose comme question, parce que vous soulevez quand même un élément qui est intéressant et tout ça, est-ce que, en dehors de l'aspect... parce qu'on regarde les aspects, bien sûr, sur le milieu humain, sur le développement économique, on regarde les aspects de justification sur l'ensemble des problématiques, les impacts, les répercussions. Maintenant, où se situe le projet en termes de configuration géographique, oui, mais dans l'ensemble aussi, comment il se situe au niveau des problématiques qu'il soulève. Tout peut être mis sur la table.

705

**M. DANIEL GROLEAU :**

          Sauf que l'analyse finale qui sera faite de votre rapport risque, elle, de tenir compte que le mandat a été donné dans le cadre d'un projet.

710

**LA PRÉSIDENTE :**

          Oui.

715

**M. DANIEL GROLEAU :**

720 Donc, si le mandat, lui, il était élargi au départ... parce qu'on a à se prononcer sur des choix énergétiques, on a à se prononcer sur des choix de transport, sur un paquet de choses mais ils sont vus projet par projet, c'est tous des petits îlots, jamais on les réunit ensemble puis de donner au BAPE un mandat aussi d'analyser ça dans un contexte plus global.

**LA PRÉSIDENTE :**

725 O.K. Donc, on comprend, là, de votre intervention, que ce que vous suggérez, c'est qu'il y ait, à un moment donné, un débat là-dessus de façon plus globale en termes de transport au Québec?

**M. DANIEL GROLEAU :**

730 Oui. Vous comprenez bien ma recommandation.

**LA PRÉSIDENTE :**

735 Oui?

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

740 Peut-être... c'est plutôt la première partie de votre mémoire sur laquelle je reviens, là.

**M. DANIEL GROLEAU :**

Oui?

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

750 C'est que, à un moment donné, vous mentionnez qu'il est clairement admis que, par le passé, le suivi environnemental auprès des entrepreneurs avait fait défaut. Je ne sais pas si vous pourriez élaborer un peu plus pour qu'on comprenne qu'est-ce que vous amenez avec ce point-là?

**M. DANIEL GROLEAU :**

755 Réponse du ministère des Transports dans les réponses qu'ils ont fournies aux questions du ministère de l'Environnement. Donc, c'est à eux qu'il faudrait le demander, mais ils admettent volontairement que le suivi environnemental des travaux par le passé a souvent fait défaut, qu'ils étaient en mode réaction. Ils n'étaient pas capables nécessairement de contrôler les entrepreneurs, c'est tous des sous-contrats naturellement. Bon.

760 Là, on peut voir aussi l'ampleur de ce chantier-là. Quand on a affaire à des petits travaux ponctuels de réparation dans la réserve faunique sur la 175, c'est une chose, mais j'imagine que

si cette route-là se met en œuvre, on va avoir droit à un chantier... plusieurs chantiers majeurs. Donc, on s'attend à ce qu'il y ait une surveillance environnementale qui soit adéquate.

765 Si elle a fait défaut par le passé, il faudrait en faire un constat, un diagnostic, qu'est-ce qui a fait défaut? Est-ce que c'est un manque de ressources, est-ce que c'est un manque de personnel, donc manque d'information par rapport aux entrepreneurs, manque de formation?

770 Donc, c'est tout ça. Je ne possède pas les réponses. Ce que je sais, c'est qu'ils admettent que ça a fait défaut.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

775 Mais quand vous dites qu'ils l'admettent, ça, c'était dans la première partie de l'audience ou si vous faites référence à autre chose que ce que l'on a entendu en première partie?

**M. DANIEL GROLEAU :**

780 Je vous l'ai dit dans le... vous pouvez aller le lire textuellement, là, c'est une réponse du ministère des Transports au ministère de l'Environnement. Donc, c'est dans les documents qui sont déposés pour la...

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

785 Dans ce projet-ci...

**M. DANIEL GROLEAU :**

790 Oui. Oui, oui.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

... pour la première partie de l'audience. O.K.

795 **M. DANIEL GROLEAU :**

Oui, oui.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

800 J'avais une autre question concernant la grande faune. Vous parlez que l'on devrait apporter plus d'attention en ce qui concerne le caribou des bois pendant les travaux. Avez-vous des préoccupations qui iraient plus loin que la période des travaux mais la période d'utilisation, la période d'opération de la route? Parce que vous n'en faites pas mention, là, dans votre mémoire.

805

**M. DANIEL GROLEAU :**

810 Bien, oui, toujours. C'est sûr qu'on souhaiterait qu'il y ait des préoccupations qui vont plus loin que la période des travaux. Mais je pense que si on réussit à bien connaître ou à bien cerner son habitat présentement, il risque d'être le même après les travaux ou pendant les travaux, donc s'il y a une attention particulière. Parce qu'on sait qu'il y a une zone dans le parc où le caribou est souvent aperçu pas très loin de la route. À quelle fin? Ça, on le sait mal. À quelle occasion qu'il se retrouve là? Ça, on connaît mal ces données-là. Est-ce que c'est pour s'alimenter? Est-ce que c'est pour se protéger?

815  
820 Donc, si on avait ces données-là, je pense qu'il y a des spécialistes de plus en plus sur la question du caribou forestier parce que c'est un sujet qui est très étudié présentement au Québec. Donc, je pense que l'invitation, c'est peut-être au ministère des Transports à se tenir au fait peut-être des études qui sont faites, des connaissances qui sont apportées jour après jour dans le dossier du caribou forestier puis peut-être de réagir en fonction de ça.

825 Les experts, là, ils se retrouvent surtout à Faune Québec, là. Ici dans la région, on en a plusieurs, là, qui travaillent notamment avec des compagnies forestières. Donc, on a une équipe qui est en place, là.

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

C'est bien.

830 **LA PRÉSIDENTE :**

Une dernière question.

835 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

840 Monsieur Groleau, est-ce que vous avez des préoccupations à l'égard de d'autres espèces qui pourraient être menacées par les travaux? Vous avez mentionné le caribou, est-ce qu'il y a d'autres espèces fauniques qui sont préoccupantes pour vous?

**M. DANIEL GROLEAU :**

845 Bien, disons que honnêtement, on l'a dit aussi dans le mémoire, là, je pense qu'il y a beaucoup de choses qui ont été pensées dans la conception du projet, je pense qu'il y a beaucoup d'efforts qui ont été mis en œuvre pour faire... il faut être lucide, là, c'est impossible de faire un projet de cette ampleur-là sans qu'il n'y ait d'impact. Mais je pense que tout a été mis en œuvre, je pense, pour minimiser les impacts, ça, on est prêts à le reconnaître, là. Ce n'est pas un mauvais projet en soi, là, sauf que...

850 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Donc, vous semblez assez satisfait en général, là, des mesures qui ont été prises par le ministère...

855

**M. DANIEL GROLEAU :**

Oui.

860

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

... des Transports pour atténuer les impacts. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

865

Merci, monsieur Groleau.

**M. DANIEL GROLEAU :**

870

C'est bien. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

875

Alors, je vais appeler la prochaine participante. Pour le Regroupement régional pour la sauvegarde de l'environnement, madame Élise Gauthier, s'il vous plaît. Bonjour, Madame Gauthier. Vous êtes accompagnée?

**Mme ÉLISE GAUTHIER :**

880

Bonjour, Madame la Présidente, Madame et Messieurs les Commissaires. Bon après-midi. Permettez-moi de vous présenter la présidente du Regroupement régional des citoyennes et des citoyens pour la sauvegarde de l'environnement, madame Renée Dubois qui va débiter la présentation du mémoire.

885

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour. Bienvenue.

**Mme RENÉE DUBOIS :**

890

Bonjour à tous.

**«Le Regroupement régional des citoyennes et citoyens...»**

895

**(Lecture du mémoire)**

«...et celle de tout le Québec.»

Merci, Madame la Présidente.

900

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, madame Gauthier, madame... Je vais d'abord passer la parole à mon collègue, monsieur Marquis.

905

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Bonjour, madame Gauthier.

910

**Mme ÉLISE GAUTHIER :**

Bonjour, monsieur Marquis.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

915

Alors, il y a un point que j'aimerais connaître un peu mieux, vous excuserez mon ignorance, là, mais le manifeste de transport. Et vous nous dites que ça a déjà été en vigueur, vous voulez le remettre en vigueur. Qu'est-ce que c'est exactement et comment, peut-être, dans votre esprit, ça peut vraiment protéger contre des déversements de produits dangereux?

920

**Mme ÉLISE GAUTHIER :**

Les manifestes de transport sont des écrits qui sont exigés par l'entreprise qui fait le chargement, c'est-à-dire qui produit une matière qu'elle veut faire transporter. Ça consiste en expliquant le contenu réel du chargement, c'est-à-dire, je vais prendre un exemple, des sols contaminés à l'heure actuelle qui sont transportés et qui nous proviennent des États-Unis. Ils arrivent dans la région vers l'incinérateur dont on vous parlait au début, ce pourquoi le regroupement a été formé.

925

Ces sols-là sont contaminés au BPC, mais aussi à d'autres organochlorés. On en a même qui pourraient être contaminés par des matières dangereuses. À l'heure actuelle, il n'y a rien au Québec qui vous dit quel type de contamination se retrouve dans ces sols contaminés.

930

Si avant le déversement à quelque part à l'intérieur de la réserve, bien, les gens de la Sécurité publique sont incapables d'établir des plans d'urgence pour faire face à de tels déversements parce qu'ils ne savent pas qu'est-ce qu'il y a dans le camion.

935

Et ça, ça a déjà existé dans les années 80, le manifeste de transport existait et ils étaient déposés au ministère de l'Environnement et les deux entreprises... celle qui reçoit – je prends toujours mon exemple de sols contaminés – celle qui reçoit fait aussi des tests pour voir si le chargement est correct dans le sens où, par rapport à ce que l'entreprise qui fournit ces sols

940

contaminés, par rapport à la description que cette entreprise a donnée, celle qui reçoit, normalement, fait aussi des prélèvements et fait des tests pour savoir si les deux concordent, pour voir s'il n'y a pas eu d'ajouts en cours de route. Bon. Et ça existait, ces manifestes-là, dans les années 80.

945

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Et est-ce que ce n'était que pour le transport de produits dangereux ou si c'était...

950

**Mme ÉLISE GAUTHIER :**

C'était pour tout...

955

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

... pour tout le camionnage?

**Mme ÉLISE GAUTHIER :**

960

... tout, tout le camionnage.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Pour tout le camionnage. Et est-ce qu'il y avait une façon que ça pouvait être utilisé, disons, rapidement? Parce que le fait de rentrer un document au ministère de l'Environnement n'assure pas une réponse rapide à une catastrophe, je suppose. Est-ce qu'il y avait un moyen que...

965

970

**Mme ÉLISE GAUTHIER :**

Oui. Bien, le ministère des Transports, lui... c'est-à-dire le ministère de la Sécurité publique, à ce moment-là, recevait aussi le devis, le manifeste et alors, à ce moment-là, ils pouvaient savoir, ils pouvaient calculer, un, le nombre de camions; deux, qu'est-ce qu'ils transportaient et établir des plans au niveau de la sécurité.

975

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Bien. Merci.

980

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Pourquoi ça a été abandonné, madame?

985

**Mme ÉLISE GAUTHIER :**



990 Probablement parce que les camionneurs l'ont demandé. C'est quand même un papier de plus à remplir pour les entreprises et pour... tant les entreprises qui, effectivement, chargent les camions que celles qui reçoivent à l'autre bout et qui vérifient que le chargement est correct.

995 C'est sûr que pour plusieurs entreprises, remplir des papiers, c'est peut-être plus fastidieux. Mais à ce moment ici, ça m'apparaît très important de le remettre en vigueur parce que ça nous permettrait de savoir vraiment quelles marchandises, quels produits sont véhiculés sur les routes du Québec.

1000 Comme ça, ça permettrait... parce que j'ai eu l'occasion de jaser avec monsieur Langlois après la séance à Chicoutimi et puis il me disait : «Bien, Madame Gauthier, c'est vrai, vous avez raison, on ne le sait pas qu'est-ce qu'il y a dans les camions. Et puis on prépare nos plans au mieux de notre connaissance.»

1005 Mais si c'était beaucoup plus détaillé, bon, dans quelle proportion, par exemple, on retrouve... je ne sais pas, moi... de l'uranium dans les chargements de terre ou dans quelle proportion on retrouve du plomb dans ces chargements-là, entre autres, bien, à ce moment-là, eux, pour établir leurs plans, ce serait beaucoup plus facile parce qu'ils sauraient quoi faire si jamais un camion provoquait un incident ou un accident.

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

1010 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, mesdames.

1015 **Mme ÉLISE GAUTHIER :**

Merci beaucoup, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

1020 Alors, pour le Conseil central des syndicats nationaux Saguenay-Lac-Saint-Jean, madame Jeannine Girard et monsieur Normand Boivin, s'il vous plaît.

**Mme JEANNINE GIRARD :**

1025 Bonjour.

**LA PRÉSIDENTE :**

1030 Bonjour et bienvenue.

**Mme JEANNINE GIRARD :**

1035 On vous remercie d'avoir accepté de nous entendre. Alors, permettez-nous de vous  
présenter, en premier, le Conseil central Saguenay–Lac-Saint-Jean. Nous sommes une  
1036 organisation qui représente 15 000 travailleuses et travailleurs tant du secteur public, parapublic  
que aussi le secteur privé.

1040 On est bien implantés dans notre milieu. Le Conseil central tire son origine du premier  
syndicat catholique qui a été fondé en 1907 qu'on appelle les travailleurs, c'était les travailleurs  
de la compagnie de la pulpe de Chicoutimi. Comme vous voyez, finalement, ça va faire 100 ans  
en 2007 qu'on existe et on est aussi la base du syndicalisme ici au Québec.

1045 Alors, on est vraiment impliqués dans notre milieu et je pense qu'on le démontre, on est  
préoccupés aussi par la situation économique, tant des travailleurs syndiqués que, oui et non, et  
que la population au niveau du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Donc, c'est important pour nous de  
venir ici aujourd'hui et d'être entendus justement sur la pertinence de réaliser une route à quatre  
voies divisées entre Saguenay et Québec.

1050 Alors, on peut dire que cette route-là, quand on voit le lien précieux, c'est juste depuis  
50 ans que ça existe. Avant, il fallait passer par Charlevoix pour se rendre à Québec. Alors,  
c'est sûr qu'à ce moment-là, c'est une grande amélioration mais cependant, c'est clair et net que  
malgré les améliorations qu'il y a eu à travers les années, ce n'est pas suffisant.

1055 Donc, si on regarde au niveau des besoins actuels de la région, c'est sûr que si on  
suggère... par le fait aussi que cette route-là n'est pas divisée actuellement par une terre-plein,  
par un fossé, ça amène aussi une problématique très importante quand on voit aussi qu'il y a  
beaucoup de collisions frontales, beaucoup d'accidents dans la réserve faunique des  
Laurentides.

1060 Alors, notre préoccupation, on le voit, et c'est malheureux parce que souvent, cette route-  
là, la route 175, a été appelée «le boulevard des coroners». Alors, je vais vous dire, en soi, ce  
n'est pas agréable parce qu'on le sait pourquoi quand on appelle «le boulevard des coroners»,  
quand on voit le nombre d'accidents qu'il y a eu à travers toutes ces années-là.

1065 Alors, c'est important et aussi on le dit, c'est un lien routier important pour la région puis  
ça a un impact énorme aussi sur le tourisme, les gens hésitant à emprunter la route aussi pour  
venir découvrir la belle région qu'est le Saguenay–Lac-Saint-Jean. Et je vous dirais que même la  
population d'ici s'inquiète aussi pour leurs enfants ou leurs petits-enfants, comme disait une  
1070 intervenante précédente, quand on sait qu'il faut qu'ils traversent le parc des Laurentides.

1075 Alors, c'est clair et net qu'il y a des chiffres importants quand on le voit.  
Malheureusement, le ministère des Transports l'a dit, il y a une augmentation des accidents, on  
est passé de 1,6 à 2 %, alors c'est dans les accidents répertoriés.

Malheureusement, en fin de semaine, on en a vu d'autres aussi. Donc, on est rendu à environ 30 accidents mortels depuis la période de 2000 à 2004, mais quand on voit aussi... il ne faut pas oublier qu'il y a beaucoup de blessés, il y en a eu près de 550 blessés aussi. Alors, je pense que c'est important.

1080

Ça amène aussi, on le disait tout à l'heure aussi, ça amène aussi une perte économique quand on calcule, c'est 3 M \$ par décès.

1085

Alors, c'est sûr que si on regarde aussi quand il arrive un accident, ce qui est important de retenir, la route ferme de longues heures, que ce soit l'été, que ce soit l'hiver, ça a un impact, ça, quand on est dans la file pour attendre, parce que souvent, la Sûreté du Québec, maintenant, elle fait son enquête, donc elle ferme la route. Ça peut prendre six heures, huit heures, une demi-journée et là, à ce moment-là, il y a des enfants dans les autos avec leurs parents. Donc, l'été, il fait trop chaud, alors imaginez; l'hiver, bien, il fait trop froid. Alors, ça occasionne vraiment, vraiment, vraiment beaucoup d'inconvénients, je vous dirais qu'on met la sécurité des gens aussi en danger.

1090

Imaginez-vous quand on ferme aussi de longues heures le parc, ça fait en sorte aussi, quand une ambulance doit transporter de façon importante aussi quelqu'un à Québec donc, ou vice versa, on ne peut pas le faire non plus pour recevoir des soins ultraspécialisés. Donc, c'est vraiment un inconvénient.

1095

Et quand on voit aussi que les conditions météorologiques ne permettent pas souvent le transport de cette personne-là par aéronef, donc à ce moment-là, je pense qu'on le voit et donc, on ne peut pas se permettre, comme population, de faire en sorte que la sécurité de nos gens soit mise en danger par une fermeture aussi longue du parc des Laurentides.

1100

Quand on regarde aussi, puis souvent c'est les conditions météorologiques qui font en sorte aussi que le parc, il ferme, là. Alors, on le voit, soit à ce moment-là, il y a eu 11 fermetures justement pour des conditions météorologiques en 2004 et, à ce moment-là, je pense que c'est vraiment... on le voit.

1105

C'est sûr que l'aménagement de cette route-là à quatre voies divisées ne fait pas en sorte que la neige, elle va moins tomber puis que ça va tout régler. Cependant, quand on suit en arrière d'une auto, quand on est en auto puis qu'on suit, à ce moment-là, un transport routier, une *van*, je vais vous dire que la visibilité sur la route fait en sorte qu'on se met en danger. Donc, on perd le contrôle et on a des face à face, ce qui est malheureux.

1110

C'est sûr qu'à ce moment-là, quand on regarde pour les animaux, alors si on regarde pour les orignaux, il y a des mesures d'atténuation qui sont envisagées par le promoteur puis on dit que grâce à l'installation des clôtures puis l'aménagement des passages souterrains, ça va contribuer à assurer la sécurité. Quand on le voit aussi que 80 % -- parce que, actuellement, c'est un élargissement de la route, la route qui est déjà la même, 80 % va être la même route, donc à ce moment-là, ça va diminuer énormément les problèmes qu'on peut avoir et, à ce moment-là, améliorer la sécurité.

1120

1125 Quand on dit aussi que la fermeture de deux voies ne perturbera que légèrement le flot de circulation, le trafic pourra être détourné sur les voies inverses sur une distance de quelques kilomètres. C'est sûr qu'au niveau de l'environnement, à ce moment-là, il y a aussi des impacts qui vont être minimes, compte tenu des mesures d'atténuation, c'est ce qu'on dit, et ça, je pense que même le Conseil régional de l'environnement de la capitale de Québec est d'accord avec ça aussi.

1130 Il ne s'agit pas de tracer une nouvelle route, comme je disais tout à l'heure, il s'agit d'élargir ce qui était là depuis 50 ans. Alors, à ce moment-là, je pense que c'est ça qu'il faut retenir. Quand on regarde aussi... le discours emprunté par les environmentalistes remet plutôt en question le choix économique du gouvernement d'investir sur ce lien routier en s'accrochant au principe selon lequel il faut bannir les voitures et utiliser d'autres moyens de transport.

1135 Ça, je dois vous dire que ça a été regardé aussi, on l'a dit tout à l'heure, le train, il faut l'oublier et les bateaux aussi. Et je vous dirais, pour celles et ceux qui sont portés à dire que les finances publiques actuellement ne permettent pas un investissement aussi majeur en raison justement du nombre d'autos qui passent, là, je dois vous dire que je pense qu'il y a des sommes importantes qui sont investies aussi, disons, exemple, le 400<sup>e</sup> de Québec, je pense que c'est un exemple et nous, ce qu'on dit, des sommes importantes, oui, mais je pense que c'est important pour la sécurité des gens, je pense que ça fait 30 ans qu'on en parle.

1145 Alors, on le voit et on le dit, soit le train ou le... ce n'est pas rentable et quand on dit aussi que la région, ça fait longtemps qu'on en parle, ça fait 30 ans qu'on en parle. Je pense que c'est le temps aussi qu'on puisse être reliés à des grands centres aussi par une route à quatre voies divisées.

1150 C'est clair que le Conseil central des syndicats nationaux Saguenay-Lac-Saint-Jean s'oppose vivement à la solution proposée par la Conférence régionale... -- pas la Conférence régionale des élus, excusez! -- par le...

**M. NORMAND BOIVIN :**

1155 Le Conseil régional de l'environnement.

**Mme JEANNINE GIRARD :**

1160 ... Conseil régional de l'environnement de la capitale d'aménager une route à trois voies en alternance divisée par des blocs de type New Jersey ou une glissière de métal en raison des problèmes de sécurité que cela va engendrer.

L'alternance entre les voies à tous les deux kilomètres multipliera les situations conflictuelles lorsque la route redeviendra en une seule voie. De plus, la barrière au centre

1165 empêchera les dépassements et compliquera l'entretien hivernal. Et on risque aussi ainsi de piéger la grande faune qui tentera de traverser, augmentant les risques de collision.

Le Conseil central des syndicats nationaux est convaincu que la réalisation de ce projet de plus de 700 M \$ aura des impacts économiques positifs sur l'économie régionale. Et on le voit, une route à quatre voies divisées ouvrira une porte au tourisme, tant estival qu'hivernal, en enlevant un irritant majeur au chapitre de la sécurité.

On le rappelle, 43 % des touristes arrivent au Saguenay–Lac-Saint-Jean par voie terrestre et 60 % des habitants de la région qui se déplacent à l'extérieur le font en voiture en empruntant la 175.

C'est sûr que la nouvelle voie de communication permettra l'industrie du camionnage. On était totalement en accord tout à l'heure avec le mémoire qui a été déposé par le représentant des camionneurs en vrac. Donc, à ce moment-là, en plus d'être plus efficace et ce sera l'incitatif pour les entrepreneurs désirant s'implanter au Saguenay–Lac-Saint-Jean, justement parce qu'ils n'auront plus à craindre les fermetures intempestives de la route actuelle. C'est important pour notre région.

Actuellement, on veut se doter d'industries de deuxième et de troisième transformation pour pallier aux pertes d'emploi dans le secteur primaire, donc il faut mettre toutes les chances de notre côté.

À court terme, la construction de la route représentera une injection importante de capitaux dans une économie qui en a grandement besoin, les retombées directes pour la région étant estimées à 238 M \$.

Le Conseil central des syndicats nationaux appuie le projet d'une route à quatre voies divisées sur la 175 dans la réserve faunique des Laurentides. Cette position respecte une recommandation, une résolution adoptée à l'unanimité par les syndicats de la CSN en 1989.

Alors, ce n'est pas d'hier qu'on en discute, nos positions sont claires, ça fait un consensus au niveau de la région. Donc, c'est clair qu'on veut promouvoir le développement du réseau routier au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

La 175, ça fait partie aussi du réseau routier national au Canada depuis 1990. Donc, à ce moment-là, ça constitue l'axe routier principal entre Québec et la capitale de la province de Québec, ce qui permet, avec cette classification-là, que les coûts soient partagés entre les deux paliers de gouvernement, c'est important.

Ça fait 30 ans qu'on en parle. Donc, on dit aussi qu'en plus d'assurer la sécurité de la population qui traverse la réserve faunique des Laurentides, ce projet sera porteur de retombées favorables au développement économique, culturel et social de la région, tout en lui assurant aussi un meilleur accès aux autres grands centres urbains. Après toutes ces années, il est plus

1210 que temps que la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean sorte de l'isolement et soit dotée d'une infrastructure routière digne de ce nom.

1215 J'aimerais indiquer aussi que la première fois qu'on a parlé d'une route à quatre voies divisées dans le parc des Laurentides, quand il y a eu la signature entre le Provincial et le Fédéral en août 2002, le Conseil central Saguenay–Lac-Saint-Jean, nous avons rencontré le Premier ministre d'alors qui était Bernard Landry puis il s'était lui-même engagé à faire en sorte que 51 % des travaux soient offerts aux travailleurs et travailleuses du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

1220 Vous en avez entendu parler tout à l'heure, c'est une réalité. On profite donc de cette occasion, même si ce n'est pas vraiment votre rôle mais on trouve ça important de le ramener, on veut rappeler cet engagement-là du Premier ministre, on veut aussi rappeler que 21,1 % des travailleurs de l'industrie de la construction, soit 1589 personnes, sont actuellement en chômage dans la région. Ça, c'est important.

1225 Par conséquent, nous ne pouvons que déplorer les retards actuels qu'accuse le chantier qui devait débiter au printemps et, au plus tard, à l'été 2005.

1230 Pour la sécurité, pour l'économie, pour le développement de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean, le Conseil central demande la réalisation de la route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides.

**LA PRÉSIDENTE :**

1235 Merci, Madame Girard. J'aurais une première question parce que vous faites état de la situation actuelle du chômage dans le secteur, vous parlez d'un taux d'environ, dans le secteur de la construction, 21,1 %, c'est bien ça?

**Mme JEANNINE GIRARD :**

1240 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1245 Je suis un peu étonnée avec tous les chantiers qu'il y a en cours actuellement puis on nous avait dit, je pense, du moins en décembre, ça aurait été autour de 0 %, là, de chômage pour le secteur de la construction, est-ce que c'est vrai ou est-ce que ça a changé depuis janvier ou c'est une fausse information qu'on avait pour décembre?

**M. NORMAND BOIVIN :**

1250 Bien, en fait, c'est une donnée qui émane... la semaine dernière, c'était les chiffres qu'on avait concernant l'industrie de la construction. C'est sûr qu'il y a des chantiers dans la région

mais il y a quand même beaucoup de travailleurs de la construction. Les chantiers aussi, ce n'est pas tous les travailleurs de la région qui y travaillent.

1255

Par exemple, là, il y a un conflit actuellement, là, au Saguenay, il y a des entrepreneurs qui arrivent, ils embauchent une certaine partie d'employés de la région. Les chiffres, ça vient de la CSN Construction. Actuellement, c'est le taux de chômage. Et puis on comptait justement sur le début des travaux qui étaient cédulés, là, en fait, pour débiter au printemps 2005, parce que là, évidemment, on prévoit qu'il va y avoir quand même un certain redressement de la situation d'ici la fin de l'année, mais on avait quand même une bonne période creuse qui s'en venait pour l'été.

1260

**LA PRÉSIDENTE :**

1265

O.K.

**M. NORMAND BOIVIN :**

Et effectivement, le chantier, actuellement, il échappe à ces gens-là. Donc, c'est perdu, cette période-là, parce que le chantier, le moment fort évidemment, ce n'est pas l'hiver, c'est l'été, c'est l'été qu'on construit; l'hiver, on fait des petits travaux, du déblayage, du déboisage, et cetera, mais pour les employés de la construction, c'était vraiment cet été et cette saison-là, elle est perdue pour l'instant.

1270

1275

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais donc, on comprend que, actuellement, dans les chantiers, entre autres, de Péribonka ou d'autres gros chantiers, il n'y a pas d'emplois beaucoup pour vos membres actuellement?

1280

**M. NORMAND BOIVIN :**

Bien, c'est-à-dire qu'il y en a mais ça ne comble pas tous les besoins.

1285

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça ne comble pas les besoins?

1290

**M. NORMAND BOIVIN :**

Oui. Effectivement. Là-dessus, c'est des données qui émanent de la semaine dernière. C'est des chiffres qu'on avait en main la semaine dernière.

1295

**LA PRÉSIDENTE :**

La semaine dernière?

**M. NORMAND BOIVIN :**

1300

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1305

O.K. Pour vos membres, c'est quels types de travaux, en majorité, là, qui pourraient être sollicités par le projet? Dans quels secteurs d'activités, en fait, de la construction?

**Mme JEANNINE GIRARD :**

1310

Bien, écoutez, c'est sûr qu'à ce moment-là, on le voit, il y a les camionneurs en vrac, là, qu'on...

**LA PRÉSIDENTE :**

1315

Oui?

**Mme JEANNINE GIRARD :**

1320

... qu'on parlait tout à l'heure, mais il y a aussi au niveau de la construction sur le terrain même, parce qu'on le sait, c'est pour ça que nous, on a revendiqué, depuis plusieurs années, le fait que... on a parlé du redécoupage tout à l'heure, de la réserve...

**LA PRÉSIDENTE :**

1325

Oui?

**Mme JEANNINE GIRARD :**

1330

... faunique des Laurentides et ça, ça pénalise grandement aussi les travailleurs de la région.

C'est sûr que quand on parle de CSN Construction, ils sont dans tous les secteurs d'activités. Ils sont dans les bâtiments, bien entendu, mais ils sont aussi sur le terrain et sur les routes un peu partout.

1335

Actuellement, on a ceux qui sont en chômage qui sont ici, on en a qui travaillent à l'extérieur de la région. Il y en a que, oui, ils sont à la Péribonka, mais il reste encore ce nombre-là qui, actuellement, malheureusement, ne travaille pas. Puis on comptait beaucoup, beaucoup sur le fait que les travaux allaient commencer dans le parc des Laurentides pour qu'un grand nombre d'eux puissent aussi aller travailler.

1340

**LA PRÉSIDENTE :**



Alors, nous vous remercions beaucoup pour votre participation.

1345

**Mme JEANNINE GIRARD :**

On vous remercie.

1350

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous allons faire une petite pause d'environ 10 minutes et on va revenir pour la poursuite du questionnement.

1355

**14 h 58 – SUSPENSION DE LA SÉANCE**

**15 h 22 – REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

Si vous voulez bien vous approcher, nous allons commencer.

1360

Alors, je vais appeler le prochain participant, un citoyen, monsieur Bertrand Lavoie, s'il vous plaît.

Bonjour, monsieur Lavoie.

1365

**M. BERTRAND LAVOIE :**

Bonjour.

1370

**LA PRÉSIDENTE :**

Bienvenue.

**M. BERTRAND LAVOIE :**

1375

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1380

Alors, comme il n'y a pas de dépôt de mémoire, c'est un mémoire verbal, nous vous accordons la même chose que pour les autres, environ 10 minutes, pour donner un petit peu de temps à la commission pour pouvoir intervenir.

Je vous en prie, nous vous écoutons.

1385

**M. BERTRAND LAVOIE :**

O.K. Ce n'est pas très très compliqué, ma connaissance du dossier n'est pas virtuelle, mais elle est sur le terrain comme tel, j'ai constaté des choses.

1390

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1395

**M. BERTRAND LAVOIE :**

Dernièrement, je suis allé à Québec, il y a deux semaines, et j'ai posé des questions aux gens de Québec : «Rapidement, qu'est-ce que vous pensez des auditions du BAPE concernant la route 175?» On m'a répondu majoritairement : «On n'en a pas besoin.»

1400

J'ai posé la question : «Pourquoi?» La deuxième réponse, c'était que : «Il n'y a pas de monde qui circule là», tout simplement. La majorité répondait cela, 25-30 personnes, là, facilement que j'ai interrogées.

1405

Et puis lorsque je suis revenu, j'ai regardé l'autoroute, j'ai compris pourquoi ces gens-là répondaient cela. Quand on part de Québec puis qu'on revient jusqu'ici au Saguenay, à partir de Québec aller jusqu'à L'Étape, ils l'ont déjà leur autoroute à Québec. Soit, qu'ils ont les quatre voies ou bien qu'ils ont des longues voies de dépassement.

1410

Lorsque vous arrivez à L'Étape à venir jusqu'à Saguenay, à ce moment-là vous regardez ça, c'est affreux, la condition de la route est extrêmement détériorée. Il y a peu de voies de dépassement, pas de quatre voies surtout et puis elles sont surtout très courtes, la plupart du temps dans le 500 mètres de dépassement, c'est à peu près la norme, contrairement au côté de Québec.

1415

On regarde ça, ici du côté Saguenay aller jusqu'à l'étape, il n'y a pas eu... je ne crois pas qu'il y ait d'expropriation de terrain ou de résidence à faire comme telle, donc pas de spéculation. Si on regarde du côté de Québec, il semble qu'il y a environ 80 résidences à exproprier et terrains, c'est pas mal.

1420

On regarde que s'ils ont déjà leur autoroute, ou en partie, le coût qu'on va devoir investir pour finir l'autoroute au complet va être principalement investi au niveau des expropriations, c'est ce qui coûte assez cher.

1425

Je crois que l'autoroute est une nécessité, à quatre voies, et je ne comprends pas qu'à l'heure actuelle on n'a pas vraiment commencé entre Saguenay et L'Étape alors qu'on semble avoir investi quand même un montant assez appréciable du côté de Québec. C'est quand même assez important, la route.

1430

C'est ce que je voulais mentionner comme tel brièvement. Je constate aussi qu'il y a quand même une couple de points à soulever, c'est qu'au niveau du transport lourd, il serait

intéressant de peut-être limiter la vitesse de ces transporteurs, compte tenu que quand on les suit en voiture, les conditions font en sorte que c'est très difficile de les suivre.

1435            Alors, la limitation devrait être importante, le poids également pour garder une vie utile à la route. Et puis un tunnel souterrain concernant les motoneiges, je m'interroge sur la pertinence. On ne m'a pas démontré que c'était nécessaire, est-ce qu'il a eu beaucoup de morts au niveau des motoneiges? Je ne le sais pas. Il y en a eu au niveau des voitures qui circulent.

1440            Finalement, là, c'est que le développement économique durable c'est important et le développement environnemental durable c'est important, mais il y a aussi ce qui n'est pas endurable. Je crois que l'autoroute Saguenay-Québec est une nécessité parce que ça fait partie d'un développement économique durable.

1445            Puis sûrement que la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le paysage économique... du développement économique serait sûrement différent si on n'avait pas eu 40 ans de négligence depuis les dernières années. Puis je pense que c'est important qu'on fasse ça puis qu'on mette une priorité à commencer de ce côté-ci de la 175, du côté Saguenay parce que je pense qu'il n'y a pas eu beaucoup d'avancement à ce niveau-là des travaux.

1450            On a surtout mis du côté Québec parce que si on calcule les dépenses qui ont été actualisées, qui sont déjà engagées, je ne les ai pas, mais je crois que vous êtes en mesure de les chiffrer, les coûts des expropriations et puis il y a aussi le coût de la spéculation, ça fait par mal d'argent sur environ 500 M \$ qu'on avait prévus à la base, il n'en reste pas beaucoup pour  
1455            finir l'autoroute ou la route à quatre voies. Puis c'est tout.

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1460            Merci beaucoup. Est-ce que vous utilisez souvent la route? Est-ce que vous avez, de par vos activités soit professionnelles ou familiales, l'occasion de faire souvent le trajet?

**M. BERTRAND LAVOIE :**

1465            Pas très souvent parce que j'évite, surtout dans certaines périodes de l'année, de l'utiliser comme telle, mais régulièrement, quelques fois par année, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1470            O.K. Vous dites que vous l'évitez parce que... à cause de l'insécurité?

**M. BERTRAND LAVOIE :**

1475            Bien, en hiver quand vous circulez, l'hiver dernier... vous arrivez, même sur les voies d'évitement, elles sont mal entretenues. Vous êtes obligés de circuler sur la voie de centre

comme telle, surtout quand c'est glissant, ce n'est pas très sécuritaire. On n'a pas beaucoup le choix, là, de circuler... c'est dangereux.

1480 **LA PRÉSIDENTE :**

Puis vous amenez un point peut-être un peu particulier et différent de ce qui a été abordé jusqu'à maintenant concernant la circulation des véhicules lourds. Jusqu'à maintenant, les intervenants nous ont parlé du problème de ralentissement de la circulation à cause des véhicules lourds. Vous, vous amenez un autre aspect qui est la vitesse excessive, qui vous semble excessive, pour vous, pour les véhicules lourds?

1485

**M. BERTRAND LAVOIE :**

Oui, il y a une vitesse excessive, mais c'est surtout aussi que lorsque les conditions atmosphériques ne sont pas très bonnes, si on parle de pluie ou de neige, si on suit un camion lourd, vous remarquerez que c'est très difficile de l'approcher. S'il va à 110 kilomètres/heure, les risques de dépassement sont très grands.

1490

1495 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

**M. BERTRAND LAVOIE :**

1500

Alors que s'il est à 90 kilomètres/heure, surtout si on a quatre voies, ça va être beaucoup plus évident de circuler.

**LA PRÉSIDENTE :**

1505

Mais on comprend de votre intervention que vous voudriez qu'il y ait plus d'encadrement en regard... à la fois de la vitesse et du poids des véhicules?

**M. BERTRAND LAVOIE :**

1510

Oui. Oui oui oui. C'est une question environnementale aussi, on va moins polluer puis on va conserver une autoroute en meilleure condition plus longtemps. Puis un point qui a été soulevé tout à l'heure, les matières dangereuses, effectivement c'est inquiétant ça aussi, il faudrait en tenir compte.

1515

**LA PRÉSIDENTE :**

Mon collègue aurait quelques questions.

1520 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Vous avez soulevé la question des motoneiges et de la traverse des motoneiges. C'est quoi votre crainte par rapport à ça? Pourquoi est-ce que vous voulez, par exemple... vous trouvez que ce n'est pas nécessaire de faire un tunnel, c'est ça que je peux comprendre?

1525

**M. BERTRAND LAVOIE :**

Bien, j'ai posé la question à une personne, je ne connais pas la personne par son nom, c'est une personne qui est quand même... qui est passée ici voilà 2-3 semaines et puis qui semblait bien au courant des faits et j'ai posé la question, ils étaient 3-4 personnes, naïvement, et j'ai demandé : «Ça va coûter combien ça, là, là?» On m'a répondu que c'était... ça ne coûtait rien. Je ne crois pas que ça coûte rien de faire un tunnel probablement assez important pour les motoneiges.

1530

1535

Peut-être que les motoneiges sont un bien économique durable, peut-être, mais c'est au niveau... au niveau environnemental, ce n'est pas nécessairement un bien durable.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais du fait, par exemple, que s'il y a un élargissement, donc la distance à traverser est beaucoup plus grande, il y a plus de voies à traverser, c'est un peu une mesure, en fait, j'ai l'impression que c'est une mesure pour atténuer les risques, le potentiel de risques en fait, là, qu'il pourrait y avoir éventuellement.

1540

1545

Mais vous, c'est une question de coût principalement qui vous...?

**M. BERTRAND LAVOIE :**

Bien, j'ignore quel coût qu'on peut attribuer à un tunnel, là, mais je crois que c'est... est-ce que c'est nécessaire?

1550

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. C'est ça... votre point, c'est surtout ça, si nécessaire oui, mais si ça ne l'est pas pourquoi le faire?

1555

**M. BERTRAND LAVOIE :**

Je pense que la priorité est sur l'autoroute directement Saguenay-Québec plutôt que pour un tunnel pour les motoneiges.

1560

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

J'aimerais revenir sur la question de l'utilisation que vous en faites de la route. Vous dites bon, qu'actuellement l'hiver vous évitez de la prendre à moins d'être obligé à tout prix. Est-ce

1565

que vous croyez que si jamais il y avait une route à quatre voies qu'il y aurait plus d'achalandage que ce qui est prévu actuellement dans les données du Ministère?

**M. BERTRAND LAVOIE :**

1570

C'est une évidence, mais c'est surtout que la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean n'aurait sûrement pas le visage économique qu'elle a là si ça avait été fait voilà, mettons seulement que 20 ans. Le Saguenay–Lac-Saint-Jean ne serait pas devenu une enclave pour multinationales du bois et de l'aluminium seulement. Je crois que le développement économique

1575

aurait été très différent. C'est amplement prouvé partout dans le Québec ou ailleurs.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci beaucoup.

1580

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Lavoie.

1585

**M. BERTRAND LAVOIE :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1590

Alors, le prochain intervenant, pour la Direction régionale de santé publique, région de Saguenay, monsieur Benoît Girard, s'il vous plaît.

Bonjour, monsieur Girard. Bienvenue.

1595

**M. BENOÎT GIRARD :**

Bonjour, Madame la Présidente, bonjour Madame la Commissaire et Messieurs les Commissaires, bonjour.

1600

Je ne prendrai pas la peine de lire entièrement le mémoire parce que je vais manquer de temps, je vais essayer de vous le résumer sans trop dépasser le temps alloué.

1605

Je vais surtout parler... dans le mémoire, j'ai surtout porté mon attention sur la problématique de la sécurité routière et j'ai laissé à mes confrères, consœurs de la Direction régionale de la santé publique de Québec d'aborder plus les problèmes portant sur l'environnement physique et la santé environnementale parce que ça les concerne un peu plus directement en raison des habitations dans ce secteur-là.

1610 Je vais passer rapidement sur les fonctions de santé publique puisque je pense que notre mandat ou notre mission est assez bien connu, c'est un mandat très large qui couvre autant la promotion de la santé et du bien-être, de la prévention et de la protection de la vie humaine et des populations.

1615 Le projet de réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées nous interpelle principalement sur trois aspects qui rejoignent les priorités qui ont été retenues dans le *Programme national de santé publique 2003 à 2012*.

1620 Premièrement, ça concerne les traumatismes non intentionnels dont les traumatismes routiers; deuxièmement, la qualité de l'environnement physique et la santé environnementale et troisièmement, le développement des communautés.

1625 Quant à la sécurité routière, donc la proportion des décès liés aux traumatismes non intentionnels demeure une cause de mortalité importante au Québec et aussi une cause de morbidité importante.

1630 Donc, le bilan routier de 2003 rapporte 56 516 victimes avec dommages corporels, dont 621 événements mortels, 6072 accidents avec dommages corporels graves et 49 823 avec blessures légères. Le bilan 2004 qu'on a reçu la semaine dernière, nous donne une image à peu près superposable avec une légère augmentation de 3 %, pour l'année 2004.

1635 Donc, ce sont avant tout les hommes, les jeunes et les personnes âgées ainsi que les gens vivant dans les régions les moins urbanisées qui sont les plus souvent victimes. La majorité des victimes est âgée de moins de 45 ans et, dans certaines études, on dit moins de 35 ans, 30 à 35 ans.

1640 Donc, les traumatismes viennent au troisième rang pour ce qui est des principales causes d'années potentielles de vie perdues et c'est un élément important sur lequel on reviendra plus tard. De plus, ces traumatismes occasionnent des réductions d'activités, de nombreuses consultations auprès des professionnels de la santé et une forte consommation des services dans les établissements de soins de courte durée.

1645 Donc, en ce qui concerne la sécurité routière, nous avons regardé dans l'étude d'impact, on s'est surtout attardés aux statistiques des accidents, donc à l'aspect accidentologie. Et les premières observations concernent la méthodologie. Ce qu'on a surtout... ce qu'on a observé au premier abord c'est certaines difficultés de faire une analyse des statistiques.

1650 Il y a un manque, je dirais, d'un devis uniforme qui peut couvrir l'ensemble du projet initial, rappelons-le, qui concernait la route 175 à partir du kilomètre 54 jusqu'au 227. Ce projet initial a été divisé en trois tronçons, donc kilomètres 54 à 60 qui a déjà été réalisé. Le deuxième tronçon, 60 à 84, et le troisième, celui de la réserve faunique, de 84 à 227, de telle façon que les statistiques qu'on nous fournit ne sont pas standardisées dans le temps. Parfois on a des statistiques portant sur trois ans, parfois sur sept ans, parfois couvrant une période, par exemple, 95 à 97 ou 98 à 2001. Donc, il n'y a pas de standardisation au niveau des statistiques.

1655

Et ce faisant, on perd beaucoup d'informations d'ensemble et ça rend les statistiques très difficiles d'interprétation. Et je vous donne deux exemples qui font qu'on peut faussement interpréter les statistiques.

1660

La première, c'est l'étude de Dessau et Soprin portant sur le tronçon 60 à 84 à la page 216 qui dit que le pourcentage de camions est relativement élevé tout le long du parcours, soit supérieur à 18 %. Ce pourcentage se compare avec ceux rapportés dans un rapport technique du MTQ en 98 pour les routes de même gabarit. Donc, on dresse un tableau à 2.6 où le débit journalier moyen annuel et le pourcentage de véhicules lourds pour neuf routes considérées comparables.

1665

Et pour la route 175 entre Stoneham et Laterrière, les auteurs retiennent un DJMA de 4500, ce qui donne un pourcentage de véhicules lourds de 20 à 25 %. Or, ce qu'il faut observer, c'est que le nombre de véhicules lourds généralement qui empruntent la partie nord de l'autoroute 73 est relativement constant jusqu'au moins à la jonction de la 169 pour se diviser par la suite, une proportion d'environ deux tiers vers Saguenay et un tiers vers le Lac-Saint-Jean.

1670

Donc, le nombre de camions est relativement stable alors que le nombre de véhicules légers, lui, varie énormément de telle façon que le DJMA varie entre 12 000 pour le premier tronçon, entre 6600 et 4400 pour le deuxième et 4600 et 3300 pour le troisième tronçon. Donc, étant donné qu'on a un DJMA très variable, donc le taux de véhicules lourds va nécessairement varier inversement, de façon inverse au nombre de véhicules circulant sur chacun des tronçons.

1675

Ce qui fait qu'on se demande quel DJMA on doit utiliser pour vraiment comprendre quelle est la problématique du camionnage sur la route 175. Est-ce que le 4500 est approprié? Est-ce qu'on ne devrait pas utiliser le 12 000 du premier tronçon ou le 6600 du... ou faire une moyenne de ces DJMA?

1680

De telle façon qu'on a l'impression lorsqu'on compare avec les années 88, dans le premier rapport du Bureau d'audiences publiques sur le premier tronçon, on parlait d'un taux de 8 à 10 % de camionnage. Alors qu'aujourd'hui, on parle d'un pourcentage de 20 à 25. On a l'impression qu'on multiplie par deux ou 2,5 le camionnage depuis 88. Et c'est faux, donc c'est une mauvaise lecture statistique. La réalité, c'est qu'il y a eu une augmentation d'à peu près 25 % du camionnage. Et il va y avoir possiblement une réduction du taux de camionnage.

1685

1690

Donc, la question qu'on se pose c'est : est-ce que le problème du taux de camionnage sur la route 175 est plus important qu'ailleurs? Est-ce qu'il est vraiment de 20 à 25 ou si c'est un autre taux qu'on doit utiliser?

1695

Et on pense que ça a une importance importante... c'est-à-dire significative sur l'interprétation des données et lorsqu'on veut comparer avec d'autres tronçons ou d'autres routes, ça fausse les interprétations.



1700 L'autre exemple porte sur la représentativité comme telle des données ou des études. Si la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean, à tort ou à raison, a un haut niveau de perception de danger de la route, à ce moment-là, les usagers vont adopter des comportements défensifs qui sont tout à fait humains et ils vont annuler soit des voyages ou utiliser des périodes moins à risque.

1705 Donc, de ce fait, on introduit de façon systématique un biais de sélection à l'intérieur de nos statistiques et pour le démontrer, si on observe le tronçon qui concerne... j'ai pris l'exemple de la population de Saguenay, entre les tronçons 166... c'est-à-dire les kilométrages 166 et 227, donc entre Laterrière et la jonction de la 169, on a un DJMA à 3300. En été, le DJME est à 4600 et j'en ai déduit que le DJMH pour l'hiver est à 2000.

1710 Si l'on considère que le taux de camionnage est à peu près de 20 à 25 % et qu'il est relativement constant hiver comme été, on peut constater alors que la réduction du nombre de véhicules légers pendant la période hivernale est de 70 %, ce qui n'est pas reproduit lorsqu'on fait... qu'on regarde les statistiques au niveau provincial, il n'y a pas vraiment de différence entre la circulation hiver et été.

1720 Et pourtant, la proportion des accidents est de 61 % en période hivernale malgré la réduction de 70 % des véhicules légers. Donc, on pense que le ratio utilisé pour déterminer un potentiel d'insécurité et pour comparer la dangerosité de la 175 est systématiquement faussé par l'absence de contrôle de certains biais et l'indice d'insécurité qu'on ne peut pas comparer avec d'autres tronçons. Et dans ce sens-là, on partage l'opinion du ministère des Transports qui dit qu'il est impossible de comparer la 175 avec d'autres routes et que les résultats devraient être interprétés avec prudence parce que certaines variables particulières n'ont pas été contrôlées.

1725 Concernant l'impact du projet sur les accidents, au cours de la première séance des audiences, on se posait la question à savoir : qu'est-ce que c'est... vraiment, qu'est-ce que peut être l'impact d'une telle route sur les accidents?

1730 Donc, j'ai fait l'exercice de monter un modèle à partir de ce qui avait été fait pour les tronçons entre kilomètres 54 à 60, tronçon qui a déjà été réalisé. Et on voit ici le nombre d'accidents selon la période, on réalise que les statistiques entre 91 et 93, donc avant l'ouverture du tronçon 54-60 les accidents étaient de 202.

1735 Ce qu'on nous rapporte, c'est que dans les 10 années suivantes, entre 95 et 2004, il y a eu une augmentation de 25 % du DJMA, une augmentation moyenne de 16 %.

1740 Donc, si je calcule mon nombre d'accidents attendus en considérant l'augmentation, j'ai 781 accidents attendus. Le nombre d'accidents observés qui nous est donné par les statistiques de 95 à 2004 est de 204. C'est-à-dire, donc on peut conclure qu'on a un nombre d'accidents évités de 577. Si je l'applique sur mon nombre attendu de 781, c'est une réduction de 74 % des accidents à la suite du changement de l'infrastructure, comparativement à 56 % qui avait été estimé dans les études d'impact. Je pense que ce taux avait été sous-estimé, à mon sens.

1745 Donc, je prends le même modèle et je fais des estimations pour les autres projets, si je  
regarde 60 à 84, j'ai 197 accidents de 98 à 2001, ce qui me donnerait un nombre attendu de 571  
accidents et le nombre d'accidents évités, si j'ai le même pourcentage de correction, serait de  
423 et la même chose pour le tronçon 84 à 227, j'aurais à ce moment-là un nombre d'accidents  
évités de 1611 pour une période de 10 ans, ce qui me donnerait un total de 2611 accidents  
1750 évités. Donc une moyenne d'accidents évités de 261 pour une moyenne d'accidents attendus de  
252 par année.

À partir du même modèle, j'ai essayé de faire une estimation des coûts évités en santé en  
millions de dollars pour une période de 10 ans. Donc, j'utilise le nombre d'accidents évités pour  
chacun des tronçons et j'applique les pourcentages d'accidents mortels, blessés graves et  
1755 blessés légers avec le scénario moyen qui nous a été présenté dans l'étude de Genivar Tecslut  
qui était de 3,5 M \$ par mortalité. En passant, c'est une estimation qu'on trouve très  
conservatrice parce qu'on a surtout affaire ici à une population jeune, moins de 35 ans,  
souventfois et qu'on introduit certains biais si on l'applique sur une population générale.

1760 Donc, je pense que ça serait plus près de la réalité si on utilisait le scénario de 5 M \$,  
mais on va se contenter du 3,5 M \$ et, à partir de ça, on applique ces coûts de santé sur les  
accidents évités, soit mortalité, blessés graves ou légers, ce qui nous donne un total par période  
de 10 ans de 188 M \$ pour les accidents mortels, 86,7 pour les blessés graves et 32,3 pour les  
blessés légers pour l'ensemble des trois tronçons, ça nous donne 307 M \$ par période de 10 ans  
1765 et si on le reporte sur la période de l'étude économique de 40 ans, ça nous donne un équivalent  
de 1,2 milliard pour les trois tronçons.

Si on regarde uniquement les deux derniers projets, ça va nous donner un équivalent d'à  
peu près 960 M \$ de coûts de santé évités. Et ça nous fait dire que si on applique ces coûts de  
1770 santé, si on calcule la rentabilité économique à partir des coûts bruts, je n'ai pas fait l'exercice de  
tous les économistes, ça nous donne un taux de rentabilité de l'ordre de 128 %.

Quant aux impacts environnementaux comme tels, les principaux facteurs qui sont  
identifiés qui peuvent influencer la santé environnementale concernent l'environnement sonore,  
1775 les sels déglaçants, le déversement de matières dangereuses, la santé au travail au cours des  
travaux et les aspects psychosociaux de l'expropriation.

Pour nous, ces problématiques ne sont pas nouvelles, elles ont déjà été discutées dans  
d'autres projets et il n'y a pas, à notre connaissance, de nouvelles données en santé publique et  
1780 on ne voyait pas la pertinence de le développer plus profondément et la région de Québec va le  
faire de façon plus adaptée pour leur tronçon.

Dans l'ensemble, le projet nous semble un projet de restauration de l'infrastructure  
actuelle qui date de 50 ans et va permettre d'amener certaines corrections et faire de nouvelles  
1785 installations qui sont dans le sens d'une amélioration globale de la qualité de l'environnement  
physique de l'environnement.

1790

Et finalement, par rapport aux impacts socioéconomiques, pour résumer, si on regarde les populations qui sont visées par ces projets du côté sud, donc de la région de Stoneham, le premier tronçon corrigé entre 54 et 60 kilomètre démontre qu'il y a eu des impacts qui semblent positifs au niveau socioéconomique, augmentation de la population de Stoneham, augmentation de la valeur foncière, soutien de l'activité récréotouristique et tout. Je pense que ça a atteint les objectifs qui étaient poursuivis dans les années 80.

1795

Par rapport à la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean, les objectifs sont différents, on recherche surtout dans ce cas-là un lien routier qui va permettre une meilleure intégration au niveau des activités provinciales et en dehors de la région et d'éviter aussi un certain isolement social et économique.

1800

On pense qu'un problème important qui touche la région c'est l'exode de la population et le vieillissement accéléré de la population. Pour donner comme exemple, on est passés de 315 000 de population à 280 000 environ à l'intérieur de deux décennies. Donc, pour nous en santé publique, c'est une préoccupation importante qui démontre une certaine désintégration de la population de notre région.

1805

Dans ce sens, on pense que le lien routier pourrait être à ce moment-là un atout majeur pour tenter de soutenir un développement, un nouveau développement de la population autant au niveau social qu'au niveau économique.

1810

Donc, en conclusion, la Direction régionale de santé publique du Saguenay–Lac-Saint-Jean donne son appui au projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 en raison de ses impacts positifs sur la protection de la santé, la prévention de la santé environnementale et la promotion d'une qualité de vie par le développement des communautés.

1815

Nous pouvons en conclure que ces investissements produiront de la santé et réduiront certaines inégalités. En considérant tous les aspects de ce projet, notre opinion est que le réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 s'inscrit dans la philosophie du développement durable.

1820

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Girard. Alors, mes collègues ont quelques questions pour vous. Monsieur Marquis d'abord.

1825

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Oui, bonjour monsieur Girard. Alors, bien sûr, je ne veux pas discuter au complet votre étude que vous avez faite, cependant il y a une couple de points qui pour moi me rendent disons l'évaluation un petit peu difficile et je voudrais peut-être questionner un petit peu là-dessus.

1830

D'abord, si je comprends bien pour ce qui est des coûts évités, vous avez utilisé les accidents dans la zone de Stoneham, au kilométrage 53 à 60 pour établir votre barème de calcul

1835

alors que le ministère des Transports, eux, ont établi leur barème de calcul à partir des objectifs de réduction d'accidents qu'ils prévoyaient avec le changement d'une route avec un type de géométrie, et cetera, à une autre route.

En quoi, selon vous, votre modèle est meilleur que celui du MTQ?

1840

**M. BENOÎT GIRARD :**

1845

Bien, je ne veux pas faire de débat de modèle, la différence c'est qu'ici on est basés sur... le tronçon 54-60 fait partie du projet original, c'est la même circulation de véhicules lourds, c'est la même population de transit, de véhicules légers, c'est le même milieu ou à peu près, il y a des différences sauf qu'il y a certaines particularités, mais c'est dans le même... ce n'est pas un exemple qu'on a pris, je ne sais pas moi, en Ontario ou aux États-Unis pour dresser un modèle. Donc, c'est chez nous, c'est un tronçon qu'on utilise, donc c'est très près de notre problématique de la 175. Et on a la chance d'avoir des données qui ont précédé le projet et qui... on a des données aussi de 10 ans après la correction. Donc, 10 ans ça me semble pas mal significatif.

1850

Donc, on a quelque chose de concret et ce n'est pas quelque chose de théorique, mais c'est quelque chose qui s'applique à notre milieu et ce pourcentage m'apparaît beaucoup plus élevé que ce qui est estimé ou prévu. Et ça, c'est à partir de chiffres réels, de quelque chose qui a été fait, qui a été réalisé. Donc, dans ce sens-là, je pense que notre estimation est assez proche de la réalité ou plus proche de la réalité.

1855

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Alors, j'aurais à vous poser quelques questions sur d'autres points, mais mon collègue continuerait sur celle-ci.

1860

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1865

Par rapport justement à cette question-là de représentativité, si on veut, des données et tout ça, quand vous dites que vous prenez, bon, la section kilomètres 53 à 60 comme étant des données plus réelles, donc pour appliquer à l'ensemble du projet, est-ce que le fait que, par exemple, que la route du kilomètre 53-60 soit une autoroute sans accès, que la section 60-84 soit une section à accès contrôlés, donc en fait seulement accès forestiers et la section 84 à 227 soit une route avec accès, est-ce que ça peut changer, si on veut, l'application des données d'accidents dans la partie au sud? Ce n'est pas le même... en fait, ma question c'est que ce n'est pas le même projet partout?

1870

**M. BENOIT GIRARD :**

1875

Oui, c'est très... oui, mais on est très conservateurs quand on fait nos comparaisons, hein et puis vous voyez, on a pris un taux d'augmentation de débit qui est de 16 %, ce qui est très réaliste.

1880

C'est sûr qu'il va y avoir des entrées et des sorties, ça ne sera pas nécessairement la même problématique, on le sait, il y a un biais, c'est pas... les tronçons sont semblables, hein, ils ont chacun leurs particularités. Sauf que le 74 % m'apparaît réaliste. On vous parlait dans... d'autres personnes qui sont intervenues, ils vous parlaient, par exemple, de la route 170 lorsque ça a été corrigé, il y a entrées et des sorties là aussi puis effectivement il semble y avoir des résultats très positifs et des réductions, je dirais, très importantes du nombre d'accidents.

1885

Donc, pour moi le 74 % ne m'apparaît pas exagéré, il m'apparaît très réaliste.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1890

O.K. Merci.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1895

Alors, l'autre sujet, c'est que vous parlez de l'exode de la population et ceci est un phénomène préoccupant pour la santé publique et vous avez mentionné la désintégration de la structure sociale.

Pouvez-vous élaborer plus là-dessus pour que l'on saisisse bien justement la dimension santé publique reliée à l'exode des populations?

1900

**M. BENOIT GIRARD :**

1905

C'est une problématique qui date, je dirais, des débuts des années 80 et qui a été quand même assez bien documentée, assez bien étudiée et la désintégration et l'exode des populations touchent principalement les régions-ressources et la principale ou la première qui a été touchée c'est la Gaspésie et suivent par la suite la Côte-Nord, Saguenay-Lac-Saint-Jean et l'Abitibi-Témiscamingue.

1910

Donc, c'est un... disons que c'est un phénomène qui est assez bien documenté et assez bien connu. Et ce phénomène de désintégration commence progressivement par la perte de... bon, on perd des emplois, on perd des jeunes, on n'est pas capables de retenir les jeunes. Il y a une dénatalité, on perd les écoles par la suite, donc on doit fermer des écoles, on doit fermer toutes sortes d'autres services et la population va vieillir plus rapidement et va aussi avoir des problèmes de santé plus élevés que quand on les compare à des grands centres.

1915

Je prends l'exemple du suicide, le suicide, le taux de croissance de suicides est plus élevé généralement dans les régions dites éloignées ou périphériques ou régions-ressources que dans les grands centres. Et ce n'est pas, disons, indépendant de ce phénomène de désintégration sociale.

1920

Et ça devient une espèce de... je dirais, de cercle vicieux ou de spirale descendante parce que lorsqu'on commence à désintégrer au niveau de notre population, les politiques de redistribution étant ce qu'elles sont, elles sont basées principalement sur le prorata de votre

1925

population de façon générale. Donc, plus votre pourcentage de population baisse, moins vous recevez d'argent pour la santé, moins vous recevez d'argent pour tous les autres types de services.

1930

Donc, là vos budgets diminuent et puis là, vous perdez encore du monde puis on est dans une spirale descendante et c'est ça le processus de désintégration et on l'observe très très bien et ce processus-là continue, ça fait au-dessus de 10-15 ans qu'on en parle. Il y a des gens qui ont fait des recherches là-dessus, des publications là-dessus et on observe, là, très bien ce processus-là.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1935

Bien. Alors, je fais peut-être un peu le coq-à-l'âne parce que... mais, je continue un peu dans le même sens, c'est-à-dire que dans votre texte, vous parlez du nombre de transferts qui est fait vers les hôpitaux de Québec et vous mentionnez à cet effet le besoin d'une route, là, de qualité.

1940

Maintenant, ce nombre de transferts, je suppose qu'avec l'amélioration de la route risque d'augmenter et je voulais savoir de votre part, qui êtes un intervenant dans le domaine de la santé, c'est bien ou c'est mauvais pour la région?

**M. BENOIT GIRARD :**

1945

Je ne pense pas que le nombre de transferts risque d'augmenter parce que... je vais vous expliquer pourquoi. Actuellement, on a un taux d'autonomie d'environ 90-92 % au niveau de nos services de santé pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. C'est évident qu'on est très dépendants au niveau des superspécialités, comme la neurochirurgie, par exemple, on a plus de difficulté de recrutement.

1950

1955

Et moi, je fais le pari que si on est bien équipés dans la région, on peut garder des liens avec les grands centres beaucoup plus facilement, je pense qu'on va maintenir nos superspécialités. Ça va nous aider dans le sens de maintenir nos structures actuelles et non pas l'inverse. Ce qui est dangereux, c'est de perdre la possibilité de recruter du personnel médical et plus on a d'infrastructures, plus c'est facile de voyager, moins va mourir de médecins dans le parc, mieux ça va être. Je pense qu'on va avoir une meilleure chance de survie au niveau de nos services.

1960

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Je suis bien content d'avoir posé la question parce que je l'avais interprété autrement. Alors, ce que vous nous dites effectivement, c'est que ça peut avoir un avantage au niveau des ressources médicales, hein, c'est ça...

1965

**M. BENOÎT GIRARD :**

Définitivement.

1970 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

... qui pourraient plus facilement rester dans la région?

1975 **M. BENOÎT GIRARD :**

C'est vrai pour les ressources médicales et c'est vrai pour, je vous dirais... pour tout ce qu'il peut y avoir d'activités médicales et scientifiques, hein. Je vous donne l'exemple de santé publique, lorsqu'on est obligés d'aller suivre des réunions à Québec ou à Montréal, rendu à un certain âge, on ne fait plus d'aller-retour dans la même journée, là. Ça nous prend trois jours, une journée pour monter, une journée la réunion, une journée pour descendre.

1980  
Donc, ça l'a un impact. Après un certain temps, on arrête d'aller aux réunions, donc on diminue les activités professionnelles. Donc, c'est un processus qui touche finalement toute la communauté, je dirais, scientifique de la région.

1985

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Merci.

1990 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1995 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Monsieur Girard, bonjour. Pour les utilisateurs de la route, qu'est-ce qui pourrait être amélioré au niveau des services d'urgence sur la route?

2000 **M. BENOÎT GIRARD :**

Toute l'organisation des services d'urgence dans le parc et même dans la région, on est dépendants de... maintenant de la région de Québec, tout est centralisé à Québec. Tout le... je dirais, le... je perds le terme en français, le *dispatchage* des ambulances...

2005 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

La répartition.

2010 **M. BENOÎT GIRARD :**

... la répartition des ambulances se fait par Québec. L'organisation des services d'urgence dans le parc, ça se fait par Québec. Et nous, on va... si l'accident survient dans le

tronçon entre la 169 et Laterrière, ils peuvent faire appel aux ambulances de la région, mais tout est géré par Québec. Donc, c'est ce système de répartition qui est préconisé, qui est centralisé.

2015

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

O.K. Merci.

2020

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Girard.

**M. BENOÎT GIRARD :**

2025

Au plaisir.

**LA PRÉSIDENTE :**

2030

Alors, nous allons appeler un dernier intervenant pour cet après-midi, pour l'Association des hôteliers du Saguenay-Lac-Saint-Jean, messieurs Hugues Lavoie, Bertrand Picard et Raynald Harvey. Merci.

Bonjour messieurs, bienvenue.

2035

**M. HUGUES LAVOIE :**

Bonjour messieurs, dames, vous allez bien?

2040

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, vous aussi? Vous n'êtes pas trop impatients?

**M. HUGUES LAVOIE :**

2045

On va essayer d'être raisonnables. Non non non, on va travailler juste plus tard ce soir!

**LA PRÉSIDENTE :**

2050

Nous aussi, nous aussi!

**M. HUGUES LAVOIE :**

Oui?

2055

**LA PRÉSIDENTE :**



Nous aussi. Alors, effectivement pour la transcription, si c'était possible de vous présenter?

2060

**M. HUGUES LAVOIE :**

Tout à fait, mon nom est Hugues Lavoie, vice-président, Association des hôteliers Saguenay–Lac-Saint-Jean. À ma gauche, monsieur Bertrand Picard, secrétaire-trésorier de l'Association des hôteliers toujours et, à ma droite, Raynald Harvey qui est un proche collaborateur de l'Association.

2065

Je vais tenter d'être bref et pas trop volubile, je vais donc faire une courte lecture qui va durer environ huit minutes des principaux impacts que nous évaluons.

2070

**LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

2075

**M. HUGUES LAVOIE :**

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées du kilomètre 84 à 227 dans la réserve faunique des Laurentides et à Saguenay et projet de réaménagement à quatre voies séparées de la route 175 entre le kilomètre 60 et 84 à Stoneham-et-Tewkesbury, résumé présenté par l'Association des hôteliers du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

2080

Est-ce que je parle trop vite, madame? Excellent!

2085

L'Association des hôteliers du Saguenay–Lac-Saint-Jean regroupe près d'une cinquantaine de membres. L'Association délègue des représentants sur le conseil d'administration de l'Association touristique régionale et sur différents comités. Elle est signataire de l'entente régionale sur l'application de la taxe à l'hébergement et s'implique au sein d'un comité de tourisme d'affaires.

2090

L'Association des hôteliers du Saguenay–Lac-Saint-Jean est le seul regroupement hôtelier dûment constitué en dehors des grands centres que sont Québec et Montréal.

2095

Intérêt porté au projet. Étant au cœur de l'industrie touristique du Saguenay–Lac-Saint-Jean, les hôteliers sont interpellés directement par le projet de la 175. Depuis quelques années, la région est en sérieuse perte de vitesse au plan touristique. Ce recul est en partie attribuable aux conséquences des événements du 11 septembre 2001 qui a entraîné un net recul de la clientèle internationale, le deuxième créneau en importance pour la région.

2100

Le déclin de la clientèle internationale aurait dû être compensé par un accroissement de la clientèle intra-Québec, comme ce fut le cas dans les autres régions du Québec. Cependant,

2105 ce phénomène ne s'est pas concrétisé au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Les membres de l'industrie touristique en sont convaincus et d'autres intervenants viendront le démontrer. La barrière physique et psychologique que constitue la réserve faunique des Laurentides est en partie responsable de nos piètres performances touristiques.

2110 Notre région est également à la traîne en ce qui concerne le tourisme d'affaires et de congrès. Ce créneau étant plus actif en basse saison, donc durant la saison hivernale, on constatera également que le monstre de la 175 y cause encore plus de dégâts.

Nous estimons que la réalisation des projets visant l'amélioration de la route 175 aura un impact positif sur notre industrie touristique, en plus d'injecter dans l'économie régionale une dose d'adrénaline essentielle dans le contexte actuel.

2115 Les investissements de la promotion et le développement de l'offre. Le ralentissement touristique des dernières années ne peut s'expliquer par un relâchement des efforts promotionnels et un développement de notre offre. En trois ans, la taxe à l'hébergement a généré près de 2,5 M \$ de revenus supplémentaires pour l'industrie et permis d'accroître de plus de 500 000 \$ les investissements annuels en promotion pour la région Saguenay–Lac-Saint-Jean.

2120 Parallèlement à la promotion, 25 % de la taxe à l'hébergement sert à financer un fonds de développement de l'offre touristique, FRDIT, qui a injecté quelques 5 M \$ au cours des trois dernières années dans l'amélioration des activités et produits touristiques.

2125 Les performances hôtelières. L'industrie hôtelière au Saguenay–Lac-Saint-Jean est une des principales victimes du déclin touristique de la région. De 1999 à 2004, le nombre moyen de chambres occupées a chuté de 27,5 % dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean alors qu'il progressait de 4,6 % dans l'ensemble du Québec. Alors que la région atteignait presque son per capita en 1999 avec 3,8 % de l'ensemble des chambres occupées au Québec, cette proportion chutait à 2,8 en 2004. En plein mois d'août 2004, le taux d'occupation de la région atteignait 58 % contre 68 pour l'ensemble du Québec. Pire, les chambres dans notre région étaient louées en moyenne 81 \$ contre 112 \$ ailleurs, une différence de 31 \$.

2135 Performances dans le créneau de tourisme d'affaires et de congrès. Le tourisme d'affaires et de congrès est un créneau important pour l'industrie hôtelière puisqu'il est complémentaire au tourisme d'agrément, étant plus actif durant la basse saison, automne, hiver et printemps.

2140 Une étude réalisée en 2001 avait démontré que les villes de Chicoutimi et Jonquière qui forment désormais la Ville de Saguenay obtenaient seulement 13 \$ per capita en retombées de congrès et d'événements, beaucoup moins que des villes comparables situées dans des régions aussi éloignées. Rimouski, par exemple, affichait une performance per capita de 96,36 \$.

2145 Une actualisation de ces derniers pour l'année 2004 indique que Ville de Saguenay a généré 12,26 \$ per capita en retombées de congrès et d'événements alors que la moyenne des

2150 villes membres de l'Association des bureaux de congrès du Québec est de 42,27 \$. Cela totalise un déficit annuel moyen per capita de 4,5 M\$ seulement pour les congrès et événements.

2155 Tous ces chiffres confirment ce que tous les hôteliers de la région savent depuis des années : il est extrêmement difficile d'attirer un congrès dans la région et ce défi devient presque impossible en saison hivernale, alors que d'autres régions éloignées réussissent à tirer leur épingle du jeu dans ce marché. Le handicap que constitue la route 175 nous en empêche résolument.

2160 Retombées. Avec la fermeture d'usines et la crise des ressources naturelles, les perspectives d'avenir dans la région sont malheureusement très sombres. L'an dernier, nous avons perdu près de 3000 habitants, dont beaucoup de jeunes. D'ici 20 ans, on prévoit que notre population fléchira de plus de 13 %. L'économie régionale a besoin d'injections massives d'adrénaline pour traverser cette crise actuelle.

2165 Les études d'impact prévoient que la construction de la route va engendrer des retombées économiques totales de 499 M\$ et la création d'emplois à la hauteur de 18 683 personnes-année. De plus, la route va contribuer à réduire les coûts sociaux et économiques par une diminution des accidents, des blessures et des mortalités.

2170 Cependant, l'Association des hôteliers du Saguenay–Lac-Saint-Jean est d'avis que les études réalisées par le promoteur qui émettent l'hypothèse d'un accroissement de 1 % de l'achalandage touristique sous-estiment largement l'ampleur des véritables retombées touristiques de la route.

2175 Il existe peu d'études sur l'impact touristique des grands projets, mais on connaît des histoires à succès dans le domaine comme le Pont de la Confédération, le nombre de touristes dans l'Île-du-Prince-Édouard est passé de 740 000 à 1,4 million en 1997, l'année de son ouverture. Même si cette comparaison semble un peu boiteuse, d'autres intervenants viendront vous démontrer que la route 175 constitue un problème d'inaccessibilité énorme auprès de notre principale clientèle, les Québécois.

2180 Le projet va donc ouvrir à la région un tout nouveau marché touristique jusque là fermé qui lui permettra d'espérer atteindre enfin les performances comparables à celles d'autres régions tout aussi éloignées, Bas-Saint-Laurent et Gaspésie, mais qui n'ont pas à composer avec un problème d'inaccessibilité aussi important.

2185 Vous pouvez compter sur le dynamisme des professionnels du tourisme du Saguenay–Lac-Saint-Jean pour mettre en valeur ce potentiel et générer des retombées annuelles supplémentaires de beaucoup supérieures à l'hypothèse du 1,2 M\$. Ces retombées supplémentaires pourraient être obtenues uniquement dans le domaine des congrès et des événements.

2190

Le projet va également avoir des retombées économiques et touristiques très positives sur les régions limitrophes et plus globalement sur l'ensemble de l'industrie touristique au Québec.

2195 On oublie trop facilement que cette route va continuer d'aller dans les deux sens et que les touristes ou excursionnistes continueront de l'emprunter pour aller dans la région de la Capitale nationale ou vers d'autres régions.

2200 Une étude réalisée par l'Office du tourisme et des congrès de la Ville de Québec en 2003 relève que 12 % des touristes qui fréquentent la Vieille Capitale se rendent ensuite au Saguenay–Lac-Saint-Jean, dans Charlevoix ou sur la Côte-Nord. Une étude similaire réalisée en 2003 au Saguenay–Lac-Saint-Jean montre que 36 % de nos touristes visitent ensuite la Vieille Capitale, 32 % Charlevoix et 6 % la Côte-Nord. Il est évident que l'augmentation du flux touristique au Saguenay–Lac-Saint-Jean va profiter significativement aux régions limitrophes.

2205 Ce ne sera pas bien long, il reste juste une page, messieurs, dames!

2210 Cette route va également permettre de maximiser la synergie qui s'établit actuellement entre ces régions autour de nos produits comme le Parc marin du Saguenay–Lac-Saint-Jean, le fjord du Saguenay, les croisières et les produits de motoneige. Pour l'industrie touristique du Québec, cette route vient renforcer un bloc majeur au centre de la province qui a beaucoup à offrir à la clientèle internationale.

2215 Nous proposons. Nous considérons que les projets soumis par le promoteur sont très bien structurés et qu'ils répondent positivement à ces préoccupations. L'Association suggère cependant deux pistes de bonification. La première, constituer un comité de maximisation des retombées économiques dans la région comme cela s'est fait dans d'autres mégachantiers. La seconde, prévoir des investissements dans la sécurité et l'information reliée à la nouvelle route pour accroître le sentiment de sécurité et établir dès le départ le lien de confiance avec les  
2220 Québécois qui craignent actuellement cette route.

2225 Il faut comprendre que la route va se réaliser graduellement et qu'il sera nécessaire de mettre en place des stratégies pour permettre une transition harmonieuse, pour améliorer la perception de cette route et bâtir un nécessaire lien de confiance avec les usagers.

2230 Position quant à l'autorisation du projet. C'est avec beaucoup d'enthousiasme que l'Association des hôteliers du Saguenay–Lac-Saint-Jean au nom de ses 49 membres appuie le projet d'amélioration de la route 175. Ces deux projets auront un impact économique positif très important et surtout essentiel pour permettre à la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean de traverser la période de turbulence économique actuelle et de relancer son industrie touristique, tant en ce qui concerne le tourisme d'agrément que le tourisme d'affaires et de congrès.

2235 Ces projets permettront également de maximiser la synergie entre les régions limitrophes de Québec, Charlevoix et la Côte-Nord. Merci beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci infiniment. Alors, mon collègue, monsieur Marquis, va commencer le questionnement.

2240

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

J'ai peut-être une courte question.

2245

**M. HUGUES LAVOIE :**

Avec plaisir.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2250

Au début de votre mémoire, vous parlez de la barrière psychologique que constitue la réserve faunique des Laurentides. Alors, je voulais savoir si dans votre esprit c'est uniquement une question de sécurité ou si c'est une question de manque d'attraits touristiques ou de manque de développement des attraits touristiques de cette réserve?

2255

**M. HUGUES LAVOIE :**

Je vais me permettre de répondre à ça, si ça ne vous dérange pas. Je considère, étant né au Saguenay et ayant évolué à l'extérieur de la région pendant plusieurs années, à l'extérieur du pays, je considère que le Saguenay–Lac-Saint-Jean est un des beaux endroits au Canada à visiter. Le seul fjord navigable en Amérique, l'ensemble des différents spectacles, on a pu voir à la grandeur de la province qu'il y a plusieurs régions qui ont même essayé d'imiter certains comportements.

2260

Alors, ce n'est pas par manque d'attraits touristiques, mais vous savez, moi, j'ai de la parenté à Québec, vous êtes possiblement des gens de Québec, et quand l'hiver arrive, il n'y a plus personne qui veut traverser le parc.

2265

Moi, je travaille ça fait 15 ans dans le domaine du congrès, dans le domaine de l'événementiel, dans l'hôtellerie et je sollicite différentes associations, ordres professionnels à dire : «Venez faire votre congrès au Saguenay, on a des montagnes l'hiver où il y a 25-30 pieds de neige naturelle.»

2270

Et les gens me disent : «Bien tu sais, le parc ce n'est pas sûr l'hiver, il neige, on ne sait jamais comment on va le retrouver le parc en ces saisons-là.»

2275

Et ça, ça commence au mois de septembre puis le monde recommence à penser au Saguenay au mois de mai, juin. Alors, ça nous donne deux mois économiquement pour vivre.

2280 Opérer un hôtel ou opérer un centre touristique, je pense à mon ami Bertrand qui est également opérateur de... il est croisiériste, il a des bateaux de croisière et souvent, on n'est pas admissibles aux différentes subventions, opérer sur 12 mois quand il faut que tu te rentabilises dans trois mois, il y a des gens qui font des efforts extraordinaires ici en région pour ça, vivre avec ça.

2285

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2290 Alors, dans ce cadre-là, comment, selon vous, disons la crainte de prendre la route et de traverser la réserve des Laurentides serait changée avec l'amélioration de la route? En un mot, est-ce que... l'hiver va toujours être là, donc à ce moment-là jusqu'à quel point que selon vous la donne serait changée en ce qui concerne le tourisme avec l'amélioration de la route?

**M. HUGUES LAVOIE :**

2295 Pour la même raison que les gens de Québec à l'hiver montent à Montréal et les gens de Montréal descendent à Québec par une autoroute à quatre voies qui est beaucoup plus praticable et il y a une barrière psychologique.

2300 Je vais vous donner un deuxième exemple, lorsqu'il y a un accident ou un événement malheureux dans le parc des Laurentides, on fait le *front* de tous les journaux. Je parle... ça en est rendu pratiquement un *running gag*, là, on s'en parle puis on trouve ça drôle, là. Qu'il y ait une crainte populaire provinciale, là, et ce qu'on ne retrouve pas nécessairement... c'est rendu, là... c'est rendu pratiquement, il va peut-être falloir à un moment capitaliser là-dessus pour dire : «Venez voir ça, là.»

2305

**M. RAYNALD HARVEY :**

2310 J'ajouterais un point, monsieur Marquis... j'ajouterais un point concernant le concept d'insécurité. L'hiver au Québec existe dans toutes les régions, par contre, on se rend compte que la réserve faunique elle-même inspire la crainte, un très grand sentiment d'insécurité. Évidemment, ce qui va convaincre les gens qui autrement pourraient voyager en Estrie, aller dans les Laurentides à partir de Montréal, de ne pas faire le même exercice pour venir, par exemple, de Québec au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

2315 Le meilleur exemple qu'on peut avoir pour essayer de mesurer l'ampleur de l'impact d'insécurité sur l'industrie touristique, c'est évidemment l'accident, là, des Éboulements, Saint-Joseph-de-la-Rive, ça a provoqué une crise dans l'industrie de l'autocar nolisé au Québec importante simplement parce que les gens avaient peur, c'est une question d'insécurité. Ils avaient peur de voyager en autocar nolisé.

2320

Donc, cette peur-là avec une constante qui est l'hiver, la variable c'est le parc des Laurentides, ce qui fait que le concept d'insécurité s'applique particulièrement là.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2325

Merci.

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

2330

Bonjour. Justement dans une des vos suggestions, là, vous mentionnez qu'il faudrait prévoir des investissements dans la sécurité et l'information reliée à la nouvelle route pour accroître le sentiment de sécurité, établir dès le départ un lien de confiance. Alors concrètement, là, ce serait quoi ça?

2335

**M. HUGUES LAVOIE :**

2340

Ça peut être, dans un premier temps, comme tout aménagement d'autoroute à quatre voies, des haltes routières, des endroits où tu peux arrêter *sécretement*, de façon sécuritaire. Présentement même dans le parc, là, tu veux arrêter, là, pour X raison, là, puis ne débarque pas de la voiture, c'en est fou. À moins de prendre un embranchement de route forestière, ce qui n'est pas évident.

2345

Dans un deuxième temps, on parle peut-être -- ça, c'est une opinion personnelle -- mais quand je vous parlais tantôt de la psychose médiatique provinciale. J'étais à Québec samedi matin, vous êtes au courant de ce qui est arrivé vendredi dans la nuit, c'était le *front* du Journal de Québec, c'est dur de passer à côté, là.

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

2350

Oui.

**M. RAYNALD HARVEY :**

2355

Je voudrais ajouter aussi que la dimension mise en marché de la nouvelle route va être très importante. Je pense que vous aurez des intervenants dans les prochains jours ou prochaines semaines qui vont peut-être vous parler, là, de certaines données scientifiques qui ont été... une enquête qui a été faite, là, concernant la perception des Québécois. Mais je pense que ce qui est important de faire, parce que, bon, le chantier va s'étendre quand même sur cinq ans, minimum comme on dit, je pense qu'il va être important de travailler à la mise en marché de la route parce que de toute façon, les gens qui arrivent avec une certaine anxiété, une certaine appréhension de la route, une certaine angoisse, évidemment j'imagine que ça, ça l'a un impact aussi sur le nombre d'accidents, des gens qui sont plus nerveux au volant, et cetera.

2360

2365

Donc, je pense que ça va être important justement, là, d'informer la population. Prendre probablement des mesures d'informations transitoires, je sais que l'Association touristique en fait un point, là, particulier ce soir.

Je voulais revenir aussi sur l'expérience touristique que constitue aussi la traversée du parc des Laurentides. Pour quelqu'un qui est en voyage d'agrément, ça rejoint un peu la

2370 préoccupation que vous aviez, c'est quand même un itinéraire d'au moins deux heures, deux  
heures trente, si on a un campeur, comme on dit, donc c'est peut-être plus deux heures trente.  
Si vous avez des enfants à bord, présentement évidemment la route est très peu adéquate,  
même la halte touristique avant l'incendie était absolument hors standard par rapport aux normes  
d'accueil et d'information touristique, peu de haltes... peu de haltes de courte durée.

2375

Je pense que le projet devrait aussi inclure ce genre de préoccupation là pour en faire  
une... dans le fond une expérience touristique, parce que c'est évident que les touristes sont  
comme n'importe quel individu, ils ont un nombre... il y a des ressources financières limitées,  
mais il y a une question de temps aussi. Donc, on programme nos vacances et si on a trois  
2380 heures d'expérience négative touristique, ça peut aussi dissuader, là, les gens.

2380

Malgré que la réserve faunique elle-même, comme panorama, au niveau de la beauté  
des paysages, puisse être une expérience touristique très positive. Avec l'équipement qu'on a  
actuellement, évidemment ce n'est pas le cas, c'est loin d'être le cas.

2385

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Parfait, merci.

2390

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Peut-être une question concernant la période des travaux. Bon, ça va durer quatre à cinq  
ans, qu'est-ce que vous prévoyez qui va se passer au niveau, par exemple, des hôtels? Est-ce  
que vous croyez qu'il va y avoir une baisse d'achalandage dans la région ou plutôt que ça va être  
2395 l'inverse, que ça va amener des travailleurs, donc, amener des besoins en logement? Comment  
vous voyez un peu la situation durant ces années-là, même si c'est ponctuel, là, mais quand  
même si vous pensez qu'il va y avoir des effets...?

2395

**M. HUGUES LAVOIE :**

2400

Bien, je vous dirais encore de façon... un commentaire personnel, tous les intervenants  
que je représente comme hôteliers, on en fait à l'année des travaux dans l'ensemble de nos  
propriétés. Oui, ça a des impacts, mais quand c'est pour améliorer le produit, on l'explique à  
notre clientèle puis ils le comprennent bien.

2405

Alors, ça pourrait être le même phénomène reporté en plus gros, en expliquant qu'est-ce  
qu'on fait. La communication c'est comme dans n'importe quoi, quand tu dis ce que tu fais et  
pourquoi tu le fais, en général le message passe bien.

2410

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais est-ce que vous avez des périodes, par exemple, qui sont plus critiques, où est-ce  
que, par exemple, les travaux pourraient être, je ne sais pas moi...?



2415 **M. HUGUES LAVOIE :**

Évidemment, évidemment que si on bloquait le parc l'été, ce serait dramatique pour tout le monde, ça ne serait... presque un crime, oui. Évidemment, il y a des périodes comme l'automne, l'hiver, je comprends aussi qu'il y a des paramètres techniques de construction, là, de gel de sol, mais ce ne serait peut-être pas une bonne idée de bloquer juillet et août, là.

2420

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais est-ce que vous souhaitez, par exemple, être consultés dans la planification des travaux ou si c'est quelque chose qui...?

2425

**M. HUGUES LAVOIE :**

J'imagine qu'on le sera tout à fait, tout à fait. Ce serait important de le faire, ce serait important de consulter le milieu comme dans n'importe quelle intervention quand tu travailles avec le milieu, c'est important de le consulter.

2430

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci.

2435

**M. HUGUES LAVOIE :**

Au plaisir.

2440

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, un instant, oui?

2445 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Dans votre mémoire, vous mentionnez que d'après une enquête, l'enquête UniMarketing, là, démontre, bon que le potentiel des Québécois pouvant être attiré dans la région augmenterait de près de 20 % en été et de plus de 60 % en hiver.

2450

Alors, vous pensez que le projet, la route améliorée pourrait permettre de rencontrer ces objectifs-là?

**M. HUGUES LAVOIE :**

2455

Vous savez, présentement on peut difficilement compétitionner avec, je vous donne des exemples, le Mont-Sainte-Anne ou Tremblant qui ont des montagnes de ski qui sont moins généreuses au niveau de la neige et on considère qu'on a un produit tout à fait équivalent sinon meilleur. On peut difficilement compétitionner à ce niveau-là, de dire : «Regarde, tape-toi deux

2460 heures et demie, trois heures dans la neige, dans la tempête, tu ne sais pas comment ça va être pour aller faire de la neige.» Donc, oui, effectivement on considère que ça pourrait être plus facile de mettre en marché ces produits-là.

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

2465

Donc, il s'agirait de... vous parlez des produits, là, comme les centres de ski alpin?

**M. HUGUES LAVOIE :**

2470

Je vais vous parler de bien plus clair, bien plus simple que ça, approcher... pour moi, approcher une association -- je vais vous donner un exemple, je ne voudrais pas que ce soit cité peut-être -- exemple l'Association des guides de ski du Canada, là. J'imagine que c'est des gens qui font leur congrès l'hiver, ça. C'est un intérêt pour eux autres l'hiver, alors tenir un congrès ou un colloque provincial dans une région, c'est découvrir une nouvelle région et toutes les associations se promènent parce qu'elles ont des membres un peu partout puis ils aimeraient ça aller les voir puis il y en a qui te le disent : «Regarde, on va en faire un, on va faire un bisannuel, nous autres, puis on va le faire chez vous au mois de mai, juin parce qu'il fait beau.»

2475

Alors, je suis convaincu qu'au niveau du congrès et de l'événement, on est... on ne se fait pas boycotter, ce n'est pas ça du tout, c'est qu'il y a une période qui est sélectionnée pour y aller et puis souvent on se ramasse avec un heureux problème, bien tout le monde veut venir en même temps puis là, on refuse, on refuse du *booking*, c'est frustrant en quelque part, là.

2480

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

2485

Alors, ça permettrait, quoi, de répartir durant l'année...?

**M. HUGUES LAVOIE :**

2490

Effectivement. Puis ça permet... en découlant de ça, ça permet de maintenir ton *staff* plus longtemps, de faire travailler ton personnel à l'année, de te maintenir une bonne qualité de personnel. Donc, tout découle de ça à un moment donné, là.

**Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

2495

O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2500

Merci, messieurs.

**M. HUGUES LAVOIE :**

Merci beaucoup.

2505

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous allons mettre fin à cette séance pour cet après-midi, nous reprendrons ce soir pour 19 h. Merci.

2510

**16 h 25 – FIN DE L'AUDIENCE**

2515

Je, soussignée, LINE PERREAULT, sténographe officielle, certifie 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.

---

Line Perreault, s.o.