

**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 12

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 :	
M. JEAN SCHULD.....	1
ACCÈS-BLEUTS	13
CHAMBRE DE COMMERCE DU SAGUENAY-LAC ST-JEAN	29
PATRICE LAPIERRE	40
ASSOCIATION DE LA CONSTRUCTION DU QUÉBEC DU SAGUENAY- LAC ST-JEAN	43
GUY VIGNEAULT	49
ASSOCIATION TOURISTIQUE DU SAGUENAY- LAC ST-JEAN	51
FÉDÉRATION DES CLUBS DE MOTONEIGE DU QUÉBEC, RÉGION DU SAGUENAY- LAC ST-JEAN.....	59
GEORGES BOUCHER.....	64
RAYMOND BÉGIN	69
MARIO BOUCHARD	77
MARTIN GIRARD	82
MOT DE LA FIN	95

19 h 5 – DÉBUT DE LA SÉANCE
MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5

Alors bonsoir, tout le monde. Bienvenue à cette troisième séance de la deuxième partie d'audiences publiques portant sur les projets d'amélioration de la route 175, des kilomètres 60 à 84, 84 à 227.

10

Alors sans plus tarder on va passer tout de suite à l'appel des personnes déjà inscrites pour la lecture ou la présentation de leur mémoire.

15

Alors il y a un petit changement à l'horaire, avec le consentement de madame Larouche qui devait être la première ce soir, nous allons commencer avec monsieur Jean Schuld, s'il vous plaît.

Alors bonsoir, monsieur Schuld. Bienvenue.

M. JEAN SCHULD :

20

Bonsoir, Madame la Présidente, et puis tous les membres ici de votre équipe, et puis aussi de ceux qui sont des invités.

LA PRÉSIDENTE :

25

Avec plaisir. Je vous demanderais peut-être d'approcher le micro.

M. JEAN SCHULD :

30

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

35

Il est un peu loin de vous, hein, ou vous vous approchez devant... ah, parfait!

M. JEAN SCHULD :

Non, c'est beau.

40

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. JEAN SCHULD :

45

C'est beau, comme ça?

LA PRÉSIDENTE :

50 Oui, parfait.

M. JEAN SCHULD :

55 Bien, c'est un gros événement, pas la semaine passée, la prochaine occasion auparavant, j'avais fait une intervention au sujet des animaux, peut-être un petit peu sur le boulevard. Aujourd'hui, je vous ai présenté, on peut appeler ça peut-être un genre de mémoire de sécurité.

LA PRÉSIDENTE :

60 Oui?

M. JEAN SCHULD :

65 Nous roulons beaucoup, ici au Québec, peut-être dans le Canada la même chose, avec une sécurité un petit peu inférieure comme on devrait rouler. Je vois souvent, je roule en automobile, je peux rouler la vitesse comme cinq autres en avant qui roulent, ce n'est pas dangereux. Quand je roule en automobile seul et j'ai le chemin, je connais ma vitesse, je n'ai pas peur de personne, juste de la police!

70 Qu'est-ce qui en est? J'ai préparé un genre de tableau et puis ce tableau-là, ça va peut-être vous donner une indication, ça vient de... ce n'est pas que vous l'aviez sur votre programme à vous, moi je peux le lire. Est-ce que tout le monde sont capables de le lire, avec ça?

75 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va être difficile pour les gens de le voir, peut-être, mais vous, est-ce que vous pouvez simplement l'indiquer pour la commission?

80 **M. JEAN SCHULD :**

Moi, je peux l'indiquer. C'est un boulevard, madame, comme beaucoup de boulevards en Hollande qui sont situés de protection de sécurité.

85 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. JEAN SCHULD :

90

Quand on parle ici du premier...

LA PRÉSIDENTE :

95 Il faut que vous restiez près du micro, monsieur Schuld.

M. JEAN SCHULD :

Oui, j'en ai un autre, hein?

100

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

105

M. JEAN SCHULD :

O.K. Je vais changer de chaise.

LA PRÉSIDENTE :

110

Allez-y.

M. JEAN SCHULD :

115

Ça veut dire que si on regarde ici l'enlèvement du boulevard dans le centre...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

120

M. JEAN SCHULD :

... ici vous avez le roulement qui va ici en montant...

125

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. JEAN SCHULD :

130

... et puis l'autre qui va ici en descendant.

LA PRÉSIDENTE :

135

Oui, dans les deux sens de la voie, là.

M. JEAN SCHULD :

140 C'est justement. Celui qui va en descendant, je vais vous le montrer celui-là avant, il y a des petits... il y a des petits – comment que je peux se dire? – qu'il y a des petits piquets de plantés. Un piquet environ haut comme ça...

LA PRÉSIDENTE :

145 Oui?

M. JEAN SCHULD :

150 ... avec peut-être, un petit travers dessus, blanche.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

155 **M. JEAN SCHULD :**

160 Comprenez? Ça, c'est un repère de roulant pour l'automobiliste qui vient dans cette direction-là, ça c'est son accotement, il ne peut pas entrer dans son accotement, au moins qu'il sera en difficulté et il veut rentrer dedans pour faire des *fracasses*, si vous voulez, quoi.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

165 **M. JEAN SCHULD :**

Ça, c'est celui-là ici que je vous montre. L'autre, c'est la même chose. Quand on parle d'eux, ici c'est l'accotement de... le roulant...

170 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. JEAN SCHULD :

175 ... à droite il va en montant et puis ici, il y a aussi des piquets, la même chose qui sont placés là. Vous comprenez qu'est-ce que je veux dire?

LA PRÉSIDENTE :

180

Oui? Vous parlez des petits piquets, là, des petites croix ou des petits pieux, là?

M. JEAN SCHULD :

185 Ce n'est pas une croix, c'est un... c'est à peu près gros comme... peut-être large
comme... ou de quoi...

LA PRÉSIDENTE :

190 Oui?

M. JEAN SCHULD :

195 ... ça va en montant sur à peu près ça de haut. En Hollande, il n'y a pas beaucoup de
neige...

LA PRÉSIDENTE :

200 Oui?

M. JEAN SCHULD :

205 ... c'est pour ça qu'ils ont mis ça bas. Ça c'est le... ici, c'est l'accotement, la même
chose, ici vous rentrez dedans un peu, on peut se reposer, oui...

LA PRÉSIDENTE :

210 Oui?

M. JEAN SCHULD :

215 ... on a le droit, mais nécessairement il faut que ce soit une urgence. Si vous n'avez pas
d'urgence, vous ne rentrez pas dedans.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. JEAN SCHULD :

220 Parce qu'il y a... pour ça, il y a des sorties pour ça ici.

Ici, c'est des arbres. Après l'accotement...

225 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. JEAN SCHULD :

230

... c'est une rangée d'arbres. Souvent, ça arrive souvent, dans mon pays natif. Ça, c'est dire que le roulant automobile, l'accotement avec les protections des... comme on appelle – mais, comment est-ce que je l'appellerais? – ça, c'est des arbres ici, là...

235

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. JEAN SCHULD :

240

... c'est des arbres à côté. Ici vous avez le roulement des bicyclettes.

LA PRÉSIDENTE :

245

Oui?

M. JEAN SCHULD :

250

Ça veut dire que le *autobahn*, l'accotement, les arbres et le roulement de bicyclettes après ça.

Ici, au Québec, on bâtit dans les maisons. Ça va bien par exemple, pour mettre une «pas» de bicyclettes sur la route, et puis des fois il n'y en a même pas.

255

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. JEAN SCHULD :

260

Si vous irez à Québec dans le parc, il n'y en aura pas. Et puis si le trafic est dense et dangereux, ça va être n'importe quoi, c'est très dangereux.

En Hollande, il y a beaucoup de brume aussi, ici on a de la brume aussi, par exemple...

265

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

270

M. JEAN SCHULD :

... ça c'est des repères qui sont ici, c'est toujours le repère que je parle, c'est un avis de donné pour la protection de l'automobiliste...

275 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour la visibilité, autrement dit, pour...

280 **M. JEAN SCHULD :**

Oui, pour la visibilité.

LA PRÉSIDENTE :

285 O.K.

M. JEAN SCHULD :

Vous comprenez?

290

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

295 **M. JEAN SCHULD :**

Ça, ça veut dire que vous avez bien saisi le tableau que je vous ai fait, c'est de valeur par exemple que vous n'êtes pas capable de le mettre sur la machine là-bas.

300 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, c'est ça, c'est une... il aurait fallu le préparer avant pour être capable de le faire comme ça.

305 **M. JEAN SCHULD :**

Mais ça, c'est... moi, je l'ai amené...

LA PRÉSIDENTE :

310

Mais pour nous, nous, vous le laissez à la commission?

M. JEAN SCHULD :

315 Oui, je vais vous le laisser.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

320

M. JEAN SCHULD :

Et puis je vais vous le laisser, et puis avec mon drapeau à part de ça, et puis je vais le signer ici, puis je vais *initialer* mon nom.

325

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

330

M. JEAN SCHULD :

O.K. Je peux vous montrer le deuxième?

LA PRÉSIDENTE :

335

Oui, allez-y. On comprend, monsieur Schuld, que c'est des propositions que vous faites pour... qui pourraient être... pour configurer pour le boulevard, la configuration du boulevard Talbot?

340

M. JEAN SCHULD :

Mais c'est...

LA PRÉSIDENTE :

345

La 175.

M. JEAN SCHULD :

350

C'est pour le boulevard Talbot. Si vous allez à Saint-David-de-Falardeau...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

355

M. JEAN SCHULD :

... vous allez rouler sur un «pas» de bicycles à côté, puis vous ne saviez pas comment ça roule : est-ce que le petit gars va venir de l'autre côté un peu dans le chemin ou une... ou

360 n'importe quoi qu'il va embarquer dedans, c'est très dangereux. Ça prend un repère avec une
«pas» de bicycles dans chaque côté.

LA PRÉSIDENTE :

365 O.K.

M. JEAN SCHULD :

370 Ça veut dire qu'ici, sur le boulevard Talbot, ça c'est en montant, ça c'est en descendant
ici. Ici, sur l'accotement, avec en descendant la même chose de repère, ici j'ai mis un repère
après l'accotement, comme on a... sur les ponts, on a un bâton blanc, des fois...

LA PRÉSIDENTE :

375 Oui?

M. JEAN SCHULD :

380 ... vous savez que quand il y a quelque chose qui ne va pas, on met un bâton blanc, mais
ici c'est... j'en ai fait une, une même longueur, parce que à cause de la neige dans le parc...

LA PRÉSIDENTE :

385 Oui?

M. JEAN SCHULD :

390 ... et puis où ce qu'on va avec des neiges qui sont les falaises qui sont à la fois très haut,
mettons que si on veut le rallonger, on peut toujours rallonger, ça, ça devrait être planté toujours
à l'accotement pour le repère, et puis là, lui sur celui-là, j'ai mis sur ça un genre de tournant, un
genre de tournant, ça peut paraître comme des lumières, des...

LA PRÉSIDENTE :

395 Oui, oui?

M. JEAN SCHULD :

400 ... sur les routes, quoi, avec en descendant, pour mettre un bâton en descendant, parce
que si on met lui trop proche, ça prend, pour l'élever, que la vue de repère sera placée pour
l'automobile s'il en a besoin.

LA PRÉSIDENTE :

405 O.K.

M. JEAN SCHULD :

410 Ça, ça devrait être placé dans des distances pas un pied à côté de l'autre pied, ça prend des longueurs de distances ou de quoi où est-ce qu'on... ça c'est une étude à faire.

Des couleurs, je ne peux pas en mettre beaucoup dessus, j'ai mis un petit peu de couleur rouge...

415 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais...

M. JEAN SCHULD :

420 ... ici en descendant, parce que l'autre est...

LA PRÉSIDENTE :

425 Écoutez, la commission va quand même prendre à partir de ça.

M. JEAN SCHULD :

430 Je sais, madame.

LA PRÉSIDENTE :

435 C'est une suggestion, dans le fond, que vous faites pour une piste cyclable éventuelle sur la 175?

M. JEAN SCHULD :

440 Ça, c'est rien que... ici, il n'y a pas de piste cyclable, il y a l'accotement, c'est très bon, ça...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

445 **M. JEAN SCHULD :**

... c'est très bon pour une bicyclette...

LA PRÉSIDENTE :

450

Oui?

M. JEAN SCHULD :

455

... s'il y a 225 kilomètres jusqu'à Québec, puis monter des côtes en même temps, je ne sais pas si c'est bon, mais ce n'est pas bon pour rouler pour une bicyclette dans...

LA PRÉSIDENTE :

460

Non?

M. JEAN SCHULD :

465

... sur le boulevard Talbot, puis je vous invite d'agir avec expression, madame. Moi, je ne roule pas en bicyclette, je roule en automobile, en autant que je peux rouler. Ça, c'est la sécurité... ça c'est non désiré, personne désire une protection comme telle, comme le boulevard Talbot aujourd'hui est institué, ça prend un repère.

470

Dernièrement, il y a eu un accident de cinq personnes impliquées, je ne sais pas comment est-ce que le rapport, mais je sais par exemple c'est sur un bout droit, et sur le bout droit, la personne, le chauffeur n'a pas eu un bout de repère, c'est-à-dire que s'il y avait eu un repère, il n'y aurait peut-être pas eu d'accident. Je ne sais pas, peut-être oui, peut-être non.

LA PRÉSIDENTE :

475

La commission retient votre suggestion, monsieur Schuld.

M. JEAN SCHULD :

480

Et puis là, je voudrais vous rajouter, si vous permettez?

LA PRÉSIDENTE :

485

Oui?

M. JEAN SCHULD :

490

Quand on parle de la municipalité, il y a justement, madame, un des dirigeants de la municipalité est ici, madame Larouche...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

495 **M. JEAN SCHULD :**

... je voudrais lui saluer par la voix, comme ça, une bienvenue, certainement. Elle peut-être peut vous en parler des lumières qui sont des lumières... quand ils sont... on les pose ronds, quand ils sont vieux, ils viennent comme jaunes; quand on les place neufs, ils sont blancs.

500

Puis il y a des pics aussi, moi, j'appelle ça des pics, et puis quand des lumières de pics, quand ils sont posés neufs, ils sont très belles, et puis quand ils sont vieux, ils commencent à être sales, ils devraient être nettoyés. Quand la municipalité nettoie ses verres de cocktail, ils devraient nettoyer aussi des pics et des lumières.

505

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien, monsieur Schuld.

510 **M. JEAN SCHULD :**

Et je pense que ça me... mon exemple a passé.

LA PRÉSIDENTE :

515

Oui.

M. JEAN SCHULD :

520

Correct, madame?

LA PRÉSIDENTE :

525

Alors je vous remercie infiniment de votre intervention, monsieur Schuld. Alors on peut prendre les propositions faites sur votre tableau?

M. JEAN SCHULD :

530

Elles sont à vous. Mon drapeau est placé est sur une...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

535

M. JEAN SCHULD :

... et puis je vous l'offre avec gracieuseté.

LA PRÉSIDENTE :

540

Merci beaucoup de votre participation. On va les garder en souvenir. Merci, monsieur Schuld.

545

Alors pour le mouvement Accès-Bleuets, regroupement Accès-Bleuets, madame Marina Larouche, s'il vous plaît. Alors bonsoir, madame Larouche. Bienvenue.

Mme MARINA LAROUCHE :

550

Bonsoir, madame Girard, bonsoir, monsieur, madame.

LA PRÉSIDENTE :

Merci d'avoir accepté de reporter votre ordre d'intervention.

555

Mme MARINA LAROUCHE :

Je m'excuse pour les autres qui suivent après moi, là, parce que je n'ai pas fait le tour de ceux qui vont être aussi tassés un peu...

560

LA PRÉSIDENTE :

Ah!

Mme MARINA LAROUCHE :

565

... mais mon Dieu, mettons, des fois, que noblesse oblige...

LA PRÉSIDENTE :

570

Bien sûr.

Mme MARINA LAROUCHE :

575

... et on se devait d'accepter tout simplement que monsieur passe avant nous autres.

Alors il me fait plaisir, ce soir, de venir vous parler du travail qu'un comité de bénévoles a fait depuis au moins 20 ans, pour nous autres, là, 17 ans ferme, au point de vue sécuritaire de ce que nous avons fait.

580

J'ai déposé un mémoire, je vais me permettre de temps à autres de faire un petit peu diversion...

LA PRÉSIDENTE :

585 Oui oui.

Mme MARINA LAROUCHE :

590 ... parce que tout écrire l'histoire, quasiment, d'une vie, c'est long, alors je ne voulais pas composer un roman parce que je n'avais pas l'intention de me faire de l'argent puis vendre ça, là, dans la librairie, alors je voulais me tenir tranquille, alors j'ai résumé à peu près ce que...

LA PRÉSIDENTE :

595 Vous auriez été obligée de me résumer votre roman, de toute façon, vous n'aviez pas le choix!

Mme MARINA LAROUCHE :

600 Oui, pareil, hein, ça fait que ça n'aurait pas eu de bon sens!

LA PRÉSIDENTE :

605 Est-ce que je peux peut-être vous demander de présenter la personne qui vous accompagne?

Mme MARINA LAROUCHE :

610 Oui. Alors c'est monsieur Jean-Eudes Girard, il a été vice-président d'Accès-Bleuets, O.K., et membre naturellement, il a travaillé, maintenant ce n'est pas lui qui a travaillé le plus longtemps avec nous autres, mais c'est un des derniers membres qui est avec moi, il a bien voulu m'accompagner parce que les autres membres, il y en a parmi les autres qui ont travaillé avec moi qui viennent déposer des mémoires eux autres mêmes, alors c'est pour ça que c'est monsieur Girard qui vient avec moi m'accompagner.

615

LA PRÉSIDENTE :

Alors nous vous écoutons.

620 **Mme MARINA LAROUCHE :**

625 Alors permettez-moi, à titre de conseillère municipale, de citoyenne de Saguenay et citoyenne de Chicoutimi surtout, et de militante pour l'organisme Accès-Bleuets, de vous adresser mes commentaires quant à la construction d'une route à quatre voies divisées dans la réserve faunique du parc des Laurentides.

Dès la fin des années 1980, 89 exactement, des milliers de citoyens de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean se sont mobilisés afin d'exiger que le gouvernement du Québec s'engage à réaliser une route sécuritaire et adéquate pour la population.

630

À cette fin, une réunion extraordinaire comptant environ 2000 personnes avait été convoquée à l'hôtel Holiday Inn de Jonquière sur l'initiative de l'animateur Jacques Cayer. Ce même animateur là avait fait un concours, il avait fait choisir par la population le nom du mouvement qui prenait forme pour défendre les intérêts de la région et aussi défendre les intérêts d'une route sécuritaire. Et le nom que la population avait choisi, c'était Accès-Bleuets.

635

640

À ce soir-là, c'était du monde du populo, du monde ordinaire comme moi, il n'y avait pas de gens de... si vous voulez, des spécialistes en économie, des spécialistes d'environnement, des spécialistes de toutes les sortes, il y avait des gens ordinaires qui avaient connu des drames humains dans le parc des Laurentides, autant par des accidents que par des pertes de vie.

645

C'est là que le premier comité d'Accès-Bleuets s'est formé et c'est pour ça que vous retrouvez toujours, depuis 17 ans que je milite là-dedans, que vous avez... on n'a parlé que de sécurité, parce que c'était la seule chose que ces gens-là, la population, voulait entendre parler, parce que nous autres, les grandes études, on savait qu'il y avait des spécialistes à quelque part qui allaient toutes nous les fournir.

650

Et à cette grande soirée-là... parce qu'on avait demandé que le ministre Marc-Yvan Côté, dans le temps qu'il était ministre, vienne expliquer à la population ce qui allait se passer dans l'avenir.

655

On avait cinq demandes spécifiques. On avait commis l'erreur monumentale de mettre en haut de nos demandes une étude d'impact, alors ça ne coûtait pas cher auprès du gouvernement, ils ont accepté immédiatement, et surtout, on savait ce qui allait s'en venir après l'annonce, ils nous faisaient faire une étude de préfaisabilité.

660

Alors nous nous sommes rapidement rendu compte que notre objectif ne serait pas facile à réaliser. À cette fin, nous avons établi deux principes qui nous ont toujours guidés : savoir être solidaires avec ceux qui nous représentaient, que ce soit péquistes, libéraux, conservateurs, la couleur n'avait aucune prise sur nous autres. Nous autres, c'était les gens qu'on avait élu, c'était eux autres qui allaient parler en notre nom auprès des gouvernements pour faire en sorte de faire valoir ce que c'est que la région, qu'on avait besoin, la route à quatre voies divisées dans la réserve faunique des Laurentides.

665

670

Et il fallait être persévérants parce qu'on avait vu que la préfaisabilité, ça voulait dire ensuite faisabilité et tout ce qui en suit, l'environnement, et tout ce que c'est qui s'ensuit, parce que tout de même on travaille avec des spécialistes, et on sait que des études, bien écoute, c'est quasiment comme des marches d'escalier : on commence en bas et on monte bien lentement pour aller en haut. Alors il fallait être réellement très persévérants pour toutes les embûches qui allaient venir tout simplement au cours des années.

D'autre part, on avait établi un comité pour nous faire une stratégie parce qu'on savait bien qu'il fallait faire tout de même des activités qui allaient faire parler de nous et surtout, quand je dis «nous», de la route et de la région.

675

Alors on a commencé la première, on a dit : «On va commencer par rassembler tous les gens de notre région pour qu'on ait le même langage, le même discours.» Ça n'a pas été facile. Alors on a réuni -- premièrement, signatures de pétitions.

680

1990, on a dit : «On va faire signer une pétition», 50 000 personnes, O.K., deux pétitions, provinciale, fédérale, et on va... tranquillement, on va aller à Dolbeau, Roberval, Mistassini, Alma, toutes, toutes les... partout, partout, et alors on faisait signer cette pétition-là. Ça, c'est la première qu'on a fait signer.

685

Alors on a donné des conférences pour expliquer pourquoi qu'on le faisait, il y avait des gens qui venaient nous raconter ce qu'ils avaient vécu dans le parc; il y en avait en chaise roulante, il y en avait dans toutes les conditions inimaginables.

690

On a rencontré les organismes, on a demandé des résolutions à tous les conseils de ville, à toutes les commissions scolaires, on a même demandé l'appui de l'évêque, des AFEAS, des Chambres de commerce, l'Association touristique régionale, tous nos députés, les MRC, les CRCD, et j'en passe. Tout le monde a été mis à l'ouvrage et c'est toujours le comité de bénévoles qui était dirigé par Accès-Bleuets qui faisait tout ça.

695

Alors vu qu'on était un organisme légalement constitué, devant l'énormité de la tâche -- parce qu'on ne s'attendait pas qu'il y ait autant d'ouvrage -- on s'est engagé une directrice générale ainsi qu'un service de secrétariat avec un téléphone, parce que les gens voulaient savoir où avaient lieu les rencontres, à quelle place qu'ils devaient signer la pétition et tout ce qui s'ensuit, alors il avait fallu grossir tout simplement le service.

700

Puis afin de financer ces activités-là, parce qu'il fallait bien se trouver de l'argent parce que l'argent, ça ne tombe pas du ciel, alors nous avons commencé à ériger des barrages dans la 175, où est l'ancienne barrière. Madame Girard, pour vous, vous êtes de la région, vous devez savoir de quoi je parle, O.K.?

705

Alors c'était juste à la limite de Chicoutimi et du ministère des Transports parce qu'on ne voulait pas que le ministère des Transports nous arrête, alors on était sur les limites de Chicoutimi, puis ils ne nous voyaient jamais cette journée-là, puis on n'avait pas de problème, on était là, c'était beau, et on vendait des cartes de membres à 2 \$, et je vous dis qu'il y a des gens, même, puis sérieusement, qui ont fait des voyages 2-3 fois durant le jour puis qui venaient nous donner 2 \$ parce qu'ils y croyaient, au projet. Alors on n'a pas eu trop trop de problèmes.

710

Alors nous autres, notre plan de stratégie, là, ils ont dit : «Là, vous ne ferez toujours pas rien que signer une pétition, puis faire des conférences, puis mettre la région au... chose, non, ce n'est pas assez. Là, il va falloir que vous fassiez un coup d'éclat.»

715

Alors c'est de valeur que je n'aie pas ma bourse parce que j'ai les preuves, mon archiviste -- parce que monsieur Gravel, il y a un monsieur qui est archiviste dans notre dossier, il a tout gardé les documents de presse -- alors le premier août 1991, le comité de stratégie avait

720 décidé qu'on montait un barrage, un vrai barrage dans le parc des Laurentides, O.K. Alors dans une semaine, on a ramassé tous les argents qu'il fallait pour monter, parce qu'on n'a jamais eu autant de contributions de tous les entrepreneurs, de tous les ingénieurs, les architectes de la population, on a ramassé tout l'argent, on avait une petite maison avec une vraie barrière.

725 Maintenant, nous autres, on s'était assurés, avec un entrepreneur qui faisait ça, d'être parfaitement légaux, d'être plus légaux que n'importe quel barrage dans toute la province de Québec et même Canada, pour ne pas que le ministère des Transports vienne lever le barrage parce qu'ils disaient que ce n'était pas sécuritaire. On était sécuritaires.

730 Alors là, naturellement que, quand ils ont vu ça, le premier août au matin, pas besoin de faire de dessin, que ça a brassé dans la cabane, hein. Alors on s'était assurés, par exemple, que les maires de la région nous appuyaient, parce que présentement on était un comité de bénévoles mais il fallait bien se faire appuyer par nos politiciens, parce que sans ça on aurait pu aussi bien se faire ramasser en prison parce qu'on ne voulait tout de même pas aller jusque là.

735 Alors suite à nos pressions et à nos discussions avec les décideurs, ils sont venus rencontrer les maires, monsieur le Ministre et le sous-ministre, c'était monsieur Middlemiss dans le temps.

740 Nous avons obtenu de la part du gouvernement des corrections importantes pour que la route soit moins dangereuse, parce que vous savez, quand ils nous avaient déposé le plan que les courbes... là, la peur nous a pris pour de bon, là, parce que quand ils nous ont dit qu'il y avait des courbes d'enlevées, d'enlevées, en tout cas tout ce que... je n'énumérerai pas, vous avez eu tous les dépôts des études, alors là on a dit : «Wo! Ils vont toujours bien corriger les plus
745 dangereuses, on ne laissera toujours bien pas notre... on n'ira pas à Québec avec la peur de tout d'un coup qu'il y a un gros fardier qui arrive.»

Parce qu'ils nous avaient même dit que le fardier empruntait un pied de la route de l'autre bord. Quand tu es distraite le moindrement, vu que tu te ramasses, O.K., avec un fardier... non
750 merci, *no way*, là, alors c'est pour ça que le gouvernement avait accepté de faire des correctifs et c'était plus sécuritaire.

Dans le temps, en 90, il y avait tout de même moins de trafic, moins de camions, parce que nous autres, notre chanson, ce n'était pas compliqué : des autos dans le parc des
755 Laurentides, juste des autos, là, bien écoute bien, ce n'était pas épouvantable. Mais ce qui était le problème, c'était les gros fardiens qui arrivaient puis ils étaient en nombre impressionnant, alors écoute bien...

Avoir peur 20 kilomètres, O.K., le stress vous laisse. Vous faites rien que 20 kilomètres,
760 c'est passé, ça va bien. Mais là, on avait 213 kilomètres à faire, pas de secours... là, il faut le faire, O.K. Alors le stress, tu es stressé longtemps. Puis quand tout d'un coup tu montes sur un petit *butteron*, que tu vois un gros orignal, là, que lui ne fait pas son stop, là, puis que toi, là, tu es obligé de... quand il n'y a pas d'auto qui s'en vient de ce bord-là, ce n'est pas trop pire, tu peux l'éviter, mais quand l'autre côté il y a une auto, écoute, où tu vas? Tu n'as même pas le temps de

765 réagir, tu te frappes avec l'original, puis ça malheureusement, c'est monnaie courante. Et c'est ça qui est tout simplement désastreux, de voir qu'on vivait ça.

Alors le défi était bien plus grand qu'on s'en attendait. Il fallait convaincre les autorités gouvernementales que la route, malgré tout ça, demeurait dangereuse. Ils nous avaient fait des
770 trois voies qui n'étaient pas tout à fait assez longs, quand on enclenchait, le camion cachait qu'il ne restait plus rien que 300 mètres puis 100 mètres, on n'avait pas le temps tout simplement de revenir sur notre *track* – appelons ça sur notre chemin, notre voie – pour éviter la voiture qui venait en avant.

775 Alors on a demandé, encore là, de monter les pancartes, de nous mettre les téléphones en marche parce qu'il y avait des téléphones tous les 10 kilomètres, en petits souliers talons hauts, tu sais, quand il ne fait pas chaud, je te le dis que tu ne vas pas loin quand qu'il y a des téléphones à 10 kilomètres puis que t'es dans le milieu, tu ne sais pas quel bord prendre, alors tout ça avait été... ils nous l'ont fait.

780 Puis en plus, on n'avait dans le temps aucune petite pancarte lumineuse pour indiquer, pour suivre la route. Ça aussi, on a gagné ça, ils en ont mis partout, ça aussi ça a fait en sorte que la nuit, en tout cas, on est capables, quand il pleut, de suivre le chemin puis d'être à notre place. Ça, on était bien heureux que tout d'un coup ça arrive.

785 Alors nous avons utilisé toutes sortes d'astuces au fil de années, nous avons déposé notre pétition de 55 000... je dis toujours 55 000 \$, mais ce n'est pas ça, c'est 55 000 noms. Alors autant au provincial, on est allés à Ottawa avec nos bénévoles, on a été reçus partout, alors O.K., ils nous recevaient : «C'est beau, madame, on va vous faire d'autre chose, on va vous rencontrer, vos députés et tout le bazar», O.K., on a toujours travaillé de même.

790 Mais tout d'un coup, en 1997, on avait la langue ça de longue, on trouvait que ça ne bougeait pas, puis on n'avait pas de réponses des choses, alors là, il y a deux messieurs – je vais m'en rappeler tout le temps, je les nomme parce que quand ils sont venus me voir, écoute, j'ai dit : «Sont-tu fous?» -- monsieur Guy Vigneault et monsieur Georges Boucher de Jonquière.

795 Ils sont venus me rencontrer, ils ont dit : «Écoutez bien, là. Ça ne bouge plus, madame Larouche, Accès-Bleuets. La route, là, on va la perdre, si vous continuez comme ça.» Mais là, j'ai dit : «Écoutez bien, vous avez-tu quelque chose à nous proposer?» Ils ont dit : «Nous autres, madame, on va venir vous trouver, on s'engage à faire signer une pétition, cette fois-là, 100 000 noms.»

800 Vous savez bien que quand ça fait 7-8-9 ans que tu travailles dans un dossier, je pensais en moi-même : «Ils viennent-tu de la lune? D'où qu'ils viennent, Seigneur? Ils vont-tu avoir le courage d'aller jusqu'au bout?»

805 Alors ces deux personnes-là sont arrivées et avec les membres qui étaient dans Accès-Bleuets avec nous autres depuis toujours, parce que vous savez qu'il y a des membres, on avait trois petites sœurs Tremblay avec un monsieur Gravel, on avait monsieur Piuze avec nous

810 autres, monsieur Raymond-Marie Girard. Je les nomme, parce que c'est eux autres qui ont travaillé le plus avec nous autres, ils ont été très persévérants, autant que je l'ai été, parce que la population ne nous laissait pas le choix. On aurait dit qu'ils pensaient que si Accès laissait tomber, on les aurait trahis, on n'avait pas le droit de laisser tomber la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

815 Toutes les fois qu'il arrivait quelque chose sur la route, le téléphone sonnait : «Madame Larouche, faites quelque chose, Seigneur! Regardez ce qui vient de nous arriver encore.» Et ça ne finissait pas.

820 Alors dans ce temps-là le comité des stratégies se réunissait et : «Alors écoute, qu'est-ce qu'on invente?» On a juste fêté le cinquantième anniversaire de la route du parc Antonio-Talbot, dans le temps, on a jusque fêté ça à L'Étape, le maire de Québec est venu, c'est là qu'il nous a serré la main, Accès-Bleuets et tout, monsieur le maire et toute la gang était là, il dit : «C'est plus que le temps que nos voisins – qui sont Chicoutimi dans le temps – soient réunis, il dit, par une route convenable, une route à quatre voies divisées.» Il dit : «Assez, c'est assez, vous êtes nos voisins.»

830 On était tellement heureux parce qu'on venait de gagner tout de même le maire de Québec, hein! N'oubliez pas que, pour nous autres, c'était terriblement important.

835 Alors de nombreux bénévoles ont alors décidé de faire signer une pétition totalisant 100 000 noms, que nous sommes allés déposer aux deux paliers du gouvernement fédéral et provincial pour la route à quatre voies divisées dans le parc des Laurentides, encore une fois.

840 Et permettez-moi, Madame la Présidente, de répéter ce geste en 2005 lors des audiences du BAPE, en déposant à nouveau le texte de cette pétition accompagnée de 100 000 signatures saguenéennes et jeannoises, et ces gens-là vont venir, si vous me permettez, déposer les 100 000 noms qu'on va ramasser tout de suite après, parce qu'on ne veut pas vous les laisser, vous nous l'avez demandé. Alors je demande à mes gens de venir tout simplement déposer notre pétition.

LA PRÉSIDENTE :

845 Alors la commission va les accepter à titre symbolique pour...

Mme MARINA LAROUCHE :

À titre symbolique.

850 **LA PRÉSIDENTE :**

... que vous puissiez les garder vous-même...

Mme MARINA LAROUCHE :

855

Oui, je vais...

LA PRÉSIDENTE :

860

... c'est important, mais sera enregistré le...

Mme MARINA LAROUCHE :

Oui.

865

LA PRÉSIDENTE :

... en fait le texte...

870

Mme MARINA LAROUCHE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

875

... de la pétition...

Mme MARINA LAROUCHE :

880

C'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

... et le geste qui est symbolique.

885

Mme MARINA LAROUCHE :

C'est beau. Alors imaginez ces gens-là, je vous le dis tout de suite, ils ont travaillé comme des... comme... non, je ne dirai pas «comme des nègres», ce n'est pas beau, là, ils ont travaillé comme des abeilles, qu'ils m'ont dit de dire. Temps en temps, j'ai des petits égarements de langage, il faut faire attention!

890

Alors d'autre part, il faut bien vous dire qu'un monsieur André Harvey, c'est lui qui nous a aidés à la faire reconnaître comme route nationale et c'est là qu'on a... Céline Nepton était dans ce temps-là directrice générale, aujourd'hui elle a laissé aller parce qu'elle a trouvé un travail plus intéressant, parce que tout de même on ne donnait pas des salaires à tout tuer, et c'est lui, grâce à la... il y avait Marc Saint-Amand, Marc Petterson, tous les trois, ils ont travaillé, puis ils sont allés rencontrer le gouvernement fédéral qui était venu ici, il était venu... je ne me souviens plus encore le nom, mais ce n'est pas grave.

895

900

Alors c'est là que le gouvernement fédéral a bel et bien admis que lorsque les premiers dessins sont faits pour la route canadienne et transcanadienne, le petit bras qui venait chez nous, il était là depuis toujours. Alors c'est là qu'ils ont reconnu que oui, elle était subventionnable.

905

Alors moi, je me suis dit en moi-même : «Écoute, si on travaille, normalement, le gouvernement fédéral en payant la moitié de la facture, ça fait en sorte que le gouvernement de la province de Québec va tout de même sauver ces argents-là et ils vont pouvoir l'investir sur la 169.» Alors c'est pour ça qu'on n'a jamais laissé tomber la 169.

910

Lorsque monsieur Renaud, hier, le maire de «l'Ascension-de-Notre-Seigneur» – je le taquine quand je dis ça, c'est l'Ascension – alors quand il dit la 169, c'est pour ça qu'il le dit, parce qu'on lui a toujours apporté notre appui parce qu'on ne veut pas que la 169 ferme, on ne veut pas à quatre voies divisées, elle n'est pas nationale, mais tout de même, il faut qu'ils continuent, ces gens-là, s'ils veulent la prendre, à avoir accès, et que, elle aussi, qu'ils ne risquent pas, mais les camions ne passant plus là, ça devient beaucoup plus sécuritaire.

915

920

Alors devant tout ça, lorsqu'on a déposé la pétition, c'est la première fois qu'un ministre au pouvoir, un premier ministre au pouvoir nous dit... décidait – c'était monsieur Lucien Bouchard dans le temps – nous disait : «Oui, madame, la population, vous allez l'avoir, votre route. On va respecter l'échéancier qu'on a – parce qu'il y avait un échéancier qui avait été fait par le ministère des Transports, monsieur Jacques Brassard dans le temps -- de cinq ans, mais après, on commence.» C'est la première fois.

925

Alors moi, je m'étais dit que c'était une grosse victoire parce que si le premier ministre trouve que c'est rendu un besoin, bien alors, on va arrêter de parler dans le vide.

930

Et en 2003, dans ce temps-là on a continué, on les a laissés faire les travaux qui avaient été priorisés, ils nous avaient dit que les travaux qu'ils allaient faire c'était toujours en voie de la quatre voies divisées, ils ont respecté ça, l'élargissement, les emprises sont là, les ponceaux -- j'ai été voir, hein, parce que vous savez que je ne suis pas une femme qui me laisse endormir, ça me choque, alors je vais voir, je suis comme saint Thomas.

935

Alors on est allés en place. C'est vrai que les ponceaux qui ont été faits dans les réparations, ils n'auront pas besoin de les refaire, ils ont été prolongés assez pour faire le quatre voies divisées. Il l'avait promis, il a respecté sa parole.

940

Alors en 2003, les élections s'en venaient, on a dit : «Écoute bien, on va se servir un peu des élections, d'habitude, c'est pratique.» Alors on a invité le premier ministre du Canada qui était monsieur Jean Chrétien et le premier ministre de la province de Québec, monsieur Bernard Landry, à venir tout simplement... parce que là, ils avaient fait des belles promesses électorales, mais moi, des promesses électorales, je suis politicienne moi-même, j'évite de faire des promesses de politicien, mais de temps en temps, on a des petites... tu sais, on a des petites faiblesses, alors eux autres ils avaient eu une grosse faiblesse : ils avaient dit que la route, qu'ils allaient la faire.

945

Alors j'ai dit écoute un peu, on va les faire descendre, O.K. Parce qu'eux autres ils présentaient des personnes qu'ils voulaient qu'ils soient élus dans la région – alors on va les faire descendre et ils vont venir nous dire publiquement, puis signer le protocole d'entente, comme de quoi que oui, le fédéral payait la moitié de la facture, et que oui, Bernard Landry s'engageait et se relançait, et comment que je vous dirai que ça nous a fait plaisir à Accès-Bleuets, ce n'était pas possible : hé, la population était là, la salle était comble, on pensait d'avoir gagné enfin notre pari!

950

955

Mais on avait oublié d'établir l'échéancier, puis on avait – vous m'excuserez, je ris aujourd'hui, mais ce n'est pas drôle – mais par contre, on a dit : «Wo! Eux autres, ils n'avaient pas dit en quelle année que ça allait commencer.»

960

Alors quand on a vu ça, on a dit : «Wo! Paul Martin vient d'être élu, Jean Charest vient d'être élu, alors là, wo! Là, eux autres, là, là, il faut qu'ils viennent parce qu'ils ne sont pas si populaires que ça et ces gens-là vont venir signer devant toute une population le protocole d'entente, ils vont nous dire quand est-ce qu'ils commencent et là ça va bien aller.»

965

Et ils n'ont pas eu le choix. Alors les députés naturellement en place nous ont aidés beaucoup, parce que si on ne les avait pas eus ça ne serait pas réalisé, parce qu'on a toujours travaillé avec les partis, quels qu'ils soient, parce qu'on n'avait réellement pas de couleur, parce que écoute, on respecte le choix de la population, on représentait la population.

970

Alors lors de mes visites à l'extérieur de la région et de la province, je me suis rendu compte que sur d'autres grands axes routiers, on protégeait à la fois la vie humaine et celle des animaux, puis nous autres, dans la région, malheureusement, les humains, on était des pis-aller.

975

Alors nous devons réaliser que si le gouvernement injecte des milliers de dollars pour réduire la mortalité humaine en tant de recherches, il serait logique d'investir les deniers publics à rendre la route 175 plus sécuritaire afin de sauver des vies et d'économiser des gros coûts à l'État.

980

Je n'élabore pas plus que ça, vous avez eu toutes les études, j'étais là toute présente, vous avez eu toutes les études qu'on avait vues avant pendant 17 ans, on y a goûté, on a étudié, ce n'est pas possible, on est devenus, Accès-Bleuets, les savants de la route du parc des Laurentides, demandez-nous-le, on va vous le dire. On ne sait pas les chiffres par cœur, mais je vous dis qu'on les sait approximativement.

985

Alors le regroupement Accès-Bleuets a réalisé au cours des années des études qui ont démontré qu'une autoroute à quatre voies divisées permettrait de sauver quatre à cinq vies humaines par année. Grâce à la construction d'une route à quatre voies divisées, le gouvernement du Québec va corriger l'iniquité et l'injustice que nous subissons à l'égard de toutes les autres régions qui possèdent des axes routiers modernes, sécuritaires et qui relient leur localité au reste de la province.

990 Plus les études avançaient, plus on se sentait isolés, plus on se sentait laissés à nous autres mêmes parce qu'ils ne faisaient rien pour nous rendre pareils aux autres. On était supposés être bien loin, puis : «Contentez-vous donc de ce que vous avez», et c'est ça qu'on ressentait. Ce n'est pas ça qu'ils nous disaient, mais ça ressemblait bien gros à ça.

995 Alors nous avons travaillé sans relâche pendant 17 ans afin de nous faire entendre et nous espérons que cette fois-ci, que nous sommes arrivés à l'étape ultime qui va permettre aux citoyens du Saguenay–Lac-Saint-Jean de se déplacer sur une route adéquate et qui la reliera au reste du Québec et du Canada.

1000 Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Commissaires, citoyens et citoyennes de la région, à titre de représentante de Accès-Bleuets, je suis convaincue que d'ici 2009 notre projet sera enfin réalisé.

1005 Et j'aurais une petite faveur à vous demander. Vous savez comme moi que vous allez déposer, je pense, votre... le 9 août?

LA PRÉSIDENTE :

C'est-à-dire que le rapport doit être déposé au ministre au plus tard le 11 août.

1010 **Mme MARINA LAROUCHE :**

1015 Alors moi, si c'était possible, lorsque votre dépôt va être déposé, que le *Ministère* va être déposé, de faire en sorte qu'on pourrait aller en appel d'offres dès cet hiver pour que les travaux commencent dès cet hiver, parce que vous savez que monsieur le premier ministre Jean Charest nous a dit qu'en 2005 ce serait le plus gros chantier de construction qu'il y aurait dans la province de Québec et ce n'est pas un caprice de dame nature, là, c'est réellement quelque chose que les citoyens demandent et que nous autres, on n'a surtout pas le droit de laisser tomber notre population parce qu'il y a trop de drames humains qui se vivent.

1020 Alors j'ai terminé, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1025 Merci, madame Larouche. Alors je répète ce que j'ai dit hier soir, après l'intervention du maire de Saguenay, alors j'ai fait une première permission hier, une deuxième permission aujourd'hui, mais je n'en fais plus, alors pour ce qui est des appréciations.

1030 Alors merci, madame Larouche. Je pense que votre mémoire est assez clair en regard en fait de tout cet historique du mouvement Accès-Bleuets, en regard de leurs attentes. Ça explique un peu mieux aussi ce que... vous étiez présente hier quand j'ai posé une question, puis je ne sais pas si vous pouvez rajouter à la réponse de monsieur Tremblay, qu'au-delà de... parce que vous faites référence à des études qui ont été faites, à des raisons, aux attentes, aussi, au

niveau du développement économique et tout ça, il y a eu beaucoup d'intervenants depuis deux jours qui ont abordé cet aspect-là, mais ce que j'aimerais effectivement...

1035

Bien, on en sait un peu plus avec ce que vous nous avez dit, mais si vous aviez autre chose à nous donner comme information, c'est quand même assez particulier que dans le fond, depuis toutes ces années, même si le développement économique a évolué, a *dévolué*, il y a eu des hauts et des bas, au niveau des accidents, au niveau de la sécurité, tous ces éléments-là qui sont présentés actuellement par le promoteur pour la justification du projet, ça a changé durant les années, mais l'élément, j'allais dire constant, c'est le désir de la population d'avoir un quatre voies...

1040

Mme MARINA LAROUCHE :

1045

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1050

... depuis 30 ans.

Mme MARINA LAROUCHE :

1055

Maintenant vous...

LA PRÉSIDENTE :

Qu'est-ce qui fait ça?

1060

Mme MARINA LAROUCHE :

Oui, je vais vous dire quelque chose. Moi là, vous savez que nous autres, on a un hôpital, mais il n'y a pas tous les soins qui sont donnés.

1065

Alors O.K., imaginez qu'à 3 h du matin il faut que tu partes, que tu ailles à l'hôpital à Québec, là. Imaginez dans quel état que les gens sont. Ils sont sur un stress extraordinaire pendant 213. Les orignaux, écoute bien, les gros fardiens...

1070

Hier soir, il y a un monsieur qui est allé à Québec, il neigeait dans le parc des Laurentides hier soir, O.K., là? Imaginez, il neigeait, là! On est tout de même rendus au 18 mai. Et est-ce qu'il avait... c'était un camion, heureusement, eux autres ils sont plus solides sur la route.

1075

Alors le désir constant de la population, je vous dis, là, puis le... ce qu'on sentait à Accès-Bleuets, là, c'est que s'il avait fallu laisser tomber ce dossier-là, les gens auraient dit qu'on les laissait tomber parce que c'était terrible.

Puis vous savez, moi, je n'ai jamais changé mon discours. Je ne suis pas une spécialiste en environnement, je ne suis pas une spécialiste de rien, on est du monde ordinaire, il y avait juste quelqu'un qui est ingénieur qui a toujours travaillé avec nous autres, mais il n'a jamais fait valoir ses grandes études, il n'était pas là pour ça. Lui, il avait dû probablement dans sa famille connaître un drame humain, il était là pour faire avancer le dossier.

Ça a toujours été «sécurité, sécurité, sécurité, sécurité», on dit : «En tout cas, on va toujours bien finir par gagner une route qui a de l'allure puis qu'on va arrêter d'avoir peur d'y aller.»

Parce que vous savez, moi, là, quand j'ai commencé ça, la sœur de mon mari venait d'avoir un accident, elle est à Roberval aujourd'hui, elle est en chaise roulante, elle s'est cassé la cinquième vertèbre et demie, elle a juste un bras qui bouge, c'était une femme qui était très dynamique, elle avait à peine 45 ans. Alors pas besoin de faire de dessin que...

Elle, elle disait : «Si j'étais morte, ça aurait été moins pire.» Elle a passé un an à François-Charron à Québec, ça a été un calvaire pour sa famille parce qu'elle n'a pas pu rester dans sa maison. Alors c'est tous des drames humains de même que les gens vivent et qu'ils nous faisaient revivre en venant conter tout ce qui se passait.

Alors ça n'avait aucun sens parce que nous autres... Hier, monsieur Laforest du CLD vous a expliqué que nous autres on voyage beaucoup, on sort de notre région, alors on est plus à même de savoir que la route est dangereuse. Puis par contre, il fallait relever le défi, il ne fallait pas trop faire peur non plus aux touristes, parce qu'on n'en aurait plus eu un qui était venu nous visiter.

Ça a été assez... tu sais, assez difficile de travailler le dossier tout en respectant tout ce beau monde-là autour de nous autres, tout en ralliant aussi tous les gens de la région pour travailler dans un même dossier parce qu'écoute, là, quand tu restes à Dolbeau, que tu es aussi loin quasiment de Québec qu'à Chicoutimi, Dolbeau de Chicoutimi, là, c'est loin, O.K., alors que ces gens-là, ils ont dit : «Oui, on la priorise, la route, oui, faites-nous-la, oui, on en a besoin.»

Mais par contre, moi j'ai toujours travaillé dans le sens : ce n'est pas à cause qu'on va mettre de l'argent dans le parc des Laurentides que tout d'un coup il n'y aura plus une cenne dans la région, là. Hé, oubliez ça, là. Nous autres, il ne faut pas que les enveloppes changent

Parce que hier, justement, ou avant-hier, j'écoutais le maire Vaillancourt de Laval – parce que j'écoute tout ce qui touche les routes, ça me touche, je suis obligée d'en parler, alors il faut absolument que je sois très consciente de ce qui se passe – il dit : «Mes citoyens ont toujours payé pour l'ensemble de la province de Québec, c'est un retour du balancier.»

Alors nous autres, on l'applique chez nous. On a toujours payé pour toutes les autoroutes de la province de Québec, c'est un retour du balancier, c'est le tour d'avoir la nôtre, notre route à quatre voies divisées. Ça a toujours été de même qu'on a travaillé le dossier, madame Girard.

LA PRÉSIDENTE :

1125 Monsieur... oui? Mon collègue aurait une question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1130 C'est une question concernant l'aspect entretien. Tout à l'heure, monsieur Schuld nous a parlé un peu, bon, de certaines mesures qui ont été mises en place le long de la route, bon, qui, avec le temps, se dégradent, donc il sont... ils perdent leur efficacité.

1135 Comment l'entretien se fait depuis, disons, depuis 15 ans, 20 ans? Est-ce que ça s'améliore ou ça se dégrade, selon vous, selon ce que vous vivez à tous les jours?

Mme MARINA LAROUCHE :

Moi, cette réponse-là, là, je vous le dis tout de suite que je ne vous la ferai pas...

1140 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non?

Mme MARINA LAROUCHE :

1145 Je ne suis pas une spécialiste du dossier.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1150 Non, mais...

Mme MARINA LAROUCHE :

1155 ... mais par contre, je suis capable de vous répondre une chose : dépendamment de l'entrepreneur qui a la route du parc des Laurentides, c'est ça qui dépend de l'entretien. Quand on a un bon entrepreneur, ça va bien; quand on a un entrepreneur qui a un petit peu moins d'expérience, ça va moins bien, mais immédiatement, le ministère des Transports on les avise, parce que la population nous avise, on avise les gens et ils font les correctifs.

1160 Ça, ce n'est pas là qu'il est le problème. Le problème, c'est que si j'ai une route à quatre voies divisées, que c'est un petit peu moins bien entretenu, si je prends le clos, là, je n'irai pas frapper le fardier qui va être à l'avant parce que je me suis baissée pour prendre un kleenex, j'ai un moment d'inattention, bang! je me rencontre avec un fardier, demandez-vous pas où je me ramasse : dans le cimetière.

1165

Alors moi, là, c'est juste ça nous autres qu'on a travaillé pour qu'on ait une chance que si on sort de la route, on a de la place là parce qu'il y a une emprise qui a de l'allure, ou bien il y a encore de la place là parce que ce n'est pas le fardier qui est là. On a juste travaillé ça.

1170 Puis partout ailleurs – je vous dis, j'ai fait le tour de la province de Québec, j'ai visité toutes les routes, je suis au courant de tout – pire que ça, il y a des clôtures partout. Nous autres, on a les plus gros animaux, ils sont en liberté avec nous autres. Pensez-y comme il faut, là, l'illogisme de la chose.

1175 Si c'était encore des petites grenouilles, des petites affaires, mais des orignaux. Puis quand on les frappe, là, vous savez la hauteur des jambes qu'ils ont? Alors demandez-vous pas où qu'on se ramasse.

1180 Je vous le dis, ça n'a aucun sens. Puis moi, j'ai fait rire de moi quand j'ai dit ça, mais aujourd'hui, ils voient bien que ça n'a pas de sens, ils sont après les faire, ils sont après s'organiser pour ne plus qu'on ait ces rencontres-là, parce que, je dis ça souvent, les orignaux ne font pas les stops, mais moi, quand je vais à 90 et 100 kilomètres à l'heure, je suis drôlement mal prise pour faire mon stop aussi, je vous le dis quand je *brake*, ça va mal.

1185 Alors c'est tout simplement ça qu'on vit dans le parc des Laurentides. Alors c'est pour ça qu'on veut arrêter ça. Puis la seule façon de le faire, je vous le dis, on a tout regardé les possibilités, on a regardé les trois voies, on a regardé les deux voies, on a tout regardé.

1190 On a même essayé d'enlever les camions, mais ce n'est pas possible, il faut bien que... nous autres on mange, il faut bien que l'Alcan vive, il faut bien que tout le monde fonctionne, là, parce qu'on a une région qui fonctionne bien malgré tout ce qui arrive – monsieur le maire vous l'a expliqué, je ne reviendrai pas sur ça -- mais par contre, nous autres... ils ont le droit de vivre, mais nous autres aussi, on a le droit de vivre, puis les orignaux aussi ont le droit de vivre, puis ils n'ont pas d'affaire à venir nous rencontrer sur la route, ils sont bien trop gros pour nous autres.
1195 C'est juste ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

1200

Mme MARINA LAROUCHE :

Merci beaucoup.

1205

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame Larouche. Merci, monsieur.

Mme MARINA LAROUCHE :

1210

Alors je vais demander à mes gens de venir...

LA PRÉSIDENTE :

1215 Oui.

Mme MARINA LAROCHE :

... ramasser leurs papiers, si vous voulez.

1220

LA PRÉSIDENTE :

Bien sûr.

1225

Mme MARINA LAROCHE :

Merci infiniment, hein.

LA PRÉSIDENTE :

1230

Vous avez donné – ça me fait plaisir – vous avez donné à la coordonnatrice copie du texte de la pétition?

Mme MARINA LAROCHE :

1235

Oui, tout est donné.

LA PRÉSIDENTE :

1240

Parfait.

Mme MARINA LAROCHE :

C'est beau?

1245

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie.

1250

Alors, je vais appeler le prochain intervenant. Pour la Chambre de commerce de Saguenay–Lac-Saint-Jean, monsieur Éric Dufour et René Nadeau, s'il vous plaît. Bonsoir, messieurs.

M. ÉRIC DUFOUR :

1255

Bonsoir, madame. Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

1260 Bienvenue.

M. RENÉ NADEAU :

1265 Bonsoir, madame.

M. ÉRIC DUFOUR :

1270 Moi, je suis Éric Dufour, le représentant des huit chambres de commerce du Saguenay–
Lac-Saint-Jean à la Fédération des chambres de commerce du Québec.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1275 **M. ÉRIC DUFOUR :**

1280 Et je suis accompagné de mon collègue, René Nadeau, qui lui est président d'un
regroupement qui s'appelle les Conférences des chambres de commerce, regroupant les
chambres de commerce de Chicoutimi, Jonquière, La Baie.

1285 On vous avait fourni un petit document qui était certainement un complément à ce que
vous aviez entendu beaucoup au niveau des retombées économiques. On vient vous parler au
nom des chambres, je vais y aller plus spécifiquement, au nom des chambres de commerce de
Chicoutimi, Jonquière, La Baie, Chambre de commerce Lac-Saint-Jean-Est, Chambre de
commerce de Roberval, de Dolbeau, de Normandin et de Saint-Félicien. Ça regroupe environ
3000 membres autant du commerce de l'industrie institutionnelle et autre.

1290 Donc, le message que nous voulons vous apporter aujourd'hui, c'est que les gens
d'affaires en ont ras le bol du dossier, on est tannés de parler de l'autoroute.

1295 Avec tout ce qui se passe au niveau économique, avec le défi de la reconfiguration
économique de cette région-ci, avec ce qu'on entend, avec le rapport Coulombe, les grands défis
qu'on a à réaliser, les gens d'affaires en ont ras le bol, vraiment ras le bol.

1295 On a à être créatifs -- d'ailleurs, la région a toujours fait preuve là-dessus -- mais on a à
être doublement plus créatifs pour se développer à travers la deuxième et troisième
transformation au niveau du bois. On essaie par tous les moyens et... en plus, je suis consultant
management stratégique à travers les PME, on essaie par tous les moyens à se diversifier au
niveau agro-alimentaire. Un exemple agro-alimentaire, ce qu'on recommande, c'est de créer des

1300 mariages stratégiques avec des intervenants, que ce soit pour la distribution des produits, avec des intervenants de Québec, de Montréal et ainsi de suite.

Et la première question, le coût de transport. Bien, finalement, on fait des calculs puis on leur présente des données, puis ce n'est pas si pire que ça, mais les perceptions sur cette route-
1305 là au niveau économique, c'est effrayant.

Un autre défi, c'est les ressources spécialisées. De plus en plus, si vous regardez la tendance démographique, on a besoin de plus en plus de ressources spécialisées parce qu'on développe, on a à développer dans les nouveaux créneaux.

1310 Moi, je travaille aussi dans l'embauche et quand on veut faire venir une ressource spécialisée, bien écoutez, le monsieur ou la madame, il faut qu'elle parle à son conjoint. Il trouve ça le *fun*, il y a des beaux lacs, c'est intéressant, venez, il y a une qualité de vie, vous allez éviter les ponts d'une heure et demie à Montréal. Bon. La personne va venir essayer un six mois,
1315 oups!, il faut qu'elle fasse la route et il faut convaincre cet individu à venir ici pour travailler, pour donner la plus-value que ça prend à nos PME à se développer.

Donc, je ne répéterai pas tous les éléments au niveau socio-économique; par contre, peut-être les répéter. Quand on parle des pertes d'emplois potentiels avec le fameux rapport
1320 Coulombe, bien, écoutez, quand on nous dit que ce projet-là peut amener une retombée économique directe au Saguenay-Lac-Saint-Jean de 222 M\$ et un potentiel de 3848 personnes/année, bien, écoutez, je peux vous dire que ça amènerait un boum intéressant à nos gens d'affaires. Nos gens d'affaires, présentement, veulent passer à du positif et ils ont besoin de signes positifs.

1325 Et pour se développer, pour faire venir des entreprises ici en région, avec toutes les forces que nous avons, ça nous prend des infrastructures de santé, d'éducation et ça prend un coffre d'outils. Et l'outil principal de cette route-ci est majeur. Et on peut vous donner une multitude de cas où les PME ont à faire face à ce phénomène. Je pourrais peut-être lire un petit
1330 bout. On dit aussi que :

«L'amélioration de cette route en reliant plus efficacement...»

(Lecture du mémoire)

1335 **«... en transit par le Maine vers l'Interstate 95.»**

Donc, c'est une façon de connecter la région au phénomène de mondialisation des marchés.

1340 Je pourrais peut-être vous présenter un tableau que vous avez déjà vu sur le phénomène démographique qui nous attend au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Vous avez certainement déjà vu ce tableau-ci.

1345 **LA PRÉSIDENTE :**

Il est tiré de quel...

1350 **M. ÉRIC DUFOUR :**

C'est un tableau qui est tiré d'un démographe, là, monsieur... je pourrais vous le dire c'est qui, là, c'est un monsieur que... c'était à mon congrès de Raymond Chabot Grant Thornton à Québec en fin de semaine où le sujet a été, pendant trois heures, l'accident qu'il y a eu dans le parc. Je pourrais vous donner l'auteur.

1355

LA PRÉSIDENTE :

Et vous pourrez le déposer, de toute façon, le tableau.

1360 **M. ÉRIC DUFOUR :**

Je le déposerai. Ici, la projection démographique de 2001 à 2026, pour les Laurentides, plus 29 % de population. Si on ne fait rien, là, c'est le tableau qui se dessine. Pour l'Outaouais, plus 19 % de population. Pour l'Estrie, plus 12 %. Et là, oups!, on arrive dans le rouge. La Maurice moins 6 % si on n'agit pas. Le Bas-Saint-Laurent, moins 10 % et le Saguenay-Lac-Saint-Jean, moins 12 % si on n'agit pas.

1365

Ça, ça veut dire qu'il faut doubler nos efforts pour freiner l'exode de nos jeunes mais surtout aussi trouver des moyens pour ramener des ressources ici. Et on en a des cas où il y a des gens, on a des cas pratiques qui sont intéressés à revenir. Et à mon avis, et à l'avis des gens d'affaires, la route, c'est un sujet qu'il faut passer à d'autre chose, c'est un outil essentiel pour convaincre des entreprises et des gens, pour briser cette perception.

1370

Vous savez qu'au niveau économique, au niveau des gens d'affaires, ça fonctionne beaucoup, beaucoup par perception et si on veut développer nos marchés, je pense qu'il va falloir briser cette perception-là et au plus vite.

1375

Et moi aussi, un autre phénomène que je me dis, c'est qu'il ne faut pas attendre parce que ça fait 25 ans avec nos impôts des entreprises et des industries que nous sommes supposés, hein, avancer des fonds pour cette route-là parce qu'elle est attendue depuis 25 ans.

1380

Mais si on attend 25 ans encore, là, le discours qu'on va recevoir, c'est que présentement, en 2001, bien, la statistique que j'ai ici, 2001, il y a 13 % de la population qui a 65 ans et plus et dans 25 ans, en 2026, il va y en avoir 30 %. Donc là, si on attend et si on ne fait rien pour faire renverser la vapeur, pour amener des travailleurs et pour amener des ressources ici, ça va être dramatique.

1385

Donc, c'est l'essentiel de mon point de vue et je vais céder la parole à mon ami René qui a des choses intéressantes à ajouter.

1390

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1395

M. RENÉ NADEAU :

Bonsoir. Je veux juste souligner un extrait des minutes de la réunion de l'exécutif de la Chambre de commerce de Québec tenue le mardi le 17 mai 2005, à la Maison Mailloux, 17, rue Saint-Louis, c'est le siège social, à Québec, sous la présidence de madame Francine Lortie. Je vais le déposer, bien sûr.

1400

« **Prise de position en faveur du projet d'amélioration de la route 175 dans le cadre des consultations du BAPE sur proposition de monsieur Pierre Dolbec appuyé de maître Louis Duquet, il est unanimement résolu que la Chambre de commerce de Québec appuie la position du Regroupement des chambres de commerce du Saguenay-Lac-Saint-Jean dans le cadre des audiences du BAPE sur la route 175, adoptée à l'unanimité. Signé : Francine Lortie, présidente.** »

1405

LA PRÉSIDENTE :

1410

Alors, vous allez nous le déposer.

M. RENÉ NADEAU :

1415

Alors, c'est 3400 membres Québec et ici, la région, il y a 3300 à 3500 membres. Alors, c'est pour vous dire. On va déposer le document, bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

1420

Merci.

M. ÉRIC DUFOUR :

1425

Pour nous, c'est quelque chose de très important, hein, c'est une nouvelle très importante. Ça veut dire qu'on est rendu 6000 gens d'affaires de Québec et de Chicoutimi qui sont favorables à cette route-là. Donc, les gens d'affaires de Québec sont d'accord avec nous, ils voient autant d'intérêt de leur côté que du nôtre et je pense que pour nous, là, c'est une fierté d'amener cette résolution-ci à la région de la Chambre de commerce de Québec.

1430

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. RENÉ NADEAU :

1435

Moi, je voudrais vous apporter aussi la saveur locale, le pourquoi qu'on veut avoir la route à quatre voies. Ma grand-mère maternelle, une dame Bélanger, était native de Larouche. Il y a environ 30 ans, ils ont fait un accident, mon grand-père et ma grand-mère dans le parc des Laurentides. Ils ont eu huit enfants. Deux de mes *ma tante* étaient dans un gros Dodge de ces

1440

années-là, tout le monde a été blessé et mes *ma tante* sont encore marquées, celles qui sont encore envie mais elles sont rendues à 72, 75, mes *ma tante*. Ma grand-mère est morte, ça, il y a déjà un bout de temps.

1445

Et il y a eu bien des accidents dans la famille, mais encore l'an passé, j'ai un des fils de ma grand-mère puis un frère à ma mère qui a fait un accident dans le parc des Laurentides.

1450

Si vous voulez savoir qu'est-ce qui se passe dans le parc des Laurentides, j'ai personnellement traversé le parc des Laurentides, je suis natif de Québec puis je suis revenu en région maintenant depuis peu, mais durant trois ans de temps, j'ai traversé le parc deux fois par semaine dans les trois dernières années avant de m'installer dernièrement à peu près il y a trois mois, j'ai acheté une maison à Jonquière.

1455

Je peux vous en parler du parc des Laurentides. Quand je le traversais les premières fois, j'avais 21 ans, aujourd'hui j'en ai 56. Je me souviens que mon père qui était un excellent conducteur parce qu'il conduisait des gros camions à Hydro-Québec, on a vu des 25 voitures dans le champ, des camions dans le champ puis on les comptait, on était quatre frères puis, en montant, on comptait hop! On arrivait ici au Saguenay pour venir passer les fêtes chez la grand-mère maternelle, puis on disait : «Combien que tu en as compté?» Un disait 28, l'autre 25. On a vu des tempêtes phénoménales. J'ai déjà traversé le parc à l'âge de 24 ans, je suis parti de

1460

Québec à 3 h 30, je suis arrivé à l'église Saint-Jacques à Arvida, il était minuit moins cinq, pour la messe de minuit.

1465

Dans les trois dernières années, tantôt, un des commissaires posait la question, l'entretien c'est quoi? Oui, comme madame Larouche le disait, quand vous avez un bon contracteur, mais quand les fardiens se mettent là, ils bloquent la route complètement puis on être 100-125 voitures, à un moment donné, derrière le fardier.

1470

Lui, s'il part du Camp Mercier puis il se rend au prochain garage de voirie au quart du parc, tu suis à la queue leu leu derrière et j'ai vu maintes et maintes fois, dans les trois dernières années, des choses aberrantes, des personnes avec des 4 par 4 doubler complètement à gauche malgré que les charrues, naturellement, relevaient de la neige, tout ça, puis tu disais, il va se tuer s'il y a quelqu'un qui s'en vient sur l'autre côté, mais les gens deviennent impatients.

1475

J'ai été bloqué, dans les trois dernières années, au moins deux fois dans le parc des sept et huit heures de temps pour les mesures que j'appelle, la police qui prend ses mesures à savoir pourquoi l'accident est arrivé. J'ai vu maintes et maintes fois des fardiens dans le canal bloquer la route, c'est effarant.

1480 Et lorsque vous êtes dans le parc – je l'ai traversé, comme je vous dis, trois ans de
 temps, deux fois par semaine, je partais le vendredi midi, vendredi après-midi puis je revenais le
 lundi matin – lorsque je traversais le parc, je peux vous dire que quand vous suivez une *van* puis
 il pleut à l'automne ou à l'hiver qu'il y a de la *gadoue*, essayez pas de doubler, vous devez suivre
 la *van*; si elle va à 80 kilomètres parce qu'elle est chargée, vous devez suivre en arrière sinon
 vous risquez votre vie.

1485 Alors, c'est pour ça qu'on veut avoir une route à quatre voies. Puis tout le monde dans la
 région pourrait vous parler des membres de la famille qui ont été blessés ou qui sont morts ou qui
 ont eu des accidents, qui ont brisé leur véhicule.

1490 Et je vous dirai que personnellement, j'ai poussé au moins à cinq ou six reprises, de
 21 ans à 56 aujourd'hui, au moins à cinq ou six reprises ma voiture qui a rentré dans la neige
 pour différentes raisons. Ce n'est pas toujours de ma faute mais je suis comme tout le monde,
 des fois, je deviens impatient moi aussi, mais j'ai rentré dans le canal parfois parce que d'autres
 étaient téméraires ou pour éviter une voiture ou quoi que ce soit.

1495 Alors, je pense que tout le monde ici dans la salle de la région... Une autre mention, je
 me souviens, ma grand-mère... ils avaient huit enfants, trois garçons, cinq filles puis la seule qui
 a été demeurer à Québec parce qu'elle a connu mon père, c'est ma mère, les sept autres sont
 restés ici.

1500 Quand on parlait à partir d'octobre il y a 20 ans à aller jusqu'à fin avril, on disait, là, on ne
 verra plus les *mon oncle* puis les *ma tante* parce qu'ils n'osaient pas traverser le parc. Il faut dire
 qu'il était plus dangereux il y a 30 ans que maintenant, mais même encore aujourd'hui, ils ont
 cette mentalité-là. Ils disent : «Ah, on reste à La Baie, on reste à Arvida, on reste à Jonquière, on
 1505 reste à Chicoutimi, on ne monte pas à Québec durant cinq, six mois à cause de la dangerosité du
 parc puis à cause que tu ne sais jamais, tu pars avec tes pneus d'été, tu pars au mois de mai,
 dans les hauteurs, la neige commence. Alors, c'est excessivement dangereux. Ça fait que les
mon oncle puis les *ma tante*, ils restaient ici puis on ne les voyait pas durant 6-7 mois de temps.

1510 Alors, ça coupe des familles complètes et on parle de l'érosion des jeunes, de plus en
 plus les jeunes s'en vont vers Montréal et Québec pour les études. Je pense qu'on est en
 mesure de travailler très fort dans certains organismes puis avec MigrAction pour en ramener des
 compétences, des ingénieurs, tout ça, qui ont été goûter à Québec puis Montréal puis ils en ont
 marre du trafic de Montréal, on veut les ramener.

1515 Pour les ramener, il faut leur donner un contexte idéal et, parmi le contexte, comme le
 disait si bien Éric ici, ça prend le coffre à outils puis la route, c'est essentiel. Et on est tannés
 d'en parler, faisons-la puis parlons-en plus, puis on n'est pas pire que les gens de Sherbrooke ou
 d'ailleurs, ça nous prend notre route.

1520

LA PRÉSIDENTE :

Merci, messieurs.

1525 Alors, si je comprends bien, dans le fond, deux aspects, là, qui ressortent plus
particulièrement de vos interventions, c'est que, oui, il y a un problème de perception, d'après ce
que les gens nous disent, il y a un problème de perception au niveau de l'insécurité, de la
sécurité, en fait. Mais ce que vous êtes en train de nous dire, c'est qu'il y a aussi un problème de
1530 perception économique en regard de... c'est toujours la même insécurité mais l'économie, il y a
déjà un biais qui s'ajoute, c'est-à-dire que c'est toujours la notion de... ça rentre dans vos
discussions économiques, c'est ce qu'on comprend, autant au niveau du mariage, autant au
niveau d'attirer des entreprises ou des coûts de production.

M. RENÉ NADEAU :

1535 Et des ressources, humaines, madame. Les ressources humaines, c'est essentiel. Si on
veut avoir les ressources humaines ici, les ingénieurs que ça nous prend...

LA PRÉSIDENTE :

1540 Oui?

M. RENÉ NADEAU :

1545 ... ou les comptables ou ceux qui vont relever les multitudes d'entreprises qui ont besoin
de relève – puis Éric pourrait vous en parler longtemps parce qu'il travaille dans le domaine – si
on veut ramener les ressources pour prendre en charge les entreprises existantes dans les 5 à
10 prochaines années, au moment où les baby-boomers comme moi vont se retrouver puis on
veut céder nos entreprises à d'autres, pour ramener du monde compétent puis les ressortir de
1550 Montréal ou de Québec, il faut avoir l'infrastructure nécessaire, ce qu'on n'a pas actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

1555 O.K. Et vous dites, ça revient peut-être aussi dans le témoignage de quelques
personnes, le problème, ce sont les véhicules routiers, c'est le fardier? C'est la négociation sur la
route avec ce type de véhicules-là?

M. RENÉ NADEAU :

1560 Oui, mais je parlais de fardier parce que c'est ce qui est le plus marquant puis le plus
criard. Si vous suivez une grosse *van*, par exemple, d'Alcan qui est double et puis qui fait du
fume, essaie pas de doubler quand c'est simple, tu ne peux pas doubler, c'est un casse-gueule
que de vouloir doubler.

1565 Mais par contre, il y a aussi des voitures, c'est plus rare, mais qui s'en vont à
80 kilomètres/heure puis qui bloquent tout, puis tu n'as pas le choix, si ce n'est pas double puis
s'il y a du *fume* puis ça frise à côté d'une *van*, par exemple, ou d'une roulotte l'été, tu es *jammé*
dans le parc puis tu ne vois plus l'heure de traverser et là, il y a des mouvements d'impatience.

1570 C'est ce qui fait que ça amène les accidents qu'on connaît, là, les mortalités, c'est que le monde
1575 prenne une chance de doubler à une place où ils ne devraient pas et ça forme un accident. Mais
après ça, il y a des grosses enquêtes qui se font mais c'est simplement un mouvement
d'impatience, la personne a pesé sur le gaz, «je double».

1580 Alors, ce n'est pas juste les fardiens, c'est aussi... parce que vous avez... naturellement,
1575 moi, je n'en reviens pas de voir le nombre de véhicules motorisés, campeurs, et cetera, qui
partent du Saguenay pour aller vers Québec ou ailleurs et quand je reviens sur l'autre sens,
quand je revenais sur l'autre sens, de Québec vers ici, j'en avais autant. Je disais : est-ce que
c'est les mêmes qui reviennent ou c'est des gens de Québec qui viennent en villégiature au
Saguenay–Lac-Saint-Jean?

1585 Comme on a un très beau coin de région touristique, l'été, là, il y a les réparations dans le
parc qui bloquent puis vous avez les fardiens, bien sûr, mais vous avez aussi les roulottes, les
campeurs, les voitures plus lentes que d'autres parce que la personne, elle, elle n'est pas
pressée puis elle décide que 80 kilomètres, c'est sa vitesse. Remarquez qu'il y en a plusieurs qui
1585 vont aussi à 120, ce qui n'est pas mieux, là, c'est parce que c'est aussi dangereux.

LA PRÉSIDENTE :

1590 Mais on comprend que c'est un problème de fluidité?

M. RENÉ NADEAU :

Oui, c'est un problème de fluidité définitivement.

1595 **M. ÉRIC DUFOUR :**

1600 Puis si on veut reconfigurer cette région-là au niveau économique, bien, l'industrie
touristique, on sait que ce n'est peut-être pas une industrie moteur, mais je peux vous dire que
pour certains coins de la région et pour toute la région, c'est devenu un moteur en grande partie.

1605 Puis quand je vous dis... on entend un discours à l'occasion, que la route s'est
améliorée, c'est moins pire qu'avant, ce n'est pas là le problème, c'est que la perception est
irréversible sur cette route-là.

1610 Quand je vous dis qu'à mon congrès en fin de semaine, là, les gens étaient rassemblés
alentour, des gens de partout dans le Québec et qui parlaient de l'accident qui venait de se
passer. C'est exponentiel la perception négative de la région sur cette route-là et c'est
irréversible présentement, si on ne fait pas un geste concret.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, mon collègue aurait une question.

1615 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

C'est un point qui est, d'une certaine façon, relié à ce que vous avez écrit, entre autres, vous parlez des retombées pour les industries de la région et vous mentionnez le chiffre de 222 M \$, là. Mais à travers vos membres, il y a des gens probablement qui, eux, sont
1620 commerçants, sont dans des industries qui, au fond, ne seront pas... ou ce ne sont pas des entrepreneurs en voirie, ils ne seront pas touchés nécessairement par les retombées qu'il y a là, mais ils peuvent avoir des inconvénients.

Avez-vous, pendant la construction, pensé à des façons peut-être d'aider ces gens-là ou, encore, nous suggérer des façons qu'on pourrait voir essentielles pour que ces gens-là puissent continuer d'opérer pendant la construction?
1625

M. ÉRIC DUFOUR :

1630 Vous parlez de tout le commerce, toute la fluidité de la fourniture de...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Je pense à la possibilité que certains commerces aient de la difficulté dans leurs
1635 opérations, liée à...

M. ÉRIC DUFOUR :

1640 Non, on a confiance au...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

... à certains problèmes de...

1645 **M. ÉRIC DUFOUR :**

Ah non, on a confiance. Écoutez, ça fait des années qu'il y a des travaux dans le parc puis ça fait des files d'une heure de temps. On a confiance au système qui existe actuellement puis aux contracteurs qui vont y travailler, aucun problème. Puis même s'ils la ferment une heure de temps, on la veut assez qu'on passera par Saint-Urbain puis on se rendra à Québec. On est
1650 des gens très, très dynamiques en région, très débrouillards mais on la veut, cette route-là.

M. RENÉ NADEAU :

1655 Nos gens, nos contracteurs ici, si ma mémoire est bonne, ça représente 27 % des travaux puis c'est des gens habitués de faire des contournements, là. Quand vous parlez de compétences dans le domaine de la construction de route, ils sont habitués de faire des contournements assez rapidement et je ne pense pas que ça, ça nuise au point, là, d'empêcher

1660 la fluidité ou nuire à un point phénoménal des commerçants ou le zoo de Saint-Félicien ou peu importe, là, le tourisme, tout ça, parce qu'ils font le contournement d'une façon assez magistrale.

1665 On a des maîtres dans le domaine de la construction des routes et d'ailleurs, la Chambre de commerce est prête à agir comme arbitre dans la donation de certains contrats éventuellement parce que ce n'est pas toujours évident, là.

1670 On est prêt à agir, bien sûr, puis je peux vous dire que les chambres de commerce sont de moins en moins paternalistes, hein, on est tannés de se faire ramasser par les centres urbains et l'on va se tenir debout de façon à ce que ça fonctionne puis on va suivre Action-Bleuets puis d'autres mouvements, définitivement, parce qu'on y tient à la route.

M. ÉRIC DUFOUR :

1675 Et, pour conclure, la dernière fois que je me suis présenté à la réunion de la Chambre de commerce du Québec, j'ai dû prendre l'avion parce que ce n'est pas évident, là, partir... franchir le parc et ça m'a coûté 989,11 \$ pour me rendre à ma réunion, parce qu'il ne faut pas se fermer sur le monde, il faut échanger, donc 989,11 \$ puis je pense qu'on peut aller à Paris pour facilement 300 \$, je pense, environ, là, hein. Moins que ça encore, là. Un petit peu plus haut?

LA PRÉSIDENTE :

1680 Un petit peu plus.

M. ÉRIC DUFOUR :

1685 Un petit peu plus haut. En tout cas.

M. RENÉ NADEAU :

1690 Et maintenant, il faut dire que...

LA PRÉSIDENTE :

Un peu moins que 900 mais un peu plus que 300.

1695 **M. ÉRIC DUFOUR :**

1700 Parce que, écoutez, les gens de la région, les gens d'affaires ont besoin d'échanger avec les confrères des grands centres, on a besoin de la fluidité autant d'un sens et de l'autre. Et les gens d'affaires aujourd'hui ont des grands défis, donc l'échéancier est serré, donc on doit prendre des moyens comme ça et c'est exorbitant comme frais.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie.

1705

M. ÉRIC DUFOUR :

Merci.

1710

M. RENÉ NADEAU :

Merci, madame. Je laisse la lettre...

LA PRÉSIDENTE :

1715

Oui, vous allez la déposer à la coordonnatrice à l'arrière, madame Gélinas.

M. RENÉ NADEAU :

1720

Merci et bonne fin de soirée.

LA PRÉSIDENTE :

Merci aussi de votre participation.

1725

Alors, je demanderais maintenant un citoyen, monsieur Patrice Lapierre, s'il vous plaît.
Bonsoir, Monsieur Lapierre, bienvenue.

M. PATRICE LAPIERRE :

1730

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

1735

Alors, nous vous écoutons.

M. PATRICE LAPIERRE :

«Je m'intéresse à ce projet...

1740

(Lecture du mémoire)

«... puis pour l'impact social positif.»

1745

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Lapierre. Alors, mon collègue, monsieur Dériger, a des questions pour vous.

1750 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Peut-être une question concernant justement votre témoignage en termes d'usager de la route. Comment vous vivez le partage de la route avec les camions? Parce qu'on en a parlé tout à l'heure, on a eu plusieurs témoignages à ce niveau-là, mais vous, comment vous vivez ça? 1755 Vous avez parlé que quelquefois vous ralentissiez vous-même la circulation mais quand vous vous retrouvez, vous, devant les camions, comment ça se passe? Est-ce que vous êtes, vous aussi, impatient, est-ce que vous avez le goût de prendre des risques? Comment est-ce que vous vivez ça, le partage de cette route?

1760 **M. PATRICE LAPIERRE :**

Oui, c'est toujours un risque. Par exemple, comme quand on sort de Québec, avant d'entrer dans le parc, on a deux voies assez long avant d'entrer dans le parc. Ça fait que quand on rencontre un camion, bien, on se dépêche à le dépasser avant d'entrer dans le parc parce que 1765 je sais que je n'aurai plus de chance de dépasser.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dans le fond, vous êtes prêt, je dirais, à dépasser les limites de vitesse, à prendre des 1770 chances pour justement vous assurer que vous allez avoir une certaine fluidité tout le long de votre trajet, c'est un peu ça?

M. PATRICE LAPIERRE :

Oui, c'est ça. Bien, c'est sûr qu'il y a deux voies, mettons que c'est un risque calculé si 1775 on peut dire, là, donc ce n'est pas trop dangereux parce qu'il y a vraiment deux voies, là. Mais ça crée un stress, tu sais, si je vois un camion au loin, je me dis, bon, bien, il faut que je le rattrape pour avoir une chance de le dépasser.

1780 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et ça, le stress, vous le vivez tout le long du parcours ou si c'est juste par endroit, est-ce 1785 qu'il y a des zones plus à risque... disons, des zones plus à risque, c'est-à-dire plus stressantes pour vous dans le parcours ou c'est comme ça du début jusqu'à la fin?

M. PATRICE LAPIERRE :

Oui, c'est ça, ça dépend du trafic. S'il y a beaucoup de trafic, c'est plus stressant, mais...

1790 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce qu'il y a des périodes dans l'année qui sont plus stressantes? Est-ce que c'est l'été, est-ce que c'est l'hiver?

1795 **M. PATRICE LAPIERRE :**

C'est l'hiver.

1800 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est l'hiver.

M. PATRICE LAPIERRE :

1805 Oui. Avec les mauvaises conditions, là. Avec les camions aussi, c'est plus stressant.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1810 Les véhicules récréatifs, est-ce que c'est quelque chose qui vous a, disons, ralenti souvent, est-ce que c'est des véhicules qui sont une contrainte?

M. PATRICE LAPIERRE :

Non.

1815

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pas vraiment, non?

1820 **M. PATRICE LAPIERRE :**

Non. Je dirais plutôt, ce qui m'exaspère surtout, c'est quand je vois des gens qui font des dépassements dangereux, là, c'est surtout ça qui me révolte beaucoup, oui.

1825 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est surtout ça qui vous inquiète.

LA PRÉSIDENTE :

1830

Donc, on comprend que ce qui vous exaspère le plus, c'est les habitudes, le comportement des gens quels qu'ils soient, que ce soit un fardier, que ce soit...

M. PATRICE LAPIERRE :

1835

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1840 ... un automobiliste.

M. PATRICE LAPIERRE :

1845 Bien, je dirais que, c'est ça, il y a peut-être des automobilistes qui conduisent
sécuritairement, d'autres moins; la même chose pour les conducteurs de fardiens, il y en a qui...

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup pour votre témoignage, monsieur Lapierre.

1850

M. PATRICE LAPIERRE :

Merci.

1855

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vais appeler un prochain intervenant. Pour l'Association de la construction du Québec Saguenay–Lac-Saint-Jean, madame Claire Grenon, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Grenon, bienvenue.

1860

Mme CLAIRE GRENON :

Bonsoir, Madame, bonsoir, Messieurs. Je vais vous présenter un peu l'Association de la construction.

1865

«Principal groupe de promotion et de défense...

(Lecture du mémoire)

1870

«... pour tous les entrepreneurs visés.»

Je vous donne à cet effet le nombre d'employeurs qui travaillent, dans les statistiques 2000, 2001, 2002, 2003, en industrie, on passe de 191 à 162 pour 2003. Puis dans le génie civil et de la voirie, on passe de 123 à 141. On voit qu'il y a une diminution puis...

1875

LA PRÉSIDENTE :

Les chiffres, c'est quoi, c'est le nombre...

1880

Mme CLAIRE GRENON :

Pardon?

LA PRÉSIDENTE :

1885

Les chiffres, ça représente quoi?

Mme CLAIRE GRENON :

1890

C'est le nombre d'entrepreneurs.

LA PRÉSIDENTE :

1895

D'entrepreneurs?

Mme CLAIRE GRENON :

Oui.

1900

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Mme CLAIRE GRENON :

1905

«Considérant que compte tenu d'une forte réduction...

(Lecture du mémoire)

1910

«... avec les autres régions du Québec.»

C'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

1915

Merci. Alors, j'aurai quelques questions pour vous. Et d'ailleurs, il y a d'autres intervenants qui ont abordé, comme vous, toute la question des contrats et, entre autres, aussi la question des territoires. Vous êtes conscients aussi des règles actuelles du Conseil du Trésor auquel est assujetti le ministère des Transports.

1920

Alors, ma question, c'est est-ce que -- de toute façon, vous avez déjà vos membres, les gens qui font partie de votre organisme ont déjà fait des travaux de route, ont déjà fait des choses comme ça, est-ce que vous avez déjà eu la possibilité de négocier cette possibilité-là avec le... vous avez eu l'occasion de négocier cette possibilité-là avec le ministère des Transports?

1925

Mme CLAIRE GRENON :

Personnellement, moi, non, là ; peut-être antérieurement, je ne pourrais pas vous dire.

1930

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mais jusqu'à maintenant, bon, par exemple, plus de fractionnement de lots et tout ça, c'est un genre d'entente que vous avez pu déjà établir avec le ministère des Transports ou c'est une première, là, que vous faites?

1935

Mme CLAIRE GRENON :

C'est une première.

1940

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1945

Mme CLAIRE GRENON :

Je sais que ça s'est déjà fait avec Hydro-Québec, là, pour la Péribonka.

LA PRÉSIDENTE :

1950

Oui. Maintenant, quand vous parlez de fractionnement de lots, est-ce que vous parlez de bout de route, en fait, de kilométrage ou en termes de types de travaux?

Mme CLAIRE GRENON :

1955

De types de travaux.

LA PRÉSIDENTE :

1960

O.K. Maintenant, j'aimerais aussi... parce que vous dites dans votre mémoire, en tout début, que vous avez établi une multitude, là, d'outils puis de services via un important réseau d'associations régionales...

Mme CLAIRE GRENON :

1965

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1970

... et vous dites : «Ainsi, elle aide ses membres à être performants dans l'environnement concurrentiel d'aujourd'hui et de demain.»

1975

Est-ce que ces outils-là, cette façon de soutenir vos membres et tout ça, ne pourraient pas pallier aux aspects plus territoriaux à savoir... il y a des intervenants qui nous font part, entre autres, là, pour le Conseil régional des élus et tout ça, bon, la création des comités de maximisation des retombées, comment ils fonctionnent, comment ils arrivent à donner le maximum d'information à leurs intervenants, à leurs membres pour leur permettre d'être capables d'être plus performants ou de se regrouper pour participer aux appels d'offres, est-ce que pour vous, ces moyens-là seraient suffisants ou vous considérez que c'est une question strictement

1980

de territoire qui faudrait être élargi?

Mme CLAIRE GRENON :

Je crois que dans l'ensemble, si on est capable de s'entraider avec la CRÉ et puis...

1985

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1990

Mme CLAIRE GRENON :

... la Corporation des camionneurs en vrac, on est capable d'en venir ensemble à se trouver des solutions puis travailler ensemble là-dedans.

1995

LA PRÉSIDENTE :

O.K. J'ai posé la question aussi à quelqu'un d'autre aujourd'hui parce que vous parlez du taux de chômage, mais au niveau de la construction plus spécifiquement, il n'y a pas eu quand même... parce qu'on nous parlait, à un moment donné, d'un zéro taux de chômage au mois de décembre ou quelque chose comme ça, à cause des chantiers. Alors, quand on voit des chiffres de ce niveau-là, c'est quand même énorme puis c'est plus particulièrement pour le secteur de la construction?

2000

Mme CLAIRE GRENON :

2005

Oui, c'est pour le secteur de la construction. Puis moi, j'ai pris mes chiffres à partir des statistiques de la Commission de la construction du Québec, donc je ne pense pas qu'ils doivent se tromper de beaucoup, là.

2010

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Donc, c'est... O.K.

Mme CLAIRE GRENON :

2015

Puis personnellement, je connais des gens qui sont opérateurs d'équipement lourd qui ne travaillent pas encore puis qui ne travaillaient pas en décembre.

LA PRÉSIDENTE :

2020

O.K.

Mme CLAIRE GRENON :

2025

Donc, je ne pense pas que c'est 0 %, là.

LA PRÉSIDENTE :

2030

Et vous faites état... vous dites : «Dans le contexte où notre région subit une diminution significative dans l'économie de la construction depuis la fin des travaux de l'Alcan à Alma.» Est-ce que le chantier de Péribonka ne vous a pas apporté plus de travail pour vos membres?

Mme CLAIRE GRENON :

2035

Pour certains entrepreneurs, oui, mais pas tout le monde.

LA PRÉSIDENTE :

2040

Plus spécifiquement dans certains secteurs, c'est ça?

Mme CLAIRE GRENON :

Oui. Oui.

2045

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Oui. Ma collègue aurait une question pour vous.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2050

Bonsoir, madame.

Mme CLAIRE GRENON :

2055

Bonsoir.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2060

La question du respect des échéanciers dans votre recommandation, là, vous demandez qu'il y ait un respect pour les appels d'offres et l'exécution des tâches, des travaux. Qu'est-ce qui vous préoccupe particulièrement?

Mme CLAIRE GRENON :

2065 Particulièrement, c'est si on donne, mettons, comme... je ne sais pas, moi, si
normalement il doit sortir six appels d'offres dans une année puis qu'il en sort trois, c'est sûr que
tous les entrepreneurs ne pourront pas travailler en même temps mais à six, il va y avoir plus
d'entrepreneurs qu'à trois. C'est à peu près ça que je veux dire.

2070 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous remettez en doute ou vous avez des craintes en regard du respect des
échéanciers actuellement, tels que proposés par le promoteur?

2075 **Mme CLAIRE GRENON :**

Non, je n'ai pas de doute sauf que je le mets sur papier pour m'assurer que ce soit
respecté.

2080 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Merci. Est-ce que ça va?

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2085

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2090

Merci beaucoup, madame.

Mme CLAIRE GRENON :

Au plaisir.

2095

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous allons appeler un prochain intervenant, un dernier avant la pause, monsieur
Guy Vigneault, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Vigneault.

2100

M. GUY VIGNEAULT :

Bonsoir.

2105

LA PRÉSIDENTE :

Bienvenue.

M. GUY VIGNEAULT :

2110

«Madame la Présidente, Messieurs et Mesdames les commissaires...

(Lecture du mémoire)

2115

«...Merci de m'avoir écouté.»

LA PRÉSIDENTE :

2120

Merci, monsieur Vigneault. D'abord, vous me permettez une réflexion. C'est un vœu que tout le monde aimerait avoir, qu'il se réalise, que quand on annonce des coûts, ça reste exactement ce qui est annoncé. Ça, je vous comprends très bien.

2125

Maintenant, je voudrais peut-être revenir sur quand vous dites, à la fin de votre mémoire, concernant les coûts, on comprend que les coûts vous préoccupent, l'ampleur des coûts. Vous dites que «cela augmenterait la confiance de vos citoyens, des citoyens de Saguenay–Lac-Saint-Jean et nous mènerait à une réussite sur tous les plans.» Est-ce que vous croyez que les gens sont inquiets par rapport à ça? Est-ce que c'est ce que vous sentez?

M. GUY VIGNEAULT :

2130

À travers le Québec, on est inquiet. Vous savez qu'est-ce qui se passe ailleurs en Gaspésie ou à Montréal, on ne voudrait pas que ça arrive la même chose ici au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Au contraire, si on pourrait, au lieu de dépenser 700 M \$, on ferait 650 M \$, ça donnerait confiance. Autrement, ce n'est jamais bon pour une région qu'on dépasse les coûts. Et même, vous dites qu'on dépasse les coûts, on ne devrait pas dépasser les coûts.

2135

On a des ingénieurs qui travaillent pour le ministère des Transports, les entrepreneurs ont des ingénieurs, ils sont capables de s'entendre. Je ne comprends pas pourquoi qu'une construction d'une route, on ne serait pas capable de s'entendre, puis on est capable de s'entendre pour bâtir une maison. Ça, c'est des choses qui est de la foutaise, ça.

2140

Moi, je dis : on a un contrat, c'est tant de millions, le contracteur le prend ou le laisse, puis s'il le prend, il est responsable de son contrat. C'est aussi simple que ça, je ne vois pas de mystère dans ça, surtout une route qui n'a absolument rien dans le parc des Laurentides, il y a simplement de la roche, ça se fait facilement.

2145

D'ailleurs, on en a fait une ici, une route, puis elle a coûté 12 M \$. Le contracteur l'a pris à 12 M \$, il a fini la route, il a fini l'asphalte, clé en main, comme on appelle.

2150

LA PRÉSIDENTE :

Laquelle? La 170, ça?

M. GUY VIGNEAULT :

2155

Non. 12 M \$, il a fait une route, une route de 9,5 kilomètres ici, au Lac Kénogami. Puis le contracteur a payé 12 M \$ puis il a eu 12 M \$. Mais je ne comprends pas qu'ailleurs, ça ne marche pas.

LA PRÉSIDENTE :

2160

On comprend donc, monsieur Vigneault, que c'est une préoccupation de votre part et la commission va en tenir compte.

M. GUY VIGNEAULT :

2165

Moi, je suis persuadé que si vous mettez un comité qui va surveiller les coûts, il n'y aura pas de problèmes, mais un comité... je l'ai bien marqué ici, des citoyens volontaires, un comité de citoyens volontaires, c'est presque du bénévole, qui va surveiller les coûts. Ça, je suis certain qu'on réussirait puis ce serait justement... pour le Saguenay–Lac-Saint-Jean, ce serait quelque chose d'extraordinaire qui ne se fait pas ailleurs.

2170

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Vigneault. Est-ce que vous... Ça va? Merci de votre intervention, monsieur Vigneault.

2175

M. GUY VIGNEAULT :

Merci beaucoup.

2180

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous allons faire une petite pause d'une dizaine de minutes puis revenir avec les intervenants suivants.

2185

20 h 33 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

20 h 52 – REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

2190

Je vais vous demander de vous approcher et nous allons continuer. Alors, je vais appeler les prochains intervenants. Pour l'Association touristique du Saguenay–Lac-Saint-Jean, monsieur Michel Delisle, s'il vous plaît. Alors, bonsoir, Monsieur Delisle. Vous êtes accompagné de?

2195

M. MICHEL DELISLE :

2200 Monsieur Paul Riverin, qui est directeur général par intérim de l'Association touristique du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

LA PRÉSIDENTE :

2205 Merci. Alors, nous vous écoutons.

M. MICHEL DELISLE :

Je vais vous parler un peu, en débutant, de l'Association touristique régionale.

2210 **«L'Association a été fondée en 1978 et...**

(Lecture du mémoire)

«... ces deux projets structurants le plus rapidement possible.»

2215

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Delisle.

2220 Ce que je retiens plus particulièrement dans votre mémoire, c'est que vous semblez considérer, en fait, la route elle-même, la réserve faunique comme étant éventuellement un produit touristique d'appel à développer. Est-ce que cette orientation a déjà été mise sur la table, est-ce qu'il y a déjà eu des projets, est-ce que des discussions ont déjà eu lieu avec la Sépaq à cet effet ou les gestionnaires de la réserve? Qu'est-ce qui a amené cette réflexion?

2225

M. MICHEL DELISLE :

2230 La dernière chose qu'on va faire, c'est de commencer à discuter avec des gens qui pourraient faire retarder le projet. Le parc des Laurentides en lui-même est un attrait. Vous allez être d'accord que quand on traverse le parc des Laurentides, le problème qu'on a, c'est qu'on n'est pas capable de s'arrêter nulle part en sécurité pour être capable d'admirer les lacs qui sont là, les montagnes, les boisés et ainsi de suite.

2235 Et tout ce qu'on demande, finalement, au niveau... parce qu'on est convaincu, au niveau de l'association, que si on faisait strictement l'aménagement de belvédères, d'endroits sécuritaires avec une route à quatre voies pour permettre aux gens de s'arrêter, de pouvoir profiter de ce qu'ils ont devant les yeux, déjà là, ce sera un produit d'appel très important pour la région, alors qu'aujourd'hui c'est tout à fait le contraire.

2240 Mais je vous garantis qu'on ne compliquera pas les choses, on n'ira pas se jeter dans les pattes encore d'intervenants, là, qui vont faire en sorte qu'on va aboutir en l'an 2080.

LA PRÉSIDENTE :

2245 Mais je ne comprends pas ce que vous voulez dire là-dedans c'est que...

M. MICHEL DELISLE :

2250 Bien, écoutez, quand vous me parlez de la Sépaq, là...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

2255 **M. MICHEL DELISLE :**

2260 ... je vous donne un exemple, là, L'Étape qui a passé au feu, on va encore passer la saison 2005 sans qu'elle soit reconstruite, on a encore des roulottes là. Pourquoi? Parce que c'est encore des gens que ça leur prend des plans, il faut qu'il y ait des réflexions. Nous, on était prêts, on a déposé tout ça mais ça n'a pas encore accouché. On espère que ça va accoucher pour 2006.

2265 Voyez-vous, on commence, on est nous-mêmes, l'ATR du Saguenay-Lac-Saint-Jean, on a comme une allergie, là, à tous ces intervenants-là qui, finalement, n'ont aucune considération pour les impacts que ça peut avoir, toutes ces choses-là, au niveau touristique.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez une question?

2270

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2275 Oui. Donc, vous considérez que la réserve faunique des Laurentides, c'est un... parce que pour vous, là, c'est un attrait touristique?

M. MICHEL DELISLE :

2280 Absolument, ça pourrait être... un attrait touristique qui n'est pas développé présentement parce qu'on ne peut pas s'y arrêter en sécurité.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2285 O.K. Qu'est-ce que vous voyez comme types d'activités qui pourraient constituer vraiment un produit d'attrait touristique?

M. MICHEL DELISLE :

2290 Si ce n'est que de pouvoir permettre aux gens qui traversent le parc des Laurentides de pouvoir s'arrêter à différentes étapes de la route de façon sécuritaire, pour pouvoir pique-niquer, pour pouvoir admirer ce qu'ils ont devant les yeux, si ce n'était que ça, madame, déjà là, ce serait un produit d'appel très important. Déjà là, ce serait ça.

2295 Et pour ce qui est du développement par la suite, vous pouvez être assurée qu'on est assez débrouillards pour être capable de trouver des choses qui vont faire en sorte que, encore une fois, que ça va se développer de plus en plus.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2300 Est-ce que l'écotourisme, c'est un type d'activité qui correspond aux orientations que vous voulez donner à la région?

M. MICHEL DELISLE :

2305 Absolument. Absolument.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2310 C'est un intérêt marqué, là.

M. MICHEL DELISLE :

C'est ce qui est privilégié présentement au niveau du développement.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2315 O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2320 Pour la région, là.

M. MICHEL DELISLE :

2325 Pour la région.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2330 Pour la région mais incluant... est-ce que ça peut aussi... bien, ça traite de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean mais ça inclut aussi la réserve faunique?

M. MICHEL DELISLE :

Évidemment, avec une route à quatre voies, notre parc va s'agrandir de façon importante.

2335 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2340

Tout en étant conscient, je comprends, que c'est une réserve de conservation, c'est ça?

M. MICHEL DELISLE :

2345

Absolument.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2350

M. MICHEL DELISLE :

Mais quand on regarde, là, on ne brise pas grand-chose.

2355

LA PRÉSIDENTE :

Vous faites part aussi, dans votre mémoire à la page 7, vous parlez de... vous citez des histoires à succès dans le domaine de prolongement d'une route, entre autres, pour Sainte-Anne-de-Beaupré, l'Île-du-Prince-Édouard, les Adirondacks. Est-ce que vous avez des données là-dessus, est-ce que les ATR ont des données sur l'ouverture d'infrastructures routières sur la fréquentation des entreprises touristiques ou des événements touristiques?

2360

M. MICHEL DELISLE :

2365

Je n'ai pas ça ici mais ça nous fera plaisir de vous les faire parvenir, on a ça, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Vous en avez?

2370

M. MICHEL DELISLE :

Oui.

2375

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. MICHEL DELISLE :

2380

Et ça nous fera plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

2385

La commission apprécierait si vous pouviez...

M. MICHEL DELISLE :

2390

Absolument, absolument.

LA PRÉSIDENTE :

... en déposer.

2395

M. MICHEL DELISLE :

2400

Le plus bel exemple, je pense, qu'on peut avoir, c'est l'autoroute 87, l'Interstate, là, au niveau du Vermont qui a été un succès tout simplement phénoménal et ce n'est pas évident. Je ne sais pas si vous êtes déjà passée par là, mais c'est aussi montagneux que le parc des Laurentides, là. Et on passe là l'hiver, moi je suis passé déjà là l'hiver et c'est aussi pire que le parc des Laurentides, mais c'est aménagé de façon tout à fait extraordinaire et on se sent en sécurité. Voilà la différence.

LA PRÉSIDENTE :

2405

Oui?

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2410

Oui. Votre suggestion 4.3, vous parlez que les intervenants touristiques devraient... c'est-à-dire que le promoteur devrait consulter les intervenants touristiques. Ce que je voulais savoir c'est : jusqu'à présent, est-ce qu'il y a eu des rencontres ou des discussions avec le promoteur ou si c'est pour l'avenir?

2415

M. MICHEL DELISLE :

2420

Bien, on souhaite ça au moins pour l'avenir, là. Je ne sais pas s'il y en a eu dans le passé, je ne crois pas, mais s'il n'y en a pas eu, on pense que ça devrait absolument se faire en nous consultant au moins pour l'aménagement des haltes routières. Pour nous, là, c'est d'une importance capitale. Ce serait épouvantable de construire cette route-là sans penser à cet aspect-là et on voudrait être consultés là-dessus parce que les spécialistes, c'est nous.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2425 Alors, à ce moment-là, vous allez faire en sorte de les rencontrer, je suppose?

M. MICHEL DELISLE :

2430 D'abord, on va commencer par savoir si, oui ou non, elle va se faire.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Oui, ça, c'est bien sûr.

2435 **M. MICHEL DELISLE :**

Hein.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2440 Oui.

M. MICHEL DELISLE :

2445 Et à partir du moment où elle va se faire puis c'est ce qu'on souhaite, vous pouvez être sûr d'une chose, qu'on va tout faire pour les rencontrer.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2450 O.K.

M. MICHEL DELISLE :

2455 On va être aussi tenaces que madame Larouche. J'aimerais, si vous permettez, je pense que c'est vous, monsieur Marquis...

LA PRÉSIDENTE :

2460 Oui, allez-y.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Non, allez-y. Non, allez-y.

2465 **M. MICHEL DELISLE :**

Excusez-moi, madame.

LA PRÉSIDENTE :

2470

Oui?

M. MICHEL DELISLE :

2475

Je peux?

LA PRÉSIDENTE :

2480

Oui.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Oui.

2485

M. MICHEL DELISLE :

Tout à l'heure, vous avez... je ne sais pas si c'est vous ou quelqu'un d'autre, là, qui avez posé une question concernant le dérangement que ça va pouvoir occasionner, là, les impacts que ça pourrait avoir, la construction.

2490

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Pendant la construction, oui, c'est ça.

2495

M. MICHEL DELISLE :

Évidemment, au niveau touristique, je n'ai pas besoin de vous dire que ça nous préoccupe beaucoup parce que si ça dure quatre ans, cinq ans, on va avoir des impacts, c'est sûr. Mais ce qu'on doit vous dire, c'est que ça fait 30 ans qu'on a des impacts négatifs. Et je peux même vous dire que l'existence même d'une commission comme la vôtre, ça a des impacts négatifs sur l'industrie touristique, pas parce que vous ne faites pas un bon travail, là, mais juste pour vous dire qu'on ne veut pas entendre jamais, nous, les gens de l'industrie touristique entendre parler de la 175, c'est toujours négatif. Et dans notre publicité, on évite de parler de ça.

2500

2505

Puis madame Larouche, dans le passé, des fois, je me disais : elle va-tu arrêter? Parce que pendant ce temps-là, il y a quelqu'un, un journaliste qui parlait de la 175 et nous autres, on ne veut pas n'en parler parce que c'est une barrière épouvantable puis ça a des effets très négatifs.

2510

Et quant à la perception négative que peuvent avoir les gens du Québec sur la route 175, moi je suis administrateur d'une corporation qui produit *La Fabuleuse histoire d'un royaume*. Si vous avez le moindre doute sur la perception négative de la 175, je vous invite à venir passer une

2515 journée, au mois de juin, à notre système de billetterie pour entendre les gens de Montréal qui questionnent, là, par où ils doivent passer, puis quand on leur dit qu'ils doivent traverser de Québec à Saguenay : «Bien là, vous devez prendre le parc des Laurentides.» Là, vous allez comprendre jusqu'à quel point ça peut être une barrière. C'est tout à fait phénoménal.

2520 Nous, *La Fabuleuse*, dans les 17 dernières années, on a attiré 850 000 personnes dont 90 % à l'extérieur de la région. Et il faut se battre contre des attraits tout à fait extraordinaires à Montréal, notre clientèle vient principalement de Montréal et Québec, et dans le mois de juillet, je n'ai pas besoin de vous dire que des compétiteurs à Montréal, on en a, exemple, *Le Festival de jazz*, c'est aussi important que nous autres.

2525 Mais malgré tout, on dure depuis 17 ans et puis 17 ans, on se bat contre cette maudite barrière-là. Si on n'avait pas ça, ce n'est pas 850 000 et j'en suis convaincu parce que je suis là depuis 19 ans, moi, un an même avant que ce soit mis en place. Et si on n'avait pas cette barrière-là, on ne parlerait pas de 850 000, je suis convaincu qu'on parlerait de deux millions.

2530 Et on a fait une expérience il y a deux ans, madame, où le même produit touristique présenté à Montréal, présenté à Saguenay, le même produit, parce qu'on avait acheté les droits de ce produit-là pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Et on s'était entendus avec celui qui nous l'avait vendu, qu'il ne touche pas à la région de Québec pour nous donner un bassin suffisamment important pour être capables d'attirer des gens.

2535 On présentait ça au mois de décembre, le spectacle *Décembre*. Je ne sais pas si vous avez déjà entendu parler de ça. Et il nous a protégé la région de Québec. On a investi 75 000 \$ pour toucher strictement les agents de voyage et les multiplicateurs de groupes. Il nous a laissé complètement la place.

2540 On n'a pas réussi à faire traverser un seul autobus et pourtant on a dû en vendre, pour Montréal, 200-250. Quand les gens savaient, à Québec, qu'ils pouvaient aller à Montréal, on avait une seule et unique réponse : «Si tu penses qu'on va traverser le parc des Laurentides, impossible.» C'est une barrière psychologique. Nous, on le traverse, on est habitués.

2545 Moi personnellement, j'ai assisté à deux accidents, j'ai été témoin de deux accidents mortels dans ce parc-là et je peux vous dire une chose, c'est qu'on s'en rappelle longtemps, toute notre vie.

2550 De grâce, mesdames, messieurs du BAPE, réglons-nous ce problème-là une fois pour toutes. La journée que vous allez faire une recommandation positive, je suis convaincu, comme intervenant touristique depuis 18 ans au Saguenay-Lac-Saint-Jean, que vous allez créer d'un coup sec 1000 emplois. Je suis convaincu de ça.

2555 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Delisle. Ça va. O.K. Merci bien de votre participation.

Alors, pour la prochaine intervention, pour la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, région Saguenay–Lac-Saint-Jean, monsieur Jos Thomas, s'il vous plaît.

2560

M. JOS THOMAS :

Bonsoir, Madame la Présidente.

2565

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, monsieur Thomas. Bienvenue.

2570

M. JOS THOMAS :

Bonsoir, les commissaires, madame.

«L'engouement pour la motoneige a toujours été fort...

2575

(Lecture du mémoire)

«... en préservant l'accès sécuritaire à la région pour les motoneigistes.»

Merci.

2580

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Thomas. Alors, ma collègue a quelques questions pour vous.

2585

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Bonsoir, monsieur *Delisle*.

2590

M. JOS THOMAS :

Bonsoir.

2595

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Alors de votre mémoire, là, on comprend que vous appuyez le projet parce qu'entre autres, ça va favoriser... ça va apporter un élément de sécurité, là, qui va convenir aux membres que vous représentez. C'est bien ça?

2600

M. JOS THOMAS :

Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2605 Oui. Maintenant, en ce qui a trait aux traverses, les traverses de motoneige actuellement, là, sur la route 175, il y en a quatre actuellement qui traversent la réserve?

M. JOS THOMAS :

2610 Il y a en a quatre actuellement, oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2615 Bon. Et avec les aménagements qui sont proposés, il y en a deux qui vont être éliminées?

M. JOS THOMAS :

2620 Oui, c'est ça.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2625 Et est-ce que vous avez des préoccupations à cet égard-là? Est-ce que ça vous convient le fait qu'il y ait deux traverses qui soient éliminées avec les changements qui sont amenés?

M. JOS THOMAS :

2630 Bien disons, côté sécuritaire, là, quand on peut éviter de traverser une route, on essaie de le faire. Là, on aurait la chance d'en ôter deux traverses et pour nous autres, la sécurité bien c'est primordial. Quand même, il arrive quelques accidents dans les traverses de route donc... puis il y a quand même un achalandage, là, assez grand. Ça fait que je pense qu'ôter deux traverses c'est quand même 50 %, disons qu'on est en faveur, là, puis on va travailler fort pour le réaliser.

2635 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Parfait. Est-ce que vous avez eu des discussions jusqu'à maintenant avec le promoteur, avec le ministère des Transports à cet effet-là?

2640 **M. JOS THOMAS :**

Oui, on a fait des... on a eu des rencontres depuis deux ans pour travailler sur ce projet-là...

2645 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

O.K. Donc, vous êtes impliqués dans le processus avec le promoteur?

M. JOS THOMAS :

2650

Oui, on s'est impliqués dans le processus. Je voulais quand même, là, le présenter par écrit, j'aime ce système-là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2655

Maintenant dans votre mémoire et vous l'avez mentionné, vous indiquez que les coûts des changements ne devraient cependant pas être supportés par les clubs de motoneiges?

M. JOS THOMAS :

2660

Oui, parce qu'actuellement les sentiers existent puis ils ont été faits, si vous prenez la traverse avant les Portes de l'Enfer, on traverse la route 175 à cet endroit-là et on fait le tour du lac Jacques-Cartier pour revenir au Relais. Tous ces frais-là ont déjà été, disons, faits par les clubs de motoneigistes.

2665

Donc actuellement l'idée... le projet est de rester du côté droit de la 175 en allant vers Québec pour éviter cette traverse-là, pour arriver au Relais, disons, du côté droit en montant vers Québec et c'est quand même... nos bénévoles ont été le marcher tout ça pour savoir... puis ce n'est quand même pas des frais exorbitants, mais par contre pour les clubs de motoneiges, on croit que ça devrait être fait comme les autres changements se font en province.

2670

J'ai travaillé avec le Ministère pour la petite autoroute qu'on a ici au Saguenay, là, et un tunnel a été fait puis nous avons travaillé avec le ministère des Transports et tout a très bien fonctionné parce qu'on n'a quand même pas de sous à rajouter pour ce genre d'infrastructure là.

2675

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Donc, vous considérez que c'est le ministère des Transports qui devrait assumer les frais de ces changements-là?

2680

M. JOS THOMAS :

Ça fait partie du projet.

2685

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui. Parfait, je n'ai pas d'autres questions. Merci, monsieur *Delisle*.

LA PRÉSIDENTE :

2690

Oui. Mon collègue aurait une question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2695 Monsieur Thomas juste une précision, en termes juste de... le nombre d'usagers, le nombre de motoneigistes. Dans l'étude d'impact, on parle souvent de 12 000 motoneigistes, vous avancez le chiffre de 20 000. Est-ce que le 20 000 provient du fait d'un changement de parcours, du fait qu'il y a des circuits qui vont être modifiés? Il va y avoir plus de gens qui vont se rassembler à cet endroit-là?

2700

M. JOS THOMAS :

Non.

2705

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ou si c'est l'estimation la plus récente que vous avez faite, là?

M. JOS THOMAS :

2710

Bien, actuellement on parle de 20 000 parce que...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2715

20 000.

M. JOS THOMAS :

2720

... au Relais, là, c'est l'entrée... l'arrivée de Portneuf, l'arrivée, disons, de Sainte-Anne-de-Beaupré puis l'arrivée du Saguenay. Donc, par un système qu'on a actuellement au Mont-Apica, il passe de 8 à 9000 motoneigistes entre L'Étape... L'Étape ou le Relais et le Saguenay. Donc, si on rajoute... on a mis 20 000, c'est peut-être 30 000, mais ce n'est pas en bas de 20 000 définitivement.

2725

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ça peut représenter quoi une fin de semaine en termes...

M. JOS THOMAS :

2730

Pardon?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2735 ... dans un week-end, ça peut être quoi comme nombre de motoneigistes une fin de semaine? Là, c'est pour la saison complète?

M. JOS THOMAS :

2740 Oui oui, c'est pour la saison.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2745 Mais pour un week-end, ça peut être quoi, 1000...? Non, vous ne savez pas?

M. JOS THOMAS :

2750 Oh! Je ne peux pas vous dire, là, parce qu'on n'a quand même pas de système, là, précis pour... disons on ne dit pas de chiffres... c'est peut-être 30 000 pour une saison aussi, là, on a estimé, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2755 O.K. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, monsieur Thomas.

2760 **M. JOS THOMAS :**

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2765 Alors, je vais appeler le prochain intervenant, un citoyen, monsieur Georges Boucher, s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur Boucher. Bienvenue

2770

M. GEORGES BOUCHER :

Bonsoir. Madame la Présidente, membres de la commission. Je vais peut-être avoir des répétitions étant donné qu'on est vers la fin, là. C'est pas mal toujours...

2775

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais écoutez, nous on donne un regard neuf sur chacune des interventions, chacune des interventions est précieuse. Ça fait juste simplement que des fois il y a moins de

2780 questionnement parce que déjà des gens ont répondu à certaines interrogations de la
commission, pour le questionnement de la commission. Mais pour le questionnement de votre
mémoire, on a déjà tout prévu,

M. GEORGES BOUCHER :

2785

C'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

2790

Allez-y.

M. GEORGES BOUCHER :

«Depuis plus de 25 ans, des citoyens...»

2795

(Lecture du mémoire)

«... à environ 32 millions annuellement.»

2800

Ici, j'aimerais ouvrir une parenthèse, là, ce n'est pas dans mon mémoire. Tout à l'heure,
vous avez questionné à l'effet que si on avait des exemples où une autoroute peut amener du
développement.

2805

Je pense que le plus bel exemple qu'on peut donner c'est l'autoroute 15 au nord de
Montréal où on a une compagnie, Intrawest, qui a investi plus de un milliard de dollars. Ils
continuent à investir dans des infrastructures touristiques et puis je ne pense pas que si on
n'aurait pas eu l'autoroute, l'autoroute 15, là, qu'une compagnie privée investirait autant d'argent
si on n'avait pas une voie d'accès sécuritaire. Je continue.

2810

**«Le rendement annuel net positif d'une route à 4 voies divisées par rapport à une
route améliorée... »**

2815

Parce qu'en 1991, dans l'étude, on comparait une route à quatre voies avec une route à
trois voies. C'est pour ça que j'amène cette note là, c'est-à-dire de section à trois voies.

«Le rendement serait de 700 000...»

(Lecture du mémoire)

2820

«... c'est-à-dire 3,1 millions.»

Comme je l'ai mentionné, ça faisait un rendement net positif de 700 000 par année. Au
niveau de la sécurité maintenant, toujours des données qui étaient incluses dans cette étude-là.

2825 **«L'impossibilité pour les automobilistes...**

(Lecture du mémoire)

2830 **«Le temps d'intervention des ambulances...»**

Ça doit être un temps moyen, ça, je ne me souviens pas.

«... est de 20 à 30 minutes.»

2835 Parce que si on est plus près de Québec ou Chicoutimi, c'est moins long, mais si on est en plein centre du parc, là, c'est plus long.

2840 On l'a vu avec le dernier accident, les premiers intervenants qui sont arrivés sur place n'avaient pas ce qu'il faut pour éteindre l'incendie. Alors, on a été obligés de faire venir les pompiers. Peut-être qu'il y avait encore des blessés qui étaient vivants dans le dernier accident où on a eu cinq morts. Alors le temps d'intervention, c'est un phénomène dont il faut tenir compte, je crois. En conditions climatiques normales, 20 à 30 minutes.

« De là nécessité e tout mettre en œuvre...

2845

(Lecture du mémoire)

«... cette amélioration sera partie prenante d'une route à quatre voies divisées.»

2850 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Boucher.

Alors mon collègue, monsieur Marquis, a quelques questions.

2855

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Oui, bonjour monsieur Boucher.

2860 **M. GEORGES BOUCHER :**

Bonjour.

2865 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Alors, vous nous avez donné beaucoup de chiffres, de données, mais je me demandais si on pourrait avoir votre expérience personnelle de l'utilisation de la route? Je suppose que vous l'utilisez la route.

2870 **M. GEORGES BOUCHER :**

Oui.

2875 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Est-ce que vous avez des choses à nous dire à ce sujet-là, concernant l'utilisation personnelle que vous en avez faite et les expériences que vous avez vécues?

2880 **M. GEORGES BOUCHER :**

Bien, je l'ai beaucoup utilisée surtout à l'été 98 quand on a fait signer notre pétition, on l'a visitée plusieurs fois.

2885 Moi, je peux vous raconter des choses qui me sont arrivées, là, je peux vous en raconter une. Alors, c'était le soir, on descendait, on était quatre dans un véhicule, évidemment ce n'est pas éclairé dans le parc des Laurentides. On suivait un camion remorque. À un moment donné, le camion remorque... ça faisait longtemps qu'on le suivait, on le suivait de près pour essayer de trouver un endroit pour le dépasser.

2890 C'est commun, ça, qu'on veuille dépasser des fois quand... parce que comme je l'ai mentionné tantôt, les camions remorques lorsqu'il y a une pente, leur vitesse diminue. Alors, étant donné que nous on peut rouler plus vite, c'est normal qu'on essaie de dépasser. Alors bref, on suivait le camion de près, peut-être même d'un peu trop près, là, mais en tout cas, ce n'est pas moi qui chauffais.

2895 Alors, le camion est arrivé dans une courbe assez prononcée et puis il y a un autre camion qui s'en venait, alors il a été obligé d'empiéter sur l'accotement qui était en gravelle. Alors instantanément, là, on a eu un nuage de poussière, on a tout perdu. Le conducteur s'est enligné sur les deux lumières de l'autre camion qui s'en venait pour conduire, là, il s'est enligné sur les lumières, il s'est organisé pour passer à côté. Ça, c'est une expérience qu'on a eue. Puis je ne suis pas le seul à avoir fait cette expérience, je ne pense pas.

2900 Alors, des quasi-accidents comme ça, là, je peux vous assurer qu'il en arrive souvent, je vous en parle, là, mais souvent on... ça nous arrive, on en parle, puis on dit : «Hop! On a passé proche d'en avoir une.» C'est un accident bête, là, je veux dire, hein, on suivait le camion. Le camionneur en avant de nous autres, là, il a été obligé de faire ça, la route elle tournait trop vite, sans ça il rentrait dans la van. Alors, je ne sais pas si c'est un exemple qui vous satisfait?

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

Oui, c'est intéressant, c'est ce qu'on veut avoir, des témoignages.

M. GEORGES BOUCHER :

2915 Oui? Bon.

LA PRÉSIDENTE :

Une autre question.

2920

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2925 Vous avez soulevé la question des temps d'intervention quand il y a un accident. On a entendu aujourd'hui que la plupart du temps c'est... tout part de Québec pour aller voir... aller en fait porter les secours sur la route à moins que... bon, que ça se situe plus près de la zone de Chicoutimi.

2930 Supposons qu'il y avait un accident en plein centre du parc, même avec l'élargissement, est-ce que vous croyez qu'il n'y a pas d'autres éléments qu'on pourrait amener pour bonifier justement cette situation-là, en fait pour avoir plus de services, plus de rapidité d'interventions qu'actuellement?

M. GEORGES BOUCHER :

2935 Bien, ce qu'on dit, nous, c'est qu'avec un quatre voies, là, les accidents graves et mortels, on les élimine à 99.9 %. Je veux dire, quand une auto rentre dans le fossé, là, c'est rare qu'il y a mort...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2940

Mais au-delà de ça, supposons qu'il y aurait un accident, une sortie de route puis que ça a bon... qu'il y aurait des blessés graves, là...

M. GEORGES BOUCHER :

2945

Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2950 ... on ne parle pas d'accident mortel nécessairement, est-ce qu'il pourrait y avoir des éléments, des façons de faire, je ne sais pas, moi, est-ce que, par exemple, il y a des postes d'ambulanciers qui ont déjà été installés en permanence le long de... à certains endroits, à L'Étape ou à d'autres endroits?

2955

M. GEORGES BOUCHER :

Il y a déjà eu quelque chose de mémoire, là, dans le temps qu'on avait... la Sûreté du Québec avait un poste à L'Étape...

2960 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

À L'Étape, et ça, ça a été...

2965 **M. GEORGES BOUCHER :**

Oui, mais actuellement ça n'existe plus ça, je ne pense pas.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2970 Ça n'existe plus.

M. GEORGES BOUCHER :

2975 Non. Mais quand on avait la Sûreté du Québec, je crois qu'on avait la possibilité d'avoir un service, là, mieux que ce qu'on a actuellement, là. Je sais aussi qu'il y a des promoteurs qui ont proposé des choses, un service, là, qui pourrait être implanté, mais encore là, il y a des coûts associés à ça, hein. Alors, ça devient une décision, là, gouvernementale.

2980 On pourrait avoir, au centre du parc, une équipe qui serait là disponible, mais c'est des coûts. Mais il y a déjà des promoteurs qui ont proposé ce service-là, mais ça n'a pas été retenu par les gouvernements.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2985 O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2990 Merci, monsieur Boucher, de votre participation, votre témoignage.

M. GEORGES BOUCHER :

Merci.

2995 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vais appeler un prochain participant, monsieur Raymond Bégin, s'il vous plaît.

Alors, bonsoir monsieur Bégin. Bienvenue.

3000

M. RAYMOND BÉGIN :

Bonsoir.

3005 **LA PRÉSIDENTE :**

Nous vous écoutons.

M. RAYMOND BÉGIN :

3010

Ça ne sera pas long.

LA PRÉSIDENTE :

3015

Alors, comme pour toutes les présentations qui n'ont pas été déposées en mémoire et qui sont une présentation verbale, je vous indique toujours que vous avez 10 minutes et que... donner un petit peu de temps à la commission pour pouvoir vous interroger. Merci.

M. RAYMOND BÉGIN :

3020

Bon, il n'y a pas de problème. D'entrée de jeu, j'aimerais dire que lorsqu'on parle du projet de la route, l'élargissement de la route 175, rarement on a vu un projet qui déjà, là, à l'étape où on en est, a fait un si large consensus politique.

3025

C'est-à-dire que c'est un projet où on a vu le premier ministre Landry et monsieur Chrétien dans cette salle-ci venir annoncer ce projet-là et dire qu'ils étaient d'accord, où on a vu une pléiade de ministres venir signer des pétitions, venir dire qu'ils étaient d'accord de tous les niveaux de gouvernement, où on a vu, par après, le premier ministre Charest signer un protocole avec le premier ministre Martin, encore une fois pour dire que tout le monde était d'accord.

3030

Donc, tout le monde politiquement au Québec s'est prononcé d'accord. Les premiers ministres canadiens se sont prononcés comme étant d'accord, les maires, les MRC. Donc, en fait il y a un large consensus, puis j'aimerais rappeler qu'on est dans une démocratie représentative, c'est-à-dire que c'est tous des gens qu'on a élus justement pour faire ce travail-là, le diagnostic et cetera, et cetera.

3035

Maintenant, je pense que ça clarifie la situation quant à la pertinence du projet de route à quatre voies, là, divisées, et cetera.

3040

Maintenant, quant à l'environnement, bien là, on peut questionner le type de projet que le promoteur présente et les impacts qu'il peut avoir. Moi, je vous dirai qu'on entend beaucoup d'interventions sur ce que j'appellerais l'environnement humain, c'est-à-dire la perception.

3045

Effectivement, il y a un problème avec cette route-là, je pense qu'on a entendu des tonnes de personnes en parler et il est lié au fait que c'est une route isolée. Et le fait qu'on ait

une petite structure dite, entre guillemets, là, ce que les gens appellent une *trail* dans le bois, là, sur 220 kilomètres, bien ça rend encore la perception encore pire de cette route isolée là.

3050 Puis imaginez-vous quand vous ne la connaissez pas, déjà sur des axes routiers qu'on ne connaît pas, le confort qu'on a à conduire puis la fatigue qu'engendre une route lorsqu'on ne la connaît pas est immense parce qu'on n'a pas de perception spatiale d'où on se situe puis d'où on s'en va. C'est-à-dire, qu'on ne sait pas où on est spatialement puis a l'impression qu'on attend, qu'on attend, que ça ne finit pas. C'est pour ça que les gens... généralement les petits disent : «On arrive-tu?»

3055 Donc, effectivement quand en plus vous arrivez à Québec puis qu'il y a des panneaux puis c'est écrit «route isolée» puis de temps en temps il y a des lumières qui *flashent*, là, ce n'est pas pour aider sur la perception. Ils auraient pu rajouter en dessous «traverser à vos risques et périls» tant qu'à nous aider, ça aurait pu faire de plus. Donc ça, je pense qu'au niveau de la perception c'est épouvantable.

3060 Maintenant, il y a la perception générale des gens. Moi, j'ai fait de la représentation commerciale dans des salons de communications à la grandeur des États-Unis puis on avait des partenaires américains.

3065 Donc, quand ils nous disaient : «Vous êtes situés où?» Hein, on leur montre ça sur une carte puis là, ils voient «Montréal» puis quand la carte est petite, Montréal, Québec puis Saguenay, là, c'est un à côté de l'autre. Donc, ils regardent ça, ils disent : «Ah oui! pas de problème, c'est à Montréal.»

3070 Moi, j'ai déjà... un de ces représentants-là qui était de la Californie qui était de passage à Montréal il m'appelle puis là, je réponds puis il dit : «Eh, on est en ville.» Ça fait que j'ai dit : «Ah bon!» Il dit : «Tu viens-tu dîner avec nous autres?» Bien, j'ai dit : «Vous êtes où?» Il dit : «On est sur Sainte-Catherine, là, à Montréal, juste à venir dîner.»

3075 Ça fait qu'effectivement, ça vous donne une idée de la perception. Mais ces gens-là quand ils s'intéressent à faire des affaires avec quelqu'un de la région, bien là il prend une carte, hein, puis il dit : «C'est où ça cette place-là finalement?» Hein, puis là il voit la route puis il dit : «C'est quoi cette route-là? Quelle sorte de route c'est ça?»

3080 Là, quand tu lui dis, là, que c'est à 500 kilomètres de Montréal, mais c'est seulement à 200 kilomètres de Québec puis qu'il voit l'espèce de route qu'il y a là puis il dit : «Oui, mais ça, là, il y a quoi sur 200 kilomètres?»

3085 «Bien, il n'y a rien d'autre.» Puis il dit : «C'est une route simple ça, ce n'est pas une autoroute?» Bien, il y a là un problème de perception important puis généralement ces gens-là ont un inconfort épouvantable.

3090 Puis c'est pour ça que les gens qui sont dans le commerce ont raison de dire que c'est une barrière importante au développement sur la perception de la capacité de se rendre ou à

faire livrer des marchandises et cetera. Donc, c'est un frein au développement économique, ça c'est évident. Ça c'est pour l'environnement humain.

3095 Moi, je vais m'adresser plus à l'environnement naturel, là, dont on parle généralement parce que j'ai entendu toutes sortes d'arguments et c'est un peu sur celui de la déforestation, là, qu'on dit. Le projet de la route à quatre voies divisées sur la 175 est l'occasion de revoir et d'améliorer le tracé actuel qui a été conçu et réalisé au milieu des années 40. Il n'y a qu'à l'occasion d'un tel projet que l'on puisse procéder au réaménagement complet d'une telle infrastructure.

3100 Parce qu'il faut savoir que des travaux dans le parc, là, il y en avait toutes les années, mais c'était toujours un petit bout puis on n'a jamais beaucoup d'argent puis on ne peut pas tout faire.

3105 Donc, quand on parle des réaménagements pour la faune, les ponceaux, les poissons, n'importe quoi, bien, on n'a jamais tout l'argent. Il n'y a rien que dans un concept global comme celui-là où est-ce qu'on peut regarder un concept globalement puis chercher des solutions.

3110 Donc, d'ailleurs lors des audiences le promoteur disait : «Tout en améliorant la circulation et la sécurité, le fait de restaurer une infrastructure de plus de 50 ans d'usure, un ouvrage mieux intégré à son environnement, par la stabilisation des zones érodées, hein, on peut assurer d'améliorer cette infrastructure-là vieille de 50 ans par l'amélioration du drainage, le réaménagement des cours d'eau traversés, la restauration des sites perturbés le long du corridor et cetera. » Il dit : «Enfin c'est comme changer un moteur deux temps pour un moteur quatre temps. Au fond, moi, quand je fais le bilan environnemental de ce projet-là, c'est comme ça que je le résume», disait Donald Martel, ici même, là, le porte-parole du promoteur.

3120 Effectivement, moi, j'en suis de cette théorie-là. Moi, je crois qu'il faut réaliser qu'on n'a pas à choisir, là, dans le moment entre un concept qui n'existe pas et une route qui va exister dans un milieu, mais bel et bien d'aménager une route qui existe déjà.

3125 Donc, je veux attirer l'attention des commissaires sur l'argument que l'élargissement de la route aura un impact négatif sur l'environnement par la déforestation qu'elle impliquera. Or, cette route se situe dans une zone d'exploitation forestière importante et les chiffres concernant le déboisement effectué aux fins de cette activité nous démontrent que nous possédons toute la marge de manœuvre nécessaire afin de minimiser les impacts causés par la coupe d'arbres requise afin de procéder à l'élargissement de l'emprise de la route 175.

3130 C'est-à-dire que le Bureau des audiences publiques sur l'environnement ne s'occupe pas des opérations forestières, mais par contre, quand on regarde tous les kilomètres de routes forestières qu'on construit pour aller faire l'exploitation forestière, quand on regarde les impacts, quand on regarde le volume que ça représente, bien on se rend compte, quand on compare les volumes impliqués, là, qu'on a toute la marge de manœuvre nécessaire pour minimiser au maximum les impacts.

3135

3140 D'ailleurs, les réponses données par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune aux questions sur les routes forestières parlent d'elles-mêmes. On apprend qu'on aménage 315 kilomètres de routes forestières par année pour un déboisement de 945 hectares annuel, tandis que le projet de la 175 implique 862 hectares au total, soit 83 hectares de moins que ce qui est requis pour l'aménagement des chemins forestiers d'une année et ce, pour un projet qui s'étalera sur cinq ans, celui de la route 175.

3145 De plus, le projet de la 175 s'étend sur 167 kilomètres de longueur et traverse la réserve faunique des Laurentides dans laquelle on a déjà aménagé 10 974 kilomètres de chemins forestiers, soit plus de 30 fois le déboisement impliqué dans le projet de la 175. Donc, ce n'est pas un petit peu de routes, là, 10 974 kilomètres de chemins forestiers qui est sur le même territoire, c'est plus que l'aller-retour Halifax-Vancouver, hein, au Canada. Donc, ça commence à être quelques kilomètres de chemins.

3150 Donc, on peut lire de plus, dans la réponse du Ministère, que :

3155 **«D'un point de vue faunique, l'élargissement de la 175 n'ajoutera probablement pas beaucoup d'impacts additionnels à ceux déjà existants, sauf si les infrastructures additionnelles constituent réellement une barrière physique infranchissable pour les espèces terrestres.»**

3160 Et je vous rappelle que dans le projet du promoteur, on nous a parlé justement d'aménagement de traverses pour la grande faune, on nous a parlé d'avoir des barrières pour éviter des impacts avec les automobiles.

3165 Puis la raison pour laquelle je parle de ça, c'est qu'il y en a une route présentement et que si on ne procède pas à l'élargissement de cette route-là, on n'aura pas les budgets pour faire ces aménagements-là et il y aura des impacts avec les automobiles, il y aura tout le problème environnemental que cette route-là qui date d'un concept d'il y a 50 ans nous impose tous les jours et qui rend cette route-là non sécuritaire à quelque part, entre guillemets.

Donc, la perte... on dit de plus dans la réponse :

3170 **«La perte d'habitats fauniques est insignifiante.»**

Donc, ce n'est pas moi qui le dis, c'est le Ministère, je me fie aux experts.

3175 Donc, tout ça pour dire que le projet de la 175 se fait de plus sur 80 % de l'emprise actuelle. Il ne s'agit pas d'un nouveau tracé dans une zone vierge, mais bien d'un tracé existant qui comporte son lot d'impacts environnementaux.

3180 Il faut savoir – puis je le répète parce que je l'ai dit lorsque j'ai fait la question puis on m'a dit que ce n'était pas le temps de faire des commentaires, ça fait que je vais les faire ce soir – c'est un concept des années 40.

Et la route, le boulevard Talbot ça a été fait avec les surplus de guerre, hein, avec les équipements qu'on avait à l'époque puis en fait on l'a passée où la route? On l'a passée où on pouvait, hein, parce que c'est les premiers grands travaux de ce type-là où on avait les moyens mécaniques d'aller faire une route dans un milieu aussi hostile, mais il ne faut pas exagérer.

3185

On avait les moyens mécaniques, des surplus de l'après-guerre, puis on a passé dans les cours d'eau, dans les ruisseaux, partout où ça passait parce qu'on n'avait pas le choix, hein. On a corrigé plusieurs de ces choses-là, mais on a corrigé ce qu'on pouvait avec les budgets qu'on avait.

3190

Donc moi, je crois à quelque part qu'en conclusion, là, le projet de réfection de la 175 fournira l'occasion de corriger plusieurs lacunes environnementales de cette infrastructure et de répondre à un consensus clair quant à la nécessité de procéder avec le projet pour la sécurité des populations et le développement économique de la région.

3195

Donc moi, je pense que ce projet-là, au plan environnemental, c'est une occasion en or de corriger un tracé avec lequel on vit tous les jours, qui nous est imposé, qui ne disparaîtra pas, qui a son lot d'impacts environnementaux négatifs, entre guillemets, où est-ce qu'au fil des années on en a corrigé, mais on n'a jamais eu un budget comme celui-là pour planifier une intervention à grande échelle, à l'échelle de l'ensemble du territoire puis aménager des solutions qui vont justement minimiser les impacts.

3200

Moi, je crois que ce projet-là a moins d'impacts environnementaux que la route actuelle et qu'en plus, il répond à un consensus politique, à un consensus de la population puis à un besoin économique. C'est mon intervention.

3205

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, ma collègue a des questions. S'il vous plaît.

3210

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Monsieur Bégin.

3215

M. RAYMOND BÉGIN :

Oui?

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3220

Oui, alors je comprends que vous considérez que le projet avec la mise en place des infrastructures permettrait de... bon, d'améliorer certaines lacunes qui existent au niveau des... entre autres des structures pour les aménagements fauniques, là, pour la grande faune...

3225

M. RAYMOND BÉGIN :

Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3230

... permettrait d'améliorer le drainage et... mais ce que je retiens aussi, c'est que vous semblez préoccupé par le déboisement qui est généré par... non pas que le projet pourrait générer mais par les aménagements forestiers, l'utilisation des routes forestières actuellement dans la réserve faunique des Laurentides?

3235

M. RAYMOND BÉGIN :

3240

En fait, ce que je dis, là, c'est qu'il y a des impacts qui sont inévitables. Il y a deux aspects importants. Quand on parle des routes forestières, il y a une dynamique dans les routes forestières. Les routes forestières, il y a un besoin d'utilisation des routes forestières qui est très très pressant, très important lorsqu'on exploite la forêt. Quand on a fini de la couper, généralement l'entreprise forestière qui fait ça a un moins grand intérêt, hein, à l'entretien des routes forestières.

3245

La raison pour laquelle je souligne ça, c'est qu'on entend des fois des gens qui se prononcent contre ce genre de projet là en disant : «Ah, ça va avoir un impact terrible sur l'environnement, vous allez couper des arbres, c'est le poumon de la planète.»

3250

En fait, on sait que les arbres ce n'est pas le poumon de la planète, hein, c'est les océans qui sont le poumon de la planète. Généralement, l'écosystème forestier, là, est plutôt neutre au niveau des gaz à effet de serre, hein, la forêt, l'écosystème forestier produit le CO₂ qui absorbe. Donc, ça c'est connu, là, les géomorphologues sont unanimes, les experts se confondent, mais tout ça pour dire que c'est ça pareil.

3255

Sauf qu'il y a un problème, c'est que dans les routes forestières, si on est préoccupés par une route, moi, c'est uniquement sur la pertinence du projet. Moi, je pense que le projet est important parce que contrairement aux routes forestières, je dis, si les gens ont des préoccupations, qu'ils se préoccupent des routes forestières, pas du projet d'autoroute. Parce que sur le projet d'autoroute, il y a le ministère des Transports, parce que c'est une route publique, qui est tout le temps en train de regarder l'érosion, la dégradation, on répare les ponceaux, on répare ci, on répare ça.

3260

3265

Dans les routes forestières, par contre, une fois qu'on a fini l'exploitation, hein, on ne fait plus l'entretien, il y a de l'érosion, les ponceaux s'écrasent, il y a un problème d'environnement avec les ruisseaux ou les rivières qui sont traversés puis là, on fait semblant de ne pas regarder.

3270

Moi, je dis écoutez, là, si les gens sont vraiment préoccupés par l'écosystème, il faut quand même s'occuper, là, de ce qui est macro plutôt que ce qui est micro. Donc, c'est dans ce sens-là que je dis ça.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Parfait.

3275 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va? Oui? Merci beaucoup, monsieur Bégin.

M. RAYMOND BÉGIN :

3280

C'est moi qui vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

3285

Alors, je vais appeler le prochain intervenant, je ne sais pas s'il est arrivé, monsieur Claude Poulin. Je pense qu'il n'est pas venu. Alors, monsieur Mario Bouchard, s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur Bouchard. Bienvenue.

3290

M. MARIO BOUCHARD :

Bonsoir. Ça marche-tu? Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3295

Oui, c'est supposé.

M. MARIO BOUCHARD :

3300

Bonjour. Je me présente, moi, c'est Mario Bouchard de Laterrière. Je suis propriétaire d'une compagnie de transport, Messagerie MJS (1996) incorporée. Nous, on traverse le parc quotidiennement, 363 jours par année de nuit, beau temps ou mauvais temps pour aller à Québec chercher le journal La Presse, Le Soleil, Le National, Le Globe et La Gazette.

3305

Cette fameuse route si imprévisible avec des écarts de température surprenants -- la nuit passée ça a gelé, c'est vrai! -- O.K., et où le transport lourd est abondant, demeure indispensable pour la survie économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

3310

Vous le savez, je suis dans la catégorie des nombreux entrepreneurs du Saguenay qui doivent entretenir des échanges et des relations avec la Ville de Québec. La route 175 présente actuellement des lacunes importantes et la mise en place d'une route à quatre voies divisées répondrait beaucoup mieux aux nouvelles exigences de l'économie du transport car c'est un axe de communication névralgique pour notre région.

3315 La route 175 projette une image de risques élevés d'accidents. Elle est souvent mise en cause dans plusieurs accidents mortels, les face à face, particulièrement en saison hivernale. Et vous le savez, l'hiver ici, c'est long. Il n'y a que 45 jours à peu près par année que le parc ça ne gèle pas.

3320 Elle ne répond plus aux besoins sécuritaires de routes modernes, elle fait peur. Le conducteur ressent, en traversant le parc des Laurentides, des sentiments d'inconfort, d'insécurité et d'impatience.

3325 La semaine dernière, j'ai été le premier arrivé sur les lieux de l'accident au kilomètre 113, un face à face mortel, une automobile en feu, un camion déchiqueté dans le fossé, un autre mort, un film d'horreur. Je ne suis pas encore remis de ces émotions. C'est difficile, mais il faut continuer. On revoit le même spectacle à chaque jour au même endroit.

3330 En éliminant les face à face, la construction d'une route à quatre voies divisées contribuerait à redonner à tous ceux qui, comme moi, gagnons notre vie en traversant quotidiennement la route du parc une qualité de vie descente.

3335 Au nom de la sécurité et la tranquillité d'esprit de tous les citoyens du Saguenay–Lac-Saint-Jean, construisons cette route à quatre voies le plus rapidement possible. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Bouchard, de votre témoignage.

3340 On ne vous fera pas revivre, là, ces événements difficiles que vous avez eus parce qu'on les comprend et je pense qu'on a aussi matière à vous interroger sur plein d'aspects parce qu'on comprend que de façon assez exceptionnelle, vous le traversez le parc?

M. MARIO BOUCHARD :

3345 Oui oui, on le traverse.

LA PRÉSIDENTE :

3350 Oui. Quel genre de véhicule vous avez?

M. MARIO BOUCHARD :

3355 Un *panel* une tonne, là, un *panel* allongé, là.

LA PRÉSIDENTE :

Un *panel* allongé, là?

3360 **M. MARIO BOUCHARD :**

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

3365

O.K. Et moi, j'aimerais vous entendre un peu parce que ça a été abordé par plusieurs personnes, mais je pense que vous êtes peut-être celui qui pouvez nous donner le plus... une image plus exacte possible de la réalité.

3370

En regard de la... on comprend que quelle que soit la vitesse, bon, il y a des problèmes de vitesse, il peut y avoir des problèmes de température, il peut y avoir des problèmes de courbes. On comprend, par contre, que dans une situation idéale, c'est-à-dire, il fait beau, il n'y a pas trop de trafic, ce n'est pas une période pointe, ça se traverse assez bien le parc.

3375

Mais même quand il fait beau, dans quelques circonstances, on a l'impression que c'est une question de fluidité, c'est-à-dire qu'à un moment donné il y a... pour une raison ou pour une autre, il y a un véhicule qui est là, qui est plus lent et déjà, il se crée un bouchon qui devient... qui produirait, si je comprends bien, un comportement... des usagers, un comportement imprudent.

3380

Est-ce qu'on peut vous entendre là-dessus? Est-ce que c'est fréquent? Est-ce que c'est une fois de temps en temps ou des événements particuliers ou...?

M. MARIO BOUCHARD :

3385

Non, c'est quand même assez fréquent. C'est surtout, bien comme on dit, l'hiver, là, quand on a à suivre, le *fume* comme on parle, tu ne peux pas passer partout dans le parc, là. Ça fait qu'automatiquement les voitures en sens inverse qui s'en viennent, il y a toujours un danger que l'autre dérape ou que même toi, tu dérapes aussi, là, ou des choses comme ça.

3390

Par contre en été, bien il y a toujours... il y a les animaux aussi, là, il y a toujours les orignaux ce temps-ci qui sont assez spéciaux, ça fait que c'est sûr que sur un... si l'original arrive entre deux voitures du même... tu ne sais pas quel bord qu'il va prendre, ça fait que c'est sûr qu'une fausse manœuvre, tu peux facilement avoir un face à face, ça arrive fréquemment ce temps-ci, tandis que... puis en plus de ça, il y a la brume aussi également qui... à un moment donné, dans le parc, vous partez ici il fait beau, tu peux avoir une trentaine de kilomètres avec de la brume puis ainsi de suite.

3395

3400

Dans la brume, bien vous savez comme moi que si tu bifurques un peu puis l'autre bifurque un peu, c'est toujours plus stressant. Tandis que si vous avez un quatre voies, bien comme on dit, tu prends ta... c'est ta *trail* puis tu suis ta *trail*. Tandis que sur des routes qui... il y a des deux voies, il y a des trois voies, ça change à un moment donné. Ça fait qu'il faut toujours... c'est plus... c'est de l'attention puis tu ne peux pas te permettre une seule fausse manœuvre.

3405 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous, vous voyagez plus particulièrement de nuit?

3410 **M. MARIO BOUCHARD :**

Toujours de nuit.

LA PRÉSIDENTE :

3415 De nuit. Puis est-ce que vous avez eu vous-même des accidents ou vous...?

M. MARIO BOUCHARD :

3420 Je n'ai jamais eu d'accrochage comme tel, sauf que mon employé l'an passé, en parant un orignal, il a accoté dans le côté, là, puis il a resté là. J'ai vu plusieurs accidents, des mortels aussi, là, mais de plus près la semaine passée, mais d'autres des orignaux puis des face à face puis toutes sortes de choses, là.

LA PRÉSIDENTE :

3425

En moyenne, combien de temps ça vous prend pour traverser?

M. MARIO BOUCHARD :

3430

Deux heures et quart.

LA PRÉSIDENTE :

Deux heures et quart.

3435

M. MARIO BOUCHARD :

235 kilomètres par un beau temps, là.

3440

LA PRÉSIDENTE :

Puis ça fait combien d'années que vous faites ça?

M. MARIO BOUCHARD :

3445

Huit ans.

LA PRÉSIDENTE :

3450 Huit ans. Au bout de huit ans, vous trouvez encore ça difficile parfois?

M. MARIO BOUCHARD :

3455 Bien, on vient c'est... ce n'est jamais pareil, là, tu sais, la route elle est toujours là, mais ce n'est jamais le même trafic, les mêmes... tu sais, à un moment donné il arrive toutes sortes de choses.

LA PRÉSIDENTE :

3460 Mais ce sentiment d'insécurité là est toujours là?

M. MARIO BOUCHARD :

3465 Ah, c'est toujours là! Parce que tu sais, tu arrives dans une courbe, tu ne sais jamais ce qu'il peut y avoir, là. Il peut en arriver un de ton côté, il peut y avoir un orignal là, il peut y avoir un accident, il peut y avoir bien bien des choses, là. Ce n'est jamais... l'hiver en plus, on a... il y a les... on a le déneigement l'hiver aussi qui n'est pas... il faut qu'on combine avec ça aussi, là. Ça fait que ce n'est pas... c'est toujours une route à surprises, comme on l'appelle.

3470 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Bien, on parle beaucoup des originaux, mais est-ce que vous avez déjà rencontré des caribous?

3475 **M. MARIO BOUCHARD :**

L'an passé, il y avait un cheptel qu'ils appellent, au kilomètre 124, là, mais c'est les seules fois qu'on... il y en avait l'année passée, mais cette année, on n'en a pas vu encore, là.

3480 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

C'est au kilomètre 124?

M. MARIO BOUCHARD :

3485

Oui, il y en a eu peut-être trois semaines, un mois, là, une bonne vingtaine. Il y en a au moins 6-7 qui se sont fait écraser, là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3490

Ah oui!

M. MARIO BOUCHARD :

3495 Dont une nuit, deux.

LA PRÉSIDENTE :

3500 Est-ce que -- vous dites que... je reviens sur le fait que vous faites ça depuis des années, il y a eu une expérimentation du ministère des Transports de clôtures...

M. MARIO BOUCHARD :

3505 Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

... est-ce que vous avez vu une différence? Est-ce que ou...

3510 **M. MARIO BOUCHARD :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3515 Oui?

M. MARIO BOUCHARD :

3520 Oui, parce que le bout qu'on en a présentement, il y en a sept ou huit kilomètres, là, du kilomètre...

LA PRÉSIDENTE :

3525 Oui?

M. MARIO BOUCHARD :

3530 ... 175 au kilomètre 160, je crois, je n'en ai pas vu d'originaux ce bout-là. C'est sûr que c'est sûrement bon, là. Oui, c'est une chose, là.

LA PRÉSIDENTE :

3535 Est-ce que ça crée dans cet espace-là un sentiment de sécurité pour vous?

M. MARIO BOUCHARD :

Bien, au début on y croyait plus ou moins, mais ça fait déjà... ça fait quatre ans de ça, 4-5 ans...

3540

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

3545

M. MARIO BOUCHARD :

... puis je n'en ai jamais revu ce bout-là puis je n'ai pas vu personne qui en a revu. C'est sûr que c'est une bonne amélioration, là. Puis... non, c'est bon.

3550

LA PRÉSIDENTE :

Autrement dit, dans ce bout-là vous n'avez pas à vous préoccuper des...?

3555

M. MARIO BOUCHARD :

Non, on a au moins ça. On a ça au moins.

LA PRÉSIDENTE :

3560

Ça va?

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui.

3565

LA PRÉSIDENTE :

Merci infiniment de votre témoignage, monsieur Bouchard.

3570

Alors, je vais appeler le dernier intervenant inscrit pour ce soir, monsieur Martin Girard, s'il vous plaît.

Bonsoir. Il fait chaud. Je pense qu'on a des problèmes avec la ventilation dans la salle. Allez-y.

3575

M. MARTIN GIRARD :

Alors... mais l'été va arriver!

3580

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Alors, nous vous écoutons.

M. MARTIN GIRARD :

3585

O.K. Alors, j'ai décidé hier soir de m'inscrire...

LA PRÉSIDENTE :

3590

Bien sûr.

M. MARTIN GIRARD :

... parce que je... il y avait...

3595

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez été inspiré par d'autres...?

3600

M. MARTIN GIRARD :

Non, disons qu'il y a des... je trouvais que le sujet n'avait pas été suffisamment couvert pour éliminer justement le... c'est pour ça le titre, là, que j'ai donné un peu *Audiences du parc, route à trois voies?!!*, là, puis j'ai bien mis un point d'interrogatoire avec deux points d'exclamation.

3605

Alors, c'est un... puis en exprimant un peu la suite de vos questions que vous venez de faire au dernier intervenant, mais en appuyant un petit peu plus sur le phénomène des files d'attente. Alors, pour bien préciser, là, on parle bien du projet, on l'appelle *Audiences du parc*, mais en réalité c'est l'amélioration de la route 175, c'est parce qu'on dit «parc des Laurentides», mais on sait que c'est bien la réserve faunique des Laurentides.

3610

Alors, je vais m'en tenir à mon texte parce que je...

3615

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y, allez-y, soyez à l'aise.

M. MARTIN GIRARD :

3620

Alors, Madame la Présidente, mesdames, messieurs les commissaires, tous les participants et intervenants au projet. Je n'ai pas suivi toutes les discussions des audiences, il reste celles à Québec finalement, des présentations à venir la semaine prochaine.

3625

Alors à prime abord, j'appuie entièrement le ministère des Transports pour l'ensemble du projet. Je ne suis pas favorable au trois voies, alors on parle du trois voies divisées, ce qui a été

véhiculé dans les journaux et tout ça, là, par le CRE, je crois, là. Et j'apprécierais partager les faits et commentaires suivants avec tous les participants.

3630 À priori, sachez que je me qualifie comme un bon conducteur, prudent, aucun accident à ce jour, circulant aux vitesses normales ou accélérées du trafic, prenant soin de faire, à l'occasion, un arrêt à l'entrée la plus près, lorsqu'on circule sur la route, pour faire un petit somme pour éviter l'insomnie au volant. Alors, mon épouse pourrait vous confirmer cela. Alors... ou même laisser le volant à mon épouse pour faire un beau petit somme à côté. Alors, c'est un
3635 signe un peu, là, de récupération.

J'ai également une bonne expérience comme conducteur, chauffeur de camion, en raison de mes antécédents d'entrepreneur et de commerçant. En effet, j'ai traversé le parc à maintes occasions pour le transport des pièces par camionnette, souvent la nuit, comme l'intervenant qui
3640 vient de passer, pour deux raisons. Alors, les mécaniciens dans l'entreprise démantelaient la machinerie le jour puis on commandait les pièces. Alors, la cueillette se faisait à Québec. Ce que je ne dis pas dans ça, c'est qu'on partait quand même de Chibougamau et par la suite, là, d'ici, du Saguenay.

3645 Alors, on allait faire la cueillette des pièces à Québec, on faisait ça tard le soir ou tôt le matin pour que les mécaniciens remontent l'équipement le lendemain, de façon que la machinerie puisse être à l'ouvrage, alors au plus tôt.

La seconde raison, on profitait d'une meilleure visibilité en traversant le parc avant 16 h
3650 ou après 20 h, on organisait notre horaire pour ça. On pouvait à l'occasion prendre le chargement à 23 h le soir à Québec et redescendre la nuit ou coucher à Québec et prendre le chargement à 4 ou 6 h le matin pour redescendre le matin tôt de façon à arriver pour que les mécaniciens puissent faire leur travail, alors pour circuler le matin, ainsi on organisait notre horaire.

3655 Alors, effectivement, on s'ajustait au parc pour circuler, comme je viens de dire tout à l'heure, avant 16 h ou après 20 h pour éviter les orignaux entre autres. On a toujours eu que c'était dans ces périodes-là, j'ai toujours cru ça, je le crois encore, je n'ai pas poussé l'étude dans ce sens-là ou en hiver pour plus de visibilité tout en évitant les périodes de trafic plus intenses.
3660 Parce que le pire, c'est entre le jour puis la nuit pour commencer, on est à moitié sur les lumières, le *fume* de la neige et cetera.

La nuit, en passant, ça circule super bien sur toutes les routes du Québec, c'est le meilleur moment pour circuler, même pour des voyageurs, en campeur quand on monte en
3665 Floride, on voyage de nuit puis c'est une merveille, tu traverses toutes les villes. Alors, la même chose pour le parc.

Comme camionneur, j'ai l'expérience de plusieurs voyages avec un fardier transportant de l'équipement lourd. Le camion avait un moteur 350 Cummins -- c'était pour vous donner un
3670 chiffre. Aujourd'hui, c'est un petit moteur pour un fardier. Vous pourrez questionner des camionneurs ou des entreprises dans ce sens-là d'aujourd'hui.

3675 Tout cela pour vous faire part que la vitesse de mon camion était limitée à un maximum de 105 kilomètres/heure, je m'en souviens très bien, en descente et atteignait, en moyenne, 70 kilomètres/heure en montée. En moyenne en montée 70, ça veut dire que ça pouvait varier de 80 à 50 kilomètres/heure. Alors, à 70 kilomètres/heure, là, tu mets tes *flashers*, les quatre *flashers* pour signaler que tu circules à moins de 70 kilomètres/heure, c'est une règle, je dirais, en Amérique du Nord, là, autant aux États-Unis qu'ici.

3680 Alors, c'était une entreprise familiale, on laissait passer tout le trafic dans les côtes, d'ailleurs je n'avais pas le moteur pour les passer, tous nous suivaient à la file indienne après. Avec la pression d'efficacité exigée aujourd'hui, j'aurais perdu mon emploi faute de rentabilité au rythme de cette circulation-là.

3685 Alors, comme citoyen j'ai traversé le parc à maintes occasions, soit dans le cadre de mon travail ou par loisir. Effectivement, j'ai fait beaucoup de projets à Québec, alors on voyageait à toutes les semaines et avec toutes les dimensions de véhicules automobiles ou camionnettes, des quatre, des six, des huit cylindres avec tente-roulotte, avec roulotte, avec campeur motorisé.

3690 Depuis, ma profession d'ingénieur concepteur en transport et infrastructures urbaines me permet une capacité d'analyse technique de la route basée sur les normes et critères de conception routière. Or, plusieurs constats peuvent être faits à titre d'utilisateur que la plupart peuvent faire régulièrement, faits et commentaires connus par tous les usagers, dont quelques-uns que je vous livre par la présente.

3695 Le ministère des Transports du Québec réalise la conception de la route selon les normes en vigueur au Québec. Ces normes s'apparentent à celles canadiennes et américaines et sont similaires en Europe et autres pays.

3700 Le Ministère a également fait l'apogée de la problématique de stress subi par les usagers lors de la traverse du parc, en voici quelques causes.

3705 Les accotements. Je peux vous affirmer qu'il est souvent périlleux de faire un arrêt sur l'accotement actuel. Pour faire un simple plein de liquide de lave-glace -- j'avais marqué lave-vitre, mais c'est peut-être mieux lave-vitre -- lorsque la météo est à l'œuvre avec un peu de trafic, quand le temps est maussade.

3710 Je pourrais vous donner un exemple, les files font des nages synchronisées ça fait qu'à un moment donné, j'en avais six à bord plus moi, le chauffeur, ça fait sept. Alors, quand il faut que tu arrêtes sur le bord puis tu as une file puis tu as un camion en avant ou tu es entre deux trains routiers puis tu manques de lave-glace puis tu as le *fume* dans la vitre, tu as tout ce monde-là à bord.

3715 Premièrement, tu ne peux pas trop arrêter à la vitesse que tu es là parce que tu prends le clos, alors je peux vous dire, là, qu'on est stressés. Puis après ça, tu penses aux six parents de

ces enfants-là, ce n'est pas facile, ce n'est pas facile. Je ne l'ai pas écrit dans le texte, là, je pourrais vous en donner comme ça bien des moments qu'on a vécus de stress.

3720 Alors, il faut quelquefois plus d'un plein pour traverser le parc. Alors, pour ceux qui pourraient me critiquer, tu fais le plein d'essence avant de traverser, tu fais ton plein de lave-vitre puis en temps de tempête attendez-vous à refaire le plein du lave-vitre. Ça dépend du véhicule bien sûr, là, O.K., mais attendez-vous à cela.

3725 Une fois vide, on cherche l'endroit qui semble un peu plus large pour arrêter, en dehors des courbes et pentes, une bonne connaissance routière et de conduite, près d'une entrée si possible, avec le trafic qui vous pousse à conserver notre vitesse parce qu'en temps de tempête, tu te ramasses en file. Puis en file, bien si tu es dans le milieu puis tu manques de lave-vitre, tu es mal pris. Si tu es en arrière, c'est moins pire un peu puis si tu es en avant, bien la pression est forte.

3730 Une fois dehors, on se méfie des véhicules qui passent trop près. Alors on dit, tu sais, ils ne nous donnent pas de chance. Par contre, il faut penser que la largeur de l'accotement est insuffisante sur l'ensemble de la route existante. Alors, quand tu arrêtes ton véhicule comme ça, surtout en hiver, l'accotement n'était déjà pas large, alors tu as une roue un peu sur la chaussée, 3735 alors on comprend très bien, là, que juste ouvrir la porte, là, c'est... il faut se surveiller comme il faut.

3740 Autant que possible, on essaie de faire coïncider l'arrêt à L'Étape, ça c'est une chose, on dit : «Bon, on va attendre à L'Étape pour se mettre un peu de lave-vitre, on va se...» Alors, sauf que quand tu n'en as plus, il faut que tu arrêtes à un moment donné, tu ne vois plus rien. Alors...

3745 Dépassement des camions. Alors, un nouveau phénomène que je vais appeler «camions» est noté depuis quelques années dans les zones à voies lentes. Dans les montées, les voies mitoyennes de dépassement à double sens -- parce qu'il y a des zones, là, qu'il y a du trois voies, là.

3750 Je ne l'ai pas mentionné là-dedans, mais mon père vous dirait : «C'est une folie de faire des trois voies comme ça qu'un véhicule d'un sens ou de l'autre peut traverser. Le monde n'est pas... ce n'est pas tous les conducteurs qui connaissent les règles de conduite puis qui respectent de se tasser sur les lignes et... alors, c'est trois voies-là, c'est des tueries, en dehors des zones de montées», O.K. Puis j'aborde de ce fait-là également.

3755 Alors, en fait plusieurs auront constaté que les zones à trois voies sont un bienfait pour dépasser les véhicules lourds généralement plus lents. Alors bien sûr, je veux dire dans les montées et peut-être aussi dans les autres sens s'il n'y a aucun trafic qui vient en face.

3760 Or, une bonne partie des camions ont une puissance de moteur telle qu'ils peuvent rouler 120 kilomètres et cela même en montée. Alors, c'est loin de mon camion que j'avais. Certains accélèrent à 130 kilomètres/heure avant les pentes pour une vitesse minimale maintenue à 100 kilomètres/heure à la fin de la voie lente.

Je peux vous dire que même aujourd'hui comme villégiateur en roulotte, on tient notre vitesse pour accélérer dans le bas de la pente pour se donner, en français, un *swing* de façon à arriver en haut avec une vitesse raisonnable.

3765

Alors, une chose que je ne mentionne pas dans ça que je pourrais dire, aujourd'hui là, on a l'usage permanent dans les véhicules, les automobiles du *cruise control*, alors fait que tu ne peux plus te *swingner*. Alors, quand... alors, je parle d'un campeur, mais un camion, là, lui aussi il se donne un *swing* en descendant les côtes pour monter. Ça fait que s'il y a un char en avant, une automobile en avant qui est sur l'automatique alors, vous voyez, là, que ça amène une frustration dans le sens que ça lui coupe tout son allant pour monter la côte. Puis ça, c'est un phénomène régulier, alors on pourrait même ajouter ça.

3770

Alors, ces camions-là peuvent atteindre 120 kilomètres/heure en montée et certains accélèrent à 130 kilomètres/heure avant les pentes pour une vitesse minimale maintenue à 100 kilomètres/heure à la fin de la voie lente. Alors, difficile à dépasser avec un véhicule de touriste à quatre cylindres. On parle dans une voie double, là, avec montée.

3775

Pour les automobiles, plusieurs n'ont pas cette disponibilité de puissance et n'ont pas l'occasion de réaliser une manœuvre de dépassement, ce que d'autres auditeurs disaient, là, ils manquent leur coup. Hein, il y a un camionneur qui a parlé, il dit : «Ils manquent leur coup, ils essaient de nous passer puis ils manquent leur coup, ils ne sont pas capables, ils restent à côté longtemps puis bon.»

3780

D'autres dépassent la zone de fermeture de la voie lente en parallèle avec le camion. Ça fait qu'il manque son coup, ça fait qu'il est rendu en parallèle puis la voie est fermée, ça fait que bon. Souvent, ce dernier doit faire une manœuvre d'évitement sur l'accotement, le camion, il doit faire... l'accotement, à leur risque, danger de sortie de route imminent en camion. Tu ne fais pas ça à moins d'être... dernier recours.

3785

D'autres conservent leur trajectoire, restent dans la voie -- les camions restent dans la voie, ça fait que l'autre est à gauche puis il essaie de passer, ça fait que là, il faut qu'il *brake* ou qu'il accélère ou en tout cas, il y a deux solutions sans... -- d'autres conservent leur trajectoire, restent dans la voie a priori pour des raisons de sécurité. Je viens de vous dire, un camion à haute vitesse, c'est dangereux de faire une sortie de route dès qu'on touche à l'accotement sur le gravier et parfois pour éduquer ou je dirais pour dompter l'automobiliste défiant.

3790

Je le fais même... en roulotte, je me fais faire le coup régulièrement, pas besoin d'être en camion pour ça, tu arrives en haut de ta côte, tu as l'autre là qui essaie de passer toute la file puis là, il arrive, il est à côté de toi, ta route est finie, tu es rendu qu'il faut que tu rentres, tu as l'accotement d'un côté, le trafic sur l'autre bord, les enfants en arrière -- les enfants sont rendus plus grands, là, mais en tout cas ils ont déjà été... -- alors on voit un peu, là, mettez tout ça, là. Alors, ça amène des situations très stressantes.

3800

Alors, je vais me ramener...

3805

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander d'accélérer un petit peu si on veut...

3810

M. MARTIN GIRARD :

Oui oui.

3815

LA PRÉSIDENTE :

... si on veut garder un petit peu de temps pour vous interroger.

M. MARTIN GIRARD :

3820

Non non, mais je pense que... c'est parce que cette explication-là va vous donner exactement, là...

LA PRÉSIDENTE :

3825

Oui, tout à fait.

M. MARTIN GIRARD :

3830

... ce qui se passe, là.

Alors, on comprendra qu'à vitesse élevée, il est périlleux de circuler sur l'accotement pour un camion. Les usagers sont donc condamnés à suivre une file lente ou les camions qui ralentissent à 90 ou 105 kilomètres/heure, par la suite ils reprennent leur vitesse de croisière. Alors, on reste dans la file si on n'a pas réussi à les passer. On pourrait faire le même constat avec les véhicules de touristes, tentes-roulottes, roulottes avec attachement, Fifth Wheel conventionnel, campeur motorisé.

3835

Juste avant L'Étape, on questionne les passagers, si personne n'a envie, on parle d'aller aux toilettes, on profite de l'arrêt de la majorité des autres véhicules à L'Étape pour être en avant de la file. Alors, de façon à rouler avec un sentiment de meilleure sécurité. C'est un autre phénomène, là, qui va avec ça.

3840

Le dépassement des automobiles. Un second phénomène qu'on va appeler «automobiles» se produit également. Les vitesses moyennes, normales, dans le tronçon à deux voies varient de 90 à 110 kilomètres/heure. Quelques autres automobilistes rattrapent la queue de la file en roulant à une vitesse un peu plus élevée, 110-120 kilomètres/heure, voire 125 kilomètres/heure.

3845

3850 Avec la chaussée à trois voies principalement dans les voies lentes actuellement, on peut constater régulièrement une pratique générale que la vitesse moyenne des véhicules s'accroît de 10 à 30 kilomètres/heure en montant. Les véhicules atteignent 100 à 130 kilomètres/heure dans les montées, rendant les manœuvres de dépassement pratiquement impossibles sans un véhicule puissant. Alors, ça prend un véhicule qui va... il faut que tu montes les côtes à 120- 140
3855 kilomètres/heure pour dépasser ceux qui ont accéléré à 100- 130.

Alors, tous accélèrent pour dépasser le camion le plus lent, même le camion à l'arrière va dépasser le camion plus lent en avant, et accélèrent suivant la poussée des véhicules qui suivent de peur de perdre un rang dans la file ou de pouvoir demeurer à sa position ou être en tête
3860 jusqu'à la prochaine file de véhicules. Tout ça avec le sentiment, le stress si tu es en arrière et le sentiment de sécurité si tu es à l'avant.

Ces phénomènes constatés, camions et automobiles, augmentent l'impatience des conducteurs et le sentiment d'insécurité avec l'effet d'entraînement d'accroissement des vitesses
3865 des véhicules dans les troisièmes voies pour éviter que tous dépassent chacun et ainsi de suite, selon la puissance disponible du moteur.

J'appuie donc, par ces constats, les réticences déclarées par le ministère des Transports sur les zones de dépassement à trois voies qui, à mon avis, instaureraient une pratique à vitesse variable entre chacune des zones à deux voies selon le scénario de monsieur Turgeon du CRE, c'est bien ça?
3870

Alors d'ailleurs, les normes de construction routières québécoises et canadiennes et autres favorisent la division des voies à contresens pour des raisons évidentes de sécurité.
3875

En conclusion, pour des raisons de sécurité et de fluidité du trafic, je suis d'avis que le BAPE doit écarter tout projet à deux voies et trois voies divisées par la suite, là, comme certains l'ont suggéré et confirme le concept de construction à quatre voies divisées conformément aux normes et critères de conception en vigueur au ministère des Transports du Québec.
3880

J'aurais le goût de vous dire que c'est difficile pour le ministère ou d'autres d'aller à l'encontre des normes, que ce soit n'importe quel citoyen.

Vous comprendrez que je suis convaincu de l'importance et de l'urgence de la réalisation de ce projet pour l'économie de la région. Comme la majorité des citoyens de la région Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau parce que j'ai gardé un petit lien d'origine.
3885

Alors, les entrepreneurs routiers sont en attente de ce projet, tous n'œuvrent pas sur les projets d'Hydro-Québec, la Péribonka, la Saint-Maurice. Je suis allé ce midi à la présentation de Eastmain, un entrepreneur de la région, il a fini son contrat. Il est prêt à en faire d'autres, il n'en avait pas 10 de la région en travaux qui sont aptes à faire des travaux routiers.
3890

D'ailleurs, vous pourriez peut-être questionner, il y a plusieurs entrepreneurs de la région qui ne vont pas sur ces projets-là. On ne nommera pas de noms aujourd'hui, mais vous pouvez

3895 sortir la liste parce que c'est des entrepreneurs qui vont rester... ont décidé ou que l'ampleur des projets d'Hydro-Québec fait qu'il n'y a pas beaucoup d'élus sur ce projet. Ils peuvent aller en sous-traitance, mais pas nécessairement comme entrepreneur majeur. Alors, il y a des entrepreneurs qui attendent ces contrats-là, là, ici dans la région.

3900 Mais ultimement, le fait de diminuer drastiquement les accidents mortels justifie à lui seul, par la valeur de la vie, de procéder à la construction de la route à quatre voies divisées le plus tôt possible. Alors, je souhaite que ça va être reçu positivement.

LA PRÉSIDENTE :

3905

Merci beaucoup, monsieur Girard. Alors, mon collègue a quelques questions pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3910

Vous avez bien, je pense en tout cas, fait une bonne description, je pense, d'une expérience de circulation sur la route 175. J'aimerais savoir pour ce qui est de la nuit, je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de traverser souvent la nuit, je pense que vous avez mentionné au début que vous faisiez le trajet de nuit...

3915

M. MARTIN GIRARD :

Oui oui, à plusieurs occasions.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3920

À plusieurs occasions. Actuellement, avec la route actuelle, est-ce qu'il arrive de temps à autre que les véhicules aient tendance à circuler plus vers le centre, c'est-à-dire qu'étant donné que l'accotement est très étroit, bon il n'y a pas beaucoup d'éclairage, que les camions ou les voitures aient tendance, disons, à prendre le centre de la route pour se sentir plus en sécurité, pour avoir plus de marge de manœuvre, est-ce que ça arrive que...?

3925

M. MARTIN GIRARD :

3930 J'espère, j'ai appris à conduire comme ça, moi. Puis je vais vous le dire un peu, je vais vous le donner avec l'image d'un camion. Quand tu as un fardier puis tu es dans le trafic, tu te guides sur ta ligne rive droite, ça veut dire que ta roue est tout le temps à un pied de la ligne, O.K., parce que dans ce temps-là, je marchais en pieds, ça fait qu'à 300...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3935

Non, ça va en pieds...

M. MARTIN GIRARD :

3940 ... à 300 millimètres aujourd'hui. Non non, je n'ai pas de problème, c'est juste pour vous dire, c'est parce que je garde mes antécédents un peu.

Alors... et quand qu'il n'y a pas de trafic, c'est bien de valeur, on est sur la ligne du côté intérieur de la voie centrale, c'est une question de confort, c'est une question naturelle. Si la route était plus large, d'ailleurs ce qui va être dans le prochain projet, là, on n'a pas de problème, on est capables de se centrer sur les deux lignes de la chaussée vu que les voies vont être à trois mètres 500 au lieu d'être... je perds les chiffres, là, trois mètres trois...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3950 Je sais que ça varie...

M. MARTIN GIRARD :

3955 ... trois mètres deux, là, actuellement, là, effectivement.

Alors, c'est un phénomène et... alors avec une route à deux voies dans le même... à quatre voies divisées, bien les camions vont circuler surtout sur la voie de droite, alors qu'ils laissent une marge de manœuvre pour les véhicules. Ça fait que les véhicules à haute vitesse, comme sur une autoroute, ceux qui vont dépasser vont être à 300 millimètres de la ligne de la rive gauche, comme il se fait sur l'autoroute 20 et un peu partout, puis les camions vont se tenir, dans ce cas-là, vu qu'il y a un deuxième véhicule à côté, à 300 millimètres sur... de la ligne de la rive droite.

On fait ça naturel. Je vais vous dire, moi, j'ai même appris à conduire que quand on passe dans une rue pour ne pas que quelqu'un ouvre une portière, on embarque à cheval sur la ligne, ce que je me fais critiquer un peu par les nouveaux cours de conduite d'aujourd'hui, ils ne sont pas trop pour ça. Mais c'est pour vous dire, là, que naturellement il y a des réflexes comme ça qu'on développe puis je pense que sur la route, là, c'est les mêmes phénomènes que les gens vont appliquer.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Autre question aussi, dans la partie de la réserve, il y a beaucoup de... il y a plusieurs accès, accès forestiers ou accès de la Sépaq. Est-ce que ces accès-là, est-ce que c'est arrivé de temps à autre que des véhicules ont dû ralentir pour prendre les accès? Est-ce que ça crée des problèmes?

M. MARTIN GIRARD :

3980 Oui, je vais vous le dire le pire, moi, ce n'est pas ceux qui rentrent dans les accès, parce qu'ils sortent de la route puis ils se rentrent dans l'accès au plus sacrant, ça fait que -- excusez l'expression -- c'était pour vous dire que moi, je n'ai pas vécu vraiment beaucoup de problèmes

3985 avec ça puis la même chose pour ceux qui sortent des accès, je veux dire, le monde, je pense, est conscient de cela.

3990 Le pire, je vais vous dire, moi, le plus gros danger que j'ai vécu, là, puis j'y pense encore en stress, là, je suis arrivé avec le fardier en descendant d'une côte puis le petit camion qui sort... qui lave le linge, je pense, entre L'Étape et l'autre édifice de la Sépaq, 60 kilomètres/heure en descendant la côte. Je vous dis que tu *shifte* ton truck puis le Jacob puis tout ce que tu voudras puis il m'a tenu ça entre L'Étape et l'autre... où est-ce que les motoneiges, là, l'autre chalet, là, je l'ai trouvé ordinaire, merci. Je m'en souviens encore puis il m'a tenu ça tout le long dans le trafic.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3995 Ça, c'est les grandes variations.

M. MARTIN GIRARD :

4000 Alors, il y a des innocents sur la route puis il y en a... puis on en... mais sauf que c'est pire parce que tu ne t'attends pas à ça, là. Alors, c'est ça, vous vouliez un exemple, j'en ai donné un, là. Il y en a sûrement d'autres, là, qui pourraient me venir à l'esprit.

4005 Mais ce que je vous ai dit, là, sur... quand on sort de la région, là. Ma fille tantôt, elle était prête à venir me voir un peu, on organise des compétitions ici de nage synchronisée, là, puis le monde de Sept-Îles vient puis le monde Montréal, «il faut traverser le parc», on a eu des *cancellations*, on a eu des clubs qui ne s'inscrivent pas, tout ça. Mais nous autres, là, les compétitions sont tout le temps en dehors, nous autres, elles sont tout le temps à Québec, Montréal, Hull, on est allés... alors, go hein, on y va. Mais à l'autre sens, c'est la...

4010 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Parce que dans le fond, vous voulez avoir de la visite? Vous voulez que les gens vous viennent vous visiter.

4015 **M. MARTIN GIRARD :**

Bien j'espère, on est des humains, on vit pour les humains puis je pense que la relation c'est primordial.

4020 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci.

4025 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Girard, de votre intervention.

M. MARTIN GIRARD :

4030

Ça fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

4035

Alors, c'est ce qui met fin à cette séance, à cette troisième séance de la deuxième partie d'audience publique. Alors, nous avons entendu 26 mémoires écrits et 4 mémoires verbaux. Il n'y a pas... jusqu'à maintenant, on ne m'a pas dit qu'il y avait de rectification de faits qui était adressée ce soir, non?

4040

Alors, à la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission rédigera son rapport pour le ministre du Développement durable et de l'Environnement et des Parcs. Ce rapport fera état des constatations, de l'analyse de la commission concernant le projet à l'étude.

4045

Le mandat qu'a reçu le Bureau d'audiences publiques est d'une durée de quatre mois et le rapport du BAPE devra être remis au ministre du Développement durable et de l'Environnement et des Parcs au plus tard le 11 août 2005. Le ministre doit ensuite rendre le rapport public dans les 60 jours suivants.

4050

La décision d'autoriser ou de refuser le projet appartient au Conseil des ministres sur recommandation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

4055

J'aimerais remercier les citoyens pour leur accueil et pour leur participation respectueuse qui a été des plus enrichissante pour la commission, qui a été un bel exercice aussi de démocratie participative.

4060

Nous espérons avoir donné une meilleure compréhension des projets et aussi de vous avoir permis de bien exprimer, de faire connaître aussi votre position, autant pour les gens de la région que les gens de l'extérieur.

4065

Je remercie aussi les gens des services gouvernementaux, toute la commission ainsi que le personnel du BAPE, la Ville de Saguenay qui nous a accueillis aussi et ainsi que les personnes-ressources présentes ainsi que les personnes présentes aussi du promoteur, de la part du promoteur, d'avoir suivi avec attention les débats.

Alors, la commission poursuivra cette deuxième partie d'audience publique la semaine prochaine à Québec, c'est-à-dire à partir du 25 mai, mercredi, à 13 h 30. Alors donc, je déclare la clôture des séances publiques de la commission à Saguenay.

4070

Merci beaucoup.

22 h 31 – FIN DE LA SÉANCE

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.

4075

Line Perreault, s.o.

4080