

**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 13

Séance tenue le 25 mai 2005
Syndicat de la fonction publique
5100, boul. des Gradins
Salle Gosselin-Harguindeguy
Québec

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA PRÉSIDENTE1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

ASSOCIATION FORESTIÈRE QUÉBEC MÉTROPOLITAIN4

M. GEORGES LEGENDRE15

VILLE DE QUÉBEC22

M. JANNICK DUCHESNE et Mme JINNIE HARVEY29

UNION QUÉBÉCOISE POUR LA CONSERVATION DE LA FAUNE40

REGROUPEMENT DE CITOYENS DE STONEHAM61

13 h 30 – DÉBUT DE LA SÉANCE
MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5

Alors, bonjour tout le monde, mesdames, messieurs. Bienvenue à cette deuxième partie d'audience publique portant sur les projets d'amélioration de la route 175, des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227, présentés par le ministère des Transports.

10

Mon nom est Sylvie Girard. Je préside cette commission et je suis secondée dans ma tâche par madame Marie-Josée Auclair, messieurs Louis Déryger et Alfred Marquis, qui agissent à titre de commissaires.

15

Nous avons la responsabilité de réaliser le mandat d'audience publique et d'enquête confié au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

20

Cette deuxième partie d'audience publique a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur les projets, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications aux projets.

25

J'appellerai donc, dans l'ordre de leur inscription à l'horaire, les participants qui ont fait part de leur intention de présenter un mémoire. Chacune des présentations durera environ dix minutes. La commission prendra, à la suite des interventions des participants, quelques instants pour échanger afin de préciser certains aspects ou développer davantage des éléments contenus dans le mémoire.

30

La commission est en enquête et elle s'intéresse aux arguments évoqués dans les mémoires. Il ne faut pas interpréter nos questions comme une orientation de la commission. La commission ne se prononce pas maintenant, elle se prononce quand elle remet son rapport.

35

Au cours de cette deuxième partie de l'audience, l'initiateur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont invités à assister à la séance et prendre connaissance des points de vue exprimés sur les projets.

40

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

45

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 au plus tard le 11 août 2005. Le ministre doit ensuite rendre le rapport public dans les 60 jours suivants.

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.

Mentionnons que tout ce qui est dit en audience est enregistré et que les transcriptions de l'audience seront disponibles dans les centres de consultation d'ici une semaine ainsi que dans le site Internet du BAPE. De plus, les séances peuvent être suivies en mode audio et en direct sur le site Internet du BAPE.

50

Dans le cadre de son mandat d'enquête, subséquentement aux audiences publiques, la commission peut poursuivre son questionnement. Les questions et les réponses seront aussi déposées dans les centres de consultation et dans le site du BAPE.

55

Les membres de l'équipe présents à cette deuxième partie d'audience sont madame Maude Durand et monsieur Jasmin Bergeron qui sont analyste et analyste stagiaire pour le BAPE, ainsi que madame Monique Gélinas, à l'arrière, qui est coordonnatrice du secrétariat de la commission, et de madame Catherine Roberge, responsable des communications.

60

Nous sommes appuyés et aidés par le personnel des services gouvernementaux. Il s'agit, pour la logistique, de monsieur Richard Grenier, de monsieur Bernard Chabot, et de la sténotypiste, madame Line Perreault de la firme Piché et Olivier.

65

Alors, jusqu'à maintenant, la commission a reçu environ 80 mémoires ou intention de mémoires. On peut encore en redevoir d'autres cette semaine. Il y en a à peu près une trentaine qui ont été entendus à Saguenay et il y en a environ 35 de prévus d'ici vendredi après-midi pour Québec, Stoneham-et-Tewkesbury.

70

Alors, je vais appeler les intervenant, comme je disais tout à l'heure, dans l'ordre de leur inscription au registre. Je demanderais aux intervenants de se présenter en début d'intervention afin de faciliter la transcription des enregistrements. Je vous demande, de plus, de limiter les interventions à 10 minutes pour laisser à la commission du temps pour échanger avec vous et ainsi permettre d'éclaircir un peu plus certains aspects de vos interventions.

75

Nous avons demandé à plusieurs de faire des résumés puisque les mémoires étaient assez volumineux, mais ne vous inquiétez pas, la commission lit tout. Elle peut même vous interroger sur ce qui n'est pas présenté dans le résumé, alors ne vous inquiétez pas.

80

J'aimerais aussi rappeler l'importance que la commission apporte à un débat serein tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. La commission n'admettra aucun propos diffamatoire ou non respectueux. Le processus même du BAPE permet d'avoir un échange des plus fructueux, autant pour vous que pour nous. L'échange permet de faire évoluer le projet pour la population et pour les promoteurs. C'est d'autant plus important de le faire de façon sereine et respectueuse.

85

De plus, je souligne que, tout comme pour le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de faire une rectification de faits si vous le jugez utile. Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à rectifier des opinions par les autres.

90 Alors, pour être bien claire, c'est que vous pouvez intervenir, vous inscrire à un registre à
cet effet à l'arrière auprès du personnel de la commission pour venir rectifier des faits. Exemple,
quelqu'un dit : «La route passe à 200 mètres de chez moi », mais la route en réalité... là, il va y
avoir une rectification qui va dire : «Ce n'est pas 200 mètres, c'est 150» ou «c'est 800». Mais
95 que vous dites : «Je trouve que le projet est dangereux», alors c'est une opinion, alors ce ne sera
pas, donc, une correction, une rectification de fait, pour être bien claire.

 Alors, comme je disais tout à l'heure, pour exercer ce droit, vous devez vous inscrire au
registre spécifique auprès de la conseillère en communication, madame Catherine Roberge. Les
gens inscrits au registre de rectification seront invités à faire leur intervention à la fin de la
100 séance.

 Alors, nous allons maintenant commencer la présentation des mémoires. Je vais appeler
le premier intervenant. Alors, pour l'Association forestière Québec métropolitain, madame Julie
Molard, s'il vous plaît vous approcher.

105

Bonjour madame Molard, bienvenue.

Mme JULIE MOLARD :

110 Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs et Madame la commissaire. Donc,
l'Association forestière Québec métropolitain, on est un organisme à but non lucratif qui œuvre
en conservation des milieux naturels et en éducation.

115 Donc, je vais vous présenter brièvement le mémoire que nous avons préparé et, d'entrée
de jeu, l'Association forestière pense que le projet de doublement de la route 175 qui est proposé
par le ministère des Transports n'est pas justifié, que ce soit sur le plan social, sur le plan
économique ou le plan de la sécurité et qu'il va à l'encontre, de surcroît, du développement
durable vers lequel le gouvernement du Québec dit vouloir s'engager.

120 De plus, l'Association forestière tient à dénoncer... le gouvernement du Québec a
discrédité le travail et le bien-fondé du Bureau d'audiences publiques en environnement en
effectuant des déclarations publiques sur l'acceptation et la réalisation du projet avant même que
le BAPE ne l'analyse et ne dépose ses recommandations.

125 Je fais référence à trois déclarations publiques de différents ministres, un qui concerne le
ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Thomas
Mulcair, le vendredi 11 mars; ensuite, la déclaration du premier ministre du Québec, monsieur
Jean Charest, le 24 avril dernier et ensuite, le ministre des Finances du Québec, monsieur Michel
Audet, le 29 avril 2005. Vous trouverez les citations dans le mémoire.

130

 Et c'est également l'avis de l'éditorialiste du journal Le Soleil qui a écrit, donc, un éditorial,
c'est Brigitte Breton, et qui dénonce justement le fait que les ministres auraient déjà accepté le
projet avant que les audiences du BAPE ne soient terminées.

135 Donc, on pense que ce dossier est un dossier qui est politique dans lequel les dés sont pipés et les décisions sont prises d'avance.

 Néanmoins, l'AFQM a quand même décidé de déposer un mémoire afin de dénoncer la situation et aussi d'influencer les recommandations qui émaneront des travaux de la commission
140 du BAPE parce qu'on pense que le BAPE est un organisme vital au développement durable du Québec et nous avons confiance dans l'impartialité du BAPE.

 Donc, pour commencer, pourquoi c'est un projet qui va à l'encontre du développement durable et qui n'est pas justifié? En fait, en même temps que le gouvernement du Québec
145 effectue une tournée de consultation sur son plan de développement durable, il annonce des investissements annuels de 1,3 MM\$ en moyenne d'ici 2007-2008 pour la rénovation et le développement du réseau routier du Québec.

 De plus, il affirme que plusieurs travaux seront accélérés dès cette année dont la
150 route 175 entre Québec et Saguenay. Vous trouverez ces informations dans le budget 2005-2006 du gouvernement du Québec.

 Pourtant on sait que 37 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent directement du transport des personnes et des marchandises. Et le gouvernement s'est quand même
155 engagé dans la lutte aux changements climatiques, non seulement en adhérant à l'objectif et aux principes de la convention de Rio, mais aussi par la mise en œuvre du protocole de Kyoto en 2003.

 Donc, on pense que le gouvernement du Québec devrait plutôt agir comme il en avait
160 l'intention dans son plan d'action sur les changements climatiques qui datent de 2000-2002. Il y avait un chapitre sur le transport des marchandises, entre autres, et il dit qu'il veut favoriser le transport intermodal rail-route et route-fleuve au lieu de construire – en fait, bien, on pourrait donc favoriser le transport intermodal au lieu de construire une autoroute à quatre voies divisées.

165 Donc, en agissant ainsi, le gouvernement du Québec pourrait faire d'une pierre deux coups, en plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre qui sont reliées au transport de marchandises, il améliorerait également la sécurité sur la route 175.

 Puisqu'on sait aussi que le pourcentage d'accidents qui impliquent un camion était de
170 42 % entre les kilomètres 60 et 84, entre 98 et 201, et de 20 % entre les kilomètres 84 et 217, entre 2002 et 2003.

 Donc, également, il faut que la commission considère le virage forestier du gouvernement du Québec qui fait suite au rapport de la Commission Coulombe et qui impose une réduction de
175 20 % de la possibilité forestière pour les années 2005 à 2008.

 Donc, on sait que ça viendra diminuer significativement le nombre de camions sur la route 175 puisque 69,8 % des expéditions et 99,9 % des réceptions du transport par camionnage concernent le transport du bois.

180

Selon la même logique, la diminution du nombre de camions réduira le pourcentage d'accidents et augmentera la sécurité des usagers sur la route 175. À cela, il faut ajouter que bon nombre des camions qui traversent le parc des Laurentides roulent à vide, soit 44,4 % et 31,4 % vers le nord et le sud respectivement.

185

Sur le plan social, le projet est loin d'être justifié puisque la population du Saguenay–Lac-Saint-Jean diminuera de 22 000 habitants entre 2001 et 2021, selon Statistiques Québec.

190

De plus, aucune donnée n'a été présentée par le promoteur quant à l'implication du comportement des usagers dans les taux d'accidents. Donc, on peut avancer que plusieurs des accidents qui surviennent sur la route 175 pourraient être dus à des excès de vitesse, par exemple, ou des états d'ébriété.

195

Donc, on avait posé la question justement lors de la période d'information et le promoteur a répondu qu'il n'avait pas ces données et que c'était la Sûreté du Québec qui devrait avoir ces données. On pense que cette question est primordiale lorsqu'on parle de sécurité routière sur la 175.

200

Si l'on veut effectuer une analyse éclairée du projet, il faudrait qu'on obtienne ces données statistiques afin de déterminer si c'est la route 175 qui est dangereuse ou bien si c'est le comportement des usagers qui l'est.

205

On pense aussi qu'on sauverait sûrement de nombreuses vies en augmentant la surveillance, incluant des contrôles de vitesse pour les camions et les autobus qui, comme tout le monde sait, roulent très vite et en sensibilisant aussi les usagers de la route 175 qui roulent en moyenne à une vitesse de 108 kilomètres/heure alors que la vitesse permise est de 90 kilomètres/heure.

210

Le ministre Michel Després a d'ailleurs ouvert la porte à l'utilisation de radar photo, c'est-à-dire des cinémomètres photographiques pour contrôler la vitesse excessive sur les routes du Québec. Avec près de 200 morts annuellement et quelque 5000 blessés, la vitesse demeure, après l'alcool, la deuxième cause de décès sur les routes du Québec. Et je ne pense pas que la route 175 en fasse exception.

215

Ensuite, sur le plan économique, il n'existe aucune étude qui démontre l'essor économique d'une région suite à la construction d'une autoroute. Le seul apport économique pour le Saguenay–Lac-Saint-Jean, ça va être les contrats qui vont être attribués pour la construction de la route et c'est un apport économique qui est de courte durée, à notre sens.

220

Et de plus, on n'a pas de données en ce qui concerne les coûts d'entretien que devront assumer nos enfants et nos petits-enfants, si on fait cette route à quatre voies divisées.

Donc, on pense qu'en apportant des améliorations ponctuelles à la route 175, comme des corrections de courbes, des atténuations de pentes, des améliorations au niveau de la visibilité,

225 des ajouts de voies auxiliaires pour les véhicules longs, des aménagements de voies de
dépassement, et cetera, on pourrait non seulement réduire grandement le coût du projet mais
aussi sauver des vies humaines.

Et comme le démontrent, comme le recommandent, en fait, les études d'opportunité qui
230 ont été réalisées par le passé, je fais référence, entre autres, à l'étude des coentreprises BUC de
1999 qui ont été déposées lors de l'audience.

Donc, ensuite, j'aborderai quelques autres points. Au niveau du parc de la forêt ancienne
du mont Wright, l'Association forestière est impliquée dans la mise en valeur de ce parc avec la
235 municipalité des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury. À date, il y a eu à peu près
400 000 \$ d'investis pour la mise en valeur de ce parc.

En fait, ce parc est protégé, c'est un parc de conservation et de récréation extensive. Et,
bon, je ne vous ferai pas tout l'historique du parc, vous pouvez le retrouver sur les documents
240 que nous avons déposés dans la cote DC-4. Par contre, dans l'optique de respecter le jugement
de la Cour suprême du Canada, parce que c'est une cause qui a été entendue par la Cour
suprême du Canada, on pense qu'il est primordial d'assurer la conservation de ce site
exceptionnel.

245 Donc, on pense qu'il est essentiel de compenser ou d'empêcher les pertes de ce territoire
pour respecter la dernière volonté de Sidney Wright ainsi que le jugement de la Cour suprême.

On a regardé l'éventualité de le faire reconnaître le site comme réserve naturelle en
milieu privé. Malheureusement, la législation actuelle ne prévoit pas cette possibilité au niveau
250 de la loi puis c'est une lacune que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et
des Parcs est en train de regarder. Parce que, étant donné que c'est un territoire municipal, on
ne peut pas le mettre en réserve naturelle. On pense que si on avait pu avoir accès à ce statut,
on aurait pu peut-être protéger d'une meilleure façon le parc.

255 Donc, on pense qu'il serait important, si la route empiète sur le territoire du parc, de
prévoir une compensation, de prévoir une compensation qui permette d'acquérir des terrains qui
représentent une plus grande valeur écologique et aussi de les intégrer au parc pour qu'on
puisse les mettre en valeur.

260 Un autre point aussi, si la route se fait effectivement, on pense qu'il faudrait qu'il y ait une
réduction du terre-plein central, donc sur toute la longueur qui passe en avant du mont Wright,
comme ils font dans certaines parties, à 4,8 mètres, avec un muret de béton, donc vis-à-vis du
mont Wright, on pense que ce serait bien que... cette option-là qui soit retenue.

265 Donc aussi, face à tous les efforts et tous les investissements qui ont été réalisés à ce
jour pour mettre en valeur et conserver le parc du mont Wright, il est primordial que le promoteur
compense l'ensemble des pertes et des dégradations encourues dans le parc cet engendrées
par la réalisation de son projet.

270 On parle ici de la relocalisation du stationnement, la relocalisation de l'entrée du parc,
réaménagement du sentier des Wright, relocalisation du point de vue sur le village de Saint-
Adolphe qui sera défiguré par le passage d'un important échangeur au-dessus de la rivière des
Hurons, à la réalisation d'un nouveau panneau d'accueil, à la réimpression et à la correction de
275 tous les documents promotionnels et d'information qui ont été réalisés à ce jour, à la modification
du site Internet qui fait la promotion du site, et cetera.

Il est à noter, comme j'ai dit tout à l'heure, que les investissements totalisent à ce jour
plus de 400 000 \$.

280 L'accessibilité au parc, on pense que c'est un élément qui est très important, qui devra
être optimisé au maximum si la construction de la nouvelle route a lieu. Les accès devront être
pensés autant pour les automobilistes que pour les piétons et les vélos. Donc, on propose qu'il y
ait un lien piétonnier qui passe sous la route ou au-dessus de la nouvelle route et aussi de son
ancienne emprise et qui permette d'accéder à la portion ouest du parc du mont Wright.

285 Finalement, on souhaite que l'accessibilité du parc soit maintenue pendant toute la durée
des travaux.

290 Au niveau de la visibilité, il faudra aussi assurer la visibilité donc par l'installation gratuite
de panneaux touristiques bleus sur la nouvelle route 175.

La problématique de la grande faune maintenant, s'il me reste du temps.

LA PRÉSIDENTE :

295 Quelques minutes.

Mme JULIE MOLARD :

300 D'accord. La réserve faunique des Laurentides est un territoire où persiste une
problématique d'accidents routiers avec la grande faune et particulièrement avec l'orignal. De
1990 à 2002, il y a eu au total 754 accidents impliquant l'orignal pour une moyenne d'environ
50 accidents par année.

305 Selon l'étude de Dussault et al, ils mentionnent «qu'il est probable que la quantité de
déglacant utilisée en hiver et que le trafic routier et la vitesse des véhicules augmenteront avec le
nouvel aménagement de la route 175, ce qui pourrait aggraver la situation». Donc, il serait
intéressant de calculer la valeur des vies qui seront perdues en raison des collisions
additionnelles avec la grande faune.

310 Le coût élevé d'une route à quatre voies divisées est-il, dans ce cas, justifié ou faudrait-il
penser à une option moins coûteuse élaborée dans une optique de développement durable?

315 Les passages à faune aussi semblent être une mesure qui a été démontrée à plusieurs
endroits. On pense qu'il faudrait en avoir un nombre plus élevé car les passages prévus ne sont
pas suffisants. En fait, je pense qu'il y en a un seul au niveau du parc de la Jacques-Cartier.
Cette mesure contribuerait grandement à réduire l'effet de fragmentation de l'habitat
comparativement aux clôtures électriques qui sont proposées par le ministère des Transports, qui
confinent la grande faune sur une portion de territoire.

320
325 Le dernier point, la prise en compte de l'intégrité écologique du parc national de la
Jacques-Cartier. On pense qu'il serait opportun de respecter intégralement les limites du parc de
la Jacques-Cartier, c'est un parc provincial qui est un parc de conservation. Et on ressent une
grande incertitude au niveau du respect des limites du parc, même si le MTQ prétend avoir pris
entente avec les autorités du parc et avoir les autorisations nécessaires. Est-ce que c'est des
autorisations écrites? Je ne sais pas si ça a été déposé à la commission, mais moi je n'en ai pas
vu... en fait, je n'ai pas vu cette entente.

330 Et de plus, le tracé de l'étude d'impact, il est inscrit «limite approximative du parc». Alors
là, le ministère des Transports dit que les limites sont approximatives. Comment peut-on ne pas
être certain des limites du parc quand celles-ci sont établies par un arpenteur-géomètre, comme
il a été mentionné par le représentant du ministère du Développement durable?

335 On sait aussi que le ministère des Transports a déjà failli au respect des limites du parc
en effectuant dernièrement des travaux d'implantation de la route à l'intérieur de ces limites. Je
tiens ça, en fait, de la table d'harmonisation du parc national de la Jacques-Cartier.

340 Donc, il serait absolument nécessaire de suivre à la trace les travaux effectués le long du
parc national de la Jacques-Cartier afin de s'assurer de l'intégrité du parc.

345 Le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur
Thomas Mulcair, a fait dernièrement l'annonce que le principe d'aucune perte nette pour les
milieux humides serait désormais appliqué dès 2006. Nous demandons donc que ce principe
soit respecté a priori pour ce qui est du ruisseau Taché et qu'il ne soit donc pas déplacé et
reconstruit afin d'éviter des pertes de biodiversités considérables.

350 Donc, on pense que la configuration, là, au niveau de l'accès au parc de la Jacques-
Cartier doit être revue. J'ai terminé.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame Molard.

355 Alors, j'aimerais, avant de passer la parole à mes collègues aussi qui ont quelques
questions, vous dites que vous êtes gestionnaire du parc du mont Wright. Qu'est-ce que c'est
comme gestion? Quel est le type d'entente que vous avez avec la municipalité de Stoneham-
Tewkesbury à cet effet?

Mme JULIE MOLARD :

360

En fait, le protocole d'entente porte sur l'animation et la mise en valeur du parc. Donc, on effectue des visites guidées, par exemple, pour la population, pour l'école, le camp de jour, pour les citoyens et aussi, en fait, on est impliqués évidemment dans le développement des sentiers, du réseau de sentiers pédestres; également dans la sécurité, les aménagements au niveau de la sécurité de la paroi d'escalade. On exerce aussi une surveillance via une brigade verte, donc c'est une brigade verte qui a pour mandat de sensibiliser les gens mais aussi de faire appliquer le règlement municipal qui est en vigueur dans le parc.

365

LA PRÉSIDENTE :

370

Et c'est à l'année ou sur une certaines périodes?

Mme JULIE MOLARD :

375

Bien, en fait, c'est à l'année, là.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

380

Mme JULIE MOLARD :

On vient de signer, c'est renouvelable mais c'est pour un an.

385

LA PRÉSIDENTE :

Vous faites part, dans votre intervention, que le parc est protégé, c'est un parc de conservation et de récréation extensive. Est-ce que vous pouvez nous expliquer sous quel aspect législatif ou autre qu'il a cette appellation?

390

Mme JULIE MOLARD :

En fait, comme je le disais tantôt, on ne peut pas le faire classer comme réserve naturelle en milieu privé même si c'est... parce que le milieu municipal, pour le ministère de l'Environnement, c'est comme pas privé, ce n'est pas public non plus, ça fait qu'il n'est pas classable. Donc, on ne peut pas le faire protéger de façon légale. Par contre, quand la municipalité a reçu le legs testamentaire de Sidney Wright, ça spécifiait qu'il le léguait à condition que le parc soit protégé, donc qu'il n'y ait pas de coupe d'arbres, qu'il n'y ait pas de développement et qu'il soit accessible au public.

400

Donc, c'est dans ce sens-là qu'on dit que c'est un parc de conservation et de récréation extensive. Donc, les activités de récréation qui sont respectueuses de l'environnement, du milieu

naturel sont acceptées dans le parc. Il y a une réglementation qui a été mise en place, il y a un zonage aussi au niveau du parc qui a été mis en place.

405

LA PRÉSIDENTE :

Vous faites certaines recommandations sur le tracé, si jamais le projet était autorisé. Est-ce qu'on comprend que le tracé tel que proposé actuellement vous conviendrait, avec les améliorations que vous proposez, nonobstant du fait que vous êtes contre le projet... la justification du projet?

410

Mme JULIE MOLARD :

Oui. En fait, le tracé n'est pas idéal puisqu'on va voir un dédoublement de la route puis ça va empiéter sur les limites du parc. On pense que si ça restait dans l'axe, effectivement, ça empiéterait moins sur les limites du parc. Par contre, considérant que... au niveau des expropriations et tous les considérants qu'il pourrait y avoir, on ne se prononce pas vraiment là-dessus. Je pense que c'est dans ce sens-là, notre intervention.

415

420

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Vous parlez de compensation. Est-ce que vous avez déjà eu des discussions avec le ministère des Transports ou avec la Ville concernant, en fait, l'effet... vous demandez des compensations en fonction des répercussions que vous considérez que vous auriez si le projet était réalisé, est-ce que vous avez eu des discussions avec le ministère des Transports et de la Ville de Stoneham à cet effet?

425

Mme JULIE MOLARD :

Non, pas du tout. On a déjà parlé avec la Ville de Stoneham mais de façon très ponctuelle et on pensait peut-être demander, en fait, des terrains qui sont le long de la rivière des Hurons parce que c'est un milieu qui est intéressant au niveau de l'interprétation, au niveau du milieu naturel, étant donné qu'il n'y a pas vraiment de plan d'eau dans le parc, sinon il y a un autre terrain qui serait intéressant, qui est le lac Wright mais qui appartient à un propriétaire privé, qu'il serait très intéressant d'intégrer au parc mais sinon, il n'y a pas eu de discussions avec le promoteur.

430

435

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et ces terrains-là, ce serait une discussion que vous auriez... Ce que vous demandez, c'est que le ministère des Transports vous dédommage financièrement pour pouvoir acquérir ou vous voulez simplement qu'il y ait un transfert de terrains?

440

Mme JULIE MOLARD :

Il peut y avoir très bien juste un transfert de terrains.

445

LA PRÉSIDENTE :

450

O.K. Et ces terrains-là dont vous parlez actuellement appartiennent à la fois à un propriétaire privé et l'autre, c'est à la Ville?

Mme JULIE MOLARD :

455

Je ne sais pas à qui ça appartient. Je pense que c'est des propriétaires privés aussi.

LA PRÉSIDENTE :

460

O.K. Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

465

Dans votre mémoire, vous abordez la question du transport des marchandises, donc le transport intermodal. En fait, est-ce que vous visez un transport en particulier? Est-ce que, par exemple, ça vise les trains routiers ou si ça vise tout type de transport en termes d'intermodalité? Est-ce que, par exemple, l'intention c'est de réduire le transport, disons, des matières premières, par exemple, ou si c'est plus des matières, disons, de deuxième et de troisième transformation? Est-ce que vous avez ciblé un certain type de transport pour...

470

Mme JULIE MOLARD :

475

Bien, en fait, on se basait un peu sur les données statistiques qui ont été citées. Une bonne partie du transport des marchandises, c'est du transport de bois. Donc, effectivement, le bois pourrait probablement être transporté soit par voie fluviale ou par rail, mais on n'avait pas vraiment ciblé, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

480

Donc, vous ne vous êtes pas penchés nécessairement à cette question-là, dans le fond?

Mme JULIE MOLARD :

485

Non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

490

Est-ce que, par exemple, vous avez un avis sur... bon, je ne sais pas si vous vous souvenez, je ne sais pas si vous étiez là quand le Ministère a présenté un peu les choix que les entreprises faisaient en fonction des distances.

Il nous expliquait, entre autres, que, bon, quand un camion choisit la route ou le bateau ou le train, c'est fonction d'une distance. Donc, pour les courtes distances, on parle, je pense, de 500 à 750 kilomètres, normalement, l'entreprise choisissait la route. Quand c'était au-delà de 495 1500, c'est le transport maritime puis entre les deux, bien, ça pouvait être le transport ferroviaire. Je ne sais pas si vous avez pu assister à ce genre de données-là quand... Non?

Mme JULIE MOLARD :

Non, je n'étais pas présente.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non? O.K., d'accord.

Bien, écoutez, est-ce que vous avez un avis à ce niveau-là? Par exemple, le fait que le Ministère, en fait, dans sa mission, ce qu'il nous explique, c'est que lui, il va offrir normalement tous les réseaux, en tout cas, du mieux qu'il peut et, à ce moment-là, le choix, ça devient le choix de l'entreprise de choisir, en fait, l'infrastructure qui lui convient selon ses coûts. C'est un peu ce 510 qu'on a pu comprendre du Ministère. Si on veut faire de l'intermodalité, à ce moment-là, comment... sur qui on intervient? Est-ce qu'on intervient sur les infrastructures, est-ce qu'on les réduit ou si, plutôt, on intervient sur les choix des entreprises ou on les encourage à...? De quelle façon est-ce qu'on pourrait...

Mme JULIE MOLARD :

Moi, je pense qu'il pourrait y avoir, au niveau du gouvernement du Québec, des incitatifs peut-être fiscaux à mettre en place, là, pour que les entreprises aillent plus vers du transport intermodal au niveau des émissions de GES.

Je pense que ce serait bénéfique pour tout le monde au niveau de l'environnement, au niveau de la santé humaine aussi. Donc, je pense qu'on serait gagnant à moyen terme. Évidemment, pour les entreprises puis pour le gouvernement, ça va peut-être coûter plus cher mais les répercussions au niveau de la santé, des gaz à effet de serre puis de tout ce que ça 525 peut engendrer, les changements climatiques, je pense que... évidemment, souvent on n'a pas de chiffres à mettre là-dessus mais je pense que c'est des coûts très importants. On l'a vu quand il y a eu les pluies diluviennes au Saguenay-Lac-Saint-Jean, les dégâts que ça peut faire puis ça, ça fait partie des changements climatiques qui sont engendrés par le transport essentiellement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, dans le fond, ce n'est pas nécessairement le projet en question, c'est sur l'ensemble, en fait, du transport au Québec?

Mme JULIE MOLARD :

Oui, tout à fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

540

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

545

Oui?

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

550

Bonjour, Madame Molard. Dans votre mémoire, vous faites... je veux vous ramener sur le mont Wright...

Mme JULIE MOLARD :

555

Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

... dans le parc du mont Wright, on y trouve un écosystème forestier exceptionnel.

560

Mme JULIE MOLARD :

Deux.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

565

Deux écosystèmes...

Mme JULIE MOLARD :

570

Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

575

... forestiers exceptionnels. Le tracé qui est proposé par le promoteur, est-ce que ça vous inquiète par rapport à ces deux écosystèmes forestiers?

Mme JULIE MOLARD :

580

Bien, c'est certain qu'il ne passe pas dans l'écosystème forestier évidemment, le tracé qui est proposé passe au pied de la montagne, qui sont des peuplements qui sont moins intéressants mais il reste que ça empiète sur les limites du parc puis on trouve ça déplorable

qu'on n'ait pas pu le mettre en réserve naturelle, on n'a pas de protection au niveau législatif, là, qui fait force de loi.

585 Moi, je pense que oui, ça peut avoir un impact au niveau des écosystèmes, je veux dire, on rapproche la route des écosystèmes. Donc, c'est sûr qu'au niveau du dérangement, de la pollution, le bruit, les sels de déglacage, ça va avoir un impact.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

590 Un impact indirect, là?

Mme JULIE MOLARD :

595 Oui, tout à fait.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

600 O.K. Parfait. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

C'est beau?

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

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

610 Merci infiniment, madame Molard.

Mme JULIE MOLARD :

615 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

620 Merci. Alors, je vais appeler le prochain participant, monsieur Georges Legendre, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Legendre, bienvenue.

M. GEORGES LEGENDRE :

625 Bonjour, Madame Girard.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous vous écoutons.

630 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Merci, Madame.

635 Je représente les membres de ma famille, cette fois-ci, mon épouse Jocelyne, mes jeunes de 21 et de 24 ans, Marianne Legendre et Georges-Étienne Legendre. Nous demeurons dans le secteur de Saint-Adolphe, de la municipalité de Stoneham-Tewkesbury évidemment, depuis une trentaine d'années.

640 Nous avons développé chez nous une ferme multidisciplinaire. Alors, à titre d'information, ça peut être intéressant. Nous sommes en faveur de l'autoroute de contournement évidemment et nous voulons conserver le boulevard Talbot actuel pour favoriser les liens avec les autres secteurs de la municipalité et aussi comme voie secondaire dans le cas où l'autoroute à quatre voies serait bloquée ultérieurement.

645 Nous voulons également que la route à quatre voies soit entièrement sécuritaire sans aucun accès, donc nous voulons que ce soit une véritable autoroute jusqu'au kilomètre 76 tout comme le ministère des Transports l'avait présentée en avril 2004, pas exactement le même tracé, les mêmes modalités, mais une autoroute, une route à quatre voies séparées sans accès forestier.

650 Nos préoccupations liées au projet se résument ainsi. Du kilomètre 60 jusqu'au kilomètre 76, nous ne voulons aucun accès forestier pour assurer une grande sécurité. Un tracteur de ferme, par exemple, circulant sur cette voie serait un obstacle majeur. En période de haute circulation, les risques d'accidents seraient augmentés tenant compte du grand nombre de camions lourds circulant sur cette route chaque jour, en moyenne 1 200.

660 Il faut absolument éviter que les conducteurs demeurant à Stoneham jusqu'au kilomètre 75 soient obligés de modifier leur comportement de conduite. Cette route à quatre voies divisées aura la même allure de Charlesbourg jusqu'à l'entrée de la vallée de la Jacques-Cartier. Le changement de vitesse de 100 kilomètres à l'heure à 90 doit se faire plutôt au kilomètre 76 pour les usagers de Québec à Saguenay ou encore ceux qui vont à la réserve faunique des Laurentides.

665 Il faut éviter cette situation pour les citoyens de Stoneham qui utiliseront cette route matin et soir, tous les jours de l'année, ça deviendrait un piège énorme au kilomètre 60. Nous voulons être moins inquiets quand nos jeunes voyagent à l'université ou au travail. Nous avons des voisins qui sont décédés, qui sont morts sur cette route, sur ce boulevard.

670 Nous avons vraiment hâte que cette route se réalise car présentement c'est vraiment dangereux. Avoir un fardier qui nous pousse dans le derrière quand nous respectons les limites de vitesse, ce n'est pas drôle. Puis souvent, il y en a un en avant aussi.

675 Mon épouse a déjà évité de justesse, sur le boulevard Talbot, une collision frontale et son auto a viré sur le toit. Elle a perdu le contrôle. Heureusement, elle n'est pas restée avec des séquelles.

680 Rappelons l'accident qui a fait cinq morts en fin de semaine dernière dans la réserve faunique des Laurentides pour mettre l'accent sur l'urgence de construire la route à quatre voies séparées.

685 J'aimerais ça, Madame la Présidente, sortir un petit peu de mon texte pour ajouter ceci. En fin de semaine dernière, je suis allé au Lac-Saint-Jean, j'avais une fête de famille. À cette occasion, je voulais profiter, je voulais prendre des photos de la route là où est arrivé l'accident qui a fait cinq morts au kilomètre 130,9 juste un petit peu avant L'Étape, L'Étape est située au kilomètre 135. J'ai renoncé à le faire parce que ce n'est pas un endroit où il faut arrêter le long de la route, c'est vraiment dangereux, la route a seulement deux voies non séparées.

690 Il serait grand temps que cette route à quatre voies séparées soit implantée pour toute la réserve faunique des Laurentides. J'appuie personnellement sans réserve les gens de Saguenay qui la réclament depuis les 30 dernières années. Nous sommes toujours craintifs quand on va au Saguenay ou au Lac-Saint-Jean.

695 Moi, là, moi, je connais, je connais le parc depuis ma tendre enfance. Dans les années 48, c'était long et poussiéreux pour traverser le parc cet pour se rendre, mettons, à Roberval, mais c'était moins dangereux, madame. Il y avait peu de circulation, très peu de transport lourd, à peine quelques autobus Fournier puis ça prenait à peu près cinq à six heures pour se rendre à Roberval.

700 Aujourd'hui, c'est beaucoup plus rapide, c'est très rapide aujourd'hui aller à Roberval mais nous ne sommes jamais certains de nous rendre à destination, peu importent les temps de l'année, que ce soit l'été, en temps pluvieux, pendant l'hiver, on n'est jamais certain de se rendre à destination, on hésite toujours avant de planifier un voyage, on est toujours craintif. Je l'ai dit tout à l'heure.

705 J'ai circulé sur une route aussi dans la région du Lac-Saint-Jean, sur une route à quatre voies séparées avec accès entre Jonquière et Saint-Bruno. Je voulais constater de visu ce que mes cousins m'ont dit en fin de semaine.

710 C'est une route qui est planche, mais c'est super dangereux, c'est hyper dangereux. Je fus dans l'obligation de dépasser un gros tracteur de ferme, six roues, hein, c'est quelque chose d'immense, avec un épandeur à fumier liquide, mais comme je respectais la limite de 90, il a fallu que je ralentisse pour laisser dépasser les gens qui allaient plus vite que moi par en arrière. Ils ont dépassé. J'ai constaté que c'est vraiment dangereux.

715 Je ne peux pas croire que le ministère des Transports veut construire ce genre de route ici à Stoneham avec les courbes et les montées que nous avons. Pourquoi réserver l'emprise

720 pour faire des voies de desserte plus tard si la route s'avère dangereuse alors que nous pouvons imaginer sans difficulté, dès maintenant, l'immense danger que les accès peuvent représenter à Stoneham? Où sera donc la sécurité avec la vitesse des fardiens et des automobilistes à 90 et plus pour ne pas dire 100? C'est insensé.

Avant de retourner au texte de mon mémoire, pouvons-nous, Madame la Présidente, observer un moment de silence pour toutes les victimes du passé de la dangereuse route 175?

725 (Moment de silence observé)

730 Très souvent, nos touristes ont de la difficulté à se rendre à Saint-Adolphe, il en a été question dans la première partie des audiences, car la signalisation au kilomètre 60 est manquante pour notre secteur alors que les autres secteurs sont assez bien identifiés. Il serait grand temps que cette situation soit corrigée. Il ne faut pas attendre encore cinq années. Merci, Madame la Présidente, de l'attention que vous avez portée à mon intervention.

LA PRÉSIDENTE :

735 Merci beaucoup, monsieur Legendre.

740 J'aimerais connaître un peu votre impression. On comprend de votre intervention que vous êtes pour le projet mais un projet, en fait, d'autoroute et non pas de route à quatre voies divisées, si on s'en tient à ce que le ministère des Transports nous a expliqué, que la différence étant les accès; une autoroute, il n'y a pas d'accès?

M. GEORGES LEGENDRE :

745 Exact.

LA PRÉSIDENTE :

750 Bon. Et votre inquiétude est en regard du nombre d'accès qui resterait suite à la réalisation éventuelle de ce projet-là tel que déposé?

M. GEORGES LEGENDRE :

Effectivement.

755 **LA PRÉSIDENTE :**

760 O.K. J'aimerais connaître vos impressions parce que vous parlez du vécu que vous avez eu et votre famille en regard de certains accidents ou comment est-ce que c'est difficile parfois de négocier cette route-là à certaines heures et tout ça, depuis qu'il y a eu les changements entre le kilomètre 50 et 64, est-ce que vous trouvez que ça a amélioré les choses?

M. GEORGES LEGENDRE :

765 Énormément, madame, énormément. Il n'y a pas de comparaison. Il n'y a pas de
rencontre possible, hein, c'est déjà... puis c'est même mieux que les autres autoroutes, vous
savez, le terre-plein, là...

LA PRÉSIDENTE :

770 Oui?

M. GEORGES LEGENDRE :

775 ... le terre-plein en forme de V, là, il me semble que si jamais quelqu'un aurait l'occasion
de traverser les deux voies du nord vers le sud, vers les voies du sud, un peu comme ça s'est
fait, disons, sur l'autoroute 73 du côté de la Beauce... de l'autre côté...

LA PRÉSIDENTE :

780 Oui?

M. GEORGES LEGENDRE :

785 ... sur la rive sud, sur la rive sud de Québec, il me semble que si ça arrivait, ce serait
moins pire s'il y a une forme de V, hein, il y a un entonnoir, là, une fabrication...

LA PRÉSIDENTE :

790 Vous parlez du terre-plein entre les deux voies...

M. GEORGES LEGENDRE :

Oui, oui, oui.

795 **LA PRÉSIDENTE :**

... quatre voies?

M. GEORGES LEGENDRE :

800 Alors, j'imagine, à ce moment-là, que la voiture aurait peut-être tendance à prendre le
canal, à rester dans le canal et non pas aller rencontrer de plein front les gens qui circulent en
sens inverse. Alors, il y a des avantages énormes.

805 Puis le ministère des Transports a fait du beau travail là-dessus, hein, surtout pour notre
région, hein, parce que quand on pense à l'environnement, la protection de l'environnement,

l'égouttement des eaux, les bassins de captation seront formidables en cas de désastre et puis en cas de pluies diluviennes, au lieu de se ramasser rapidement, disons, dans la rivière des Hurons puis dans le lac Saint-Charles, c'est très bénéfique, hein, c'est une première au Québec, hein. On est privilégiés ici, dans la région, d'une construction qui s'en vient à brève échéance.

LA PRÉSIDENTE :

Ma collègue aurait une question. Avez-vous des questions?

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Bonjour, monsieur Legendre.

M. GEORGES LEGENDRE :

Bonjour, madame.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Alors, dans votre mémoire, vous mentionnez que vous voulez que le boulevard Talbot soit conservé pour favoriser les liens avec les autres secteurs de la municipalité. Alors, pouvez-vous m'expliquer quel genre de circulation que vous voyez qu'il devrait y avoir sur le boulevard Talbot, advenant la réalisation du projet?

M. GEORGES LEGENDRE :

Bien, le fait, par exemple, qu'on veuille aller à Stoneham, ça nous permettrait de continuer à circuler sur le boulevard Talbot pour se rendre directement à la municipalité, par exemple, et à des vitesses plus réduites que celle de l'autoroute.

Évidemment, il y aurait toujours possibilité d'utiliser l'autoroute, mais je parle toujours de l'autoroute parce que moi, dans ma tête, ça ne peut pas faire autrement que d'être une autoroute, une quatre voies divisées sans accès. C'est plus rapide, mais ce serait plus long aussi se rendre à Stoneham, mais si on veut y aller d'une façon plus dégagée puis moins stressée, bien, on continue à le faire par l'intermédiaire du boulevard Talbot, hein, puis en même temps, on peut aller aussi dans d'autres secteurs, on peut aller au parc de la Jacques-Cartier. C'est intéressant de conserver cette voie secondaire.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Parfait. Merci.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Oui, Monsieur Legendre, pouvez-vous me dire si la route où vous avez attendu avant un tracteur est une route nationale aussi au Saguenay avec vitesse limite à 90 kilomètres, la même chose qu'ici ou si c'est...

855 **M. GEORGES LEGENDRE :**

C'est une soi-disant autoroute, vous savez, hein. C'est que les accès, au lieu d'être des accès forestiers comme nous ici, c'est plutôt des accès agricoles. Alors, les agriculteurs ont accès à leur lot de ferme pour épandre du fumier, pour faire...

860

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Mais c'est une route nationale une vitesse limite de 90?

865 **M. GEORGES LEGENDRE :**

C'est une route nationale, c'est une route nationale...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

870

C'est un peu l'autre question que j'avais...

M. GEORGES LEGENDRE :

875

... à 90 kilomètres à l'heure.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

... les tracteurs de ferme ont l'autorisation de circuler sur les routes nationales?

880

M. GEORGES LEGENDRE :

Certainement. Sur les routes à 90 kilomètres. Comme monsieur Bergeron nous l'a dit la dernière fois, donc les tracteurs de ferme peuvent circuler à la vitesse 20, 25, 30 kilomètres à l'heure.

885

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Merci.

890

LA PRÉSIDENTE :

Vous devez parler de l'autoroute... vous parlez de l'autoroute 170 entre...

895 **M. GEORGES LEGENDRE :**

C'est la...

LA PRÉSIDENTE :

900

... le Saguenay et puis le Lac-Saint-Jean?

M. GEORGES LEGENDRE :

905

Entre Jonquière et Saint-Bruno.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

910

M. GEORGES LEGENDRE :

Quelque chose de même. Alma. Oui, effectivement.

915

LA PRÉSIDENTE :

Oui, je comprends. Merci infiniment de votre témoignage, monsieur Legendre.

M. GEORGES LEGENDRE :

920

Ça me fait plaisir, madame. Merci, Madame la commissaire et Messieurs les commissaires.

LA PRÉSIDENTE :

925

Merci. Alors, je vais appeler un prochain intervenant pour la Ville de Québec, madame Bourget, Anne Bourget.

LA PRÉSIDENTE :

930

Bonjour, madame Bourget.

Mme ANN BOURGET :

935

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Bienvenue à la commission.

940

Mme ANN BOURGET :

945 Merci. Alors Madame la Présidente, Madame, Messieurs les Commissaires, on vous remercie de nous recevoir en audience publique et on croyait important de venir présenter le bref mémoire, le court mémoire qu'on a préparé, non pas sur la pertinence du projet, bien sûr, puisqu'il est à l'extérieur du territoire de la Ville de Québec, mais bien sur les préoccupations qu'on a puisque... par rapport à notre réserve d'eau potable, le lac Saint-Charles, donc toutes les préoccupations que l'on a visent à protéger la source d'approvisionnement de plus de 245 000 personnes sur le territoire de la Ville de Québec.

950

Vous allez m'excuser, j'ai un mal de gorge, donc...

LA PRÉSIDENTE :

955

Je vous en prie.

Mme ANN BOURGET :

960

... je boirai peut-être plus fréquemment.

Donc le mémoire qu'on vous présente, comme je vous l'ai dit, concerne certaines préoccupations, évidemment les sels de déglacage, les déversements dont on devra prendre en compte dans l'analyse du dossier et aussi dans ce qui sera érigé autour du projet, si le projet va de l'avant.

965

Donc nous estimons que nous avons besoin de réponses très claires de la part du ministère des Transports et d'engagements fermes pour cinq points : le premier, c'est concernant le plan de gestion des eaux pluviales lors du réaménagement et, bon, notamment dans le bassin versant du lac Saint-Charles, et ce plan devrait identifier les objectifs de rétention des eaux, les objectifs de rejet aussi aux cours d'eau récepteurs, la localisation des bassins de rétention des eaux pluviales, et le programme d'entretien et de suivi des bassins de rétention.

970

Pour nous, ces questions-là sont importantes puisque ce n'est pas dans la pratique traditionnelle du ministère des Transports, lorsqu'il y a construction de routes, de faire ces ouvrages-là. On en a eu un cas sur le territoire de la Ville de Québec, qui est quand même récent, qui est la réfection du viaduc de l'autoroute Duplessis et pour lequel on m'avait demandé de regarder ces questions-là parce que des eaux se déversaient dans la rivière du Cap-Rouge.

975

Bon, évidemment, ce n'est pas une source d'approvisionnement en eau potable, mais on nous avait répondu que justement ce n'était pas dans la pratique du Ministère et on sait aussi par ailleurs que le lac Saint-Augustin, dû à l'autoroute ou à l'utilisation de l'autoroute 40, on retrouve des sels de déglacage qui se déversent.

980

Bon, il y a eu des pratiques passées, on regarde vers l'avenir et on pense justifié le fait que... dû au fait que ce projet-là se situe en amont de notre source d'approvisionnement en eau

985

potable, qu'il est justifié d'en faire un projet exemplaire et peut-être d'avoir un certain nombre d'innovations pour limiter, je ne sais pas si on doit dire au maximum ou au minimum – au minimum – la contamination du lac Saint-Charles.

990 Donc tout ce qu'on ne fera pas en amont, on le paiera en aval et ce sont les citoyens de Québec qui devront en assumer les frais à moyen terme.

 Deuxièmement, donc on a mentionné les bassins dans le mémoire. Il nous apparaît important aussi que ce soit vrai, toutes ces mesures-là, donc de voir à ce que le milieu récepteur, 995 que toutes les eaux de ruissellement, autant en hiver lors de réchauffements soudains et aussi lors de la fonte printanière, soient prises en compte.

 Donc non seulement de prendre en compte l'écoulement normal des eaux, mais celles qui pourraient survenir lors des pluies hivernales, notamment, et on pense que ce doit être pris 1000 en compte particulièrement et que ce n'est peut-être pas nécessairement les mêmes mesures qui seront appliquées, mais au moins de les regarder et de faire en sorte qu'elles soient prises en compte.

 Troisièmement, nous souhaitons être associés au programme d'identification du taux de sel présent à l'embouchure de la rivière des Hurons et de celle du lac Saint-Charles, que le 1005 Ministère s'engage auprès de la Ville à réaliser cette étude en partenariat avec les professionnels de la Ville.

 Quatrièmement, compte tenu de la difficulté de mettre en place des mesures de 1010 mitigation pour limiter au minimum la présence de sels dissous dans les plans d'eau, la Ville de Québec préconise que le ministère des Transports favorise la réduction à la source des sels de déglçage – il y a une des intervenantes qui l'a mentionné, je crois, tout à l'heure – notamment en utilisant des abrasifs lorsque les conditions le permettent et qu'on regarde aussi les nouveaux mélanges d'abrasifs.

1015 Il y a le sucre et le sel, on voit ça souvent dans les congrès de l'Union des municipalités du Québec, lorsqu'on visite les exposants, donc de voir à ce que cette pratique-là puisse peut-être être implantée le long de cette autoroute. J'en ai fait moi-même la demande pour le territoire de la Ville de Québec, donc je ne suis pas gênée de le faire ici, ce sont peut-être des abrasifs qui 1020 devraient être regardés et testés pour ce qui est de l'autoroute.

 Cinquièmement, je parlais des déversements potentiels sur cette voie-là. Donc on sait qu'on doit avoir toute une série de mesures pour contrer les effets des déversements. C'est vrai 1025 pour un grand fleuve comme le fleuve Saint-Laurent, mais ça devrait être aussi vrai pour ce qui est des déversements qui pourraient se produire le long de cette route et qui pourraient affecter soit la rivière des Hurons ou le lac Saint-Charles.

 Donc ce qu'on demande, c'est évidemment de mettre en place un groupe de coordination des mesures d'urgence qui soit très clair, un plan qui soit très clair en cas de déversement, et 1030 qu'on soit associés aussi à cette démarche qui relève entre autres de la Sécurité civile. Donc on

souhaite que ces gens-là puissent être associés à l'élaboration du plan et aussi que la Ville de Québec puisse y participer et qu'on ait un plan très clair, très précis, et qu'on puisse le diffuser à la population aussi qui nous a fait partager, bon, ses craintes concernant la contamination de la source d'eau potable et qu'on doit prendre en compte comme élus de la Ville de Québec.

1035

Alors cinq recommandations simples et on espère que le gouvernement et le Ministère en particulier pourront y donner suite.

LA PRÉSIDENTE :

1040

Merci, madame Bourget. J'aimerais un peu comprendre, en fait, au moment de la première partie des audiences, il y a un intervenant de la Ville qui effectivement a soulevé -- une intervenante en fait -- qui a soulevé ce point-là et, à vous entendre aussi aujourd'hui, je constate que... on a eu un peu une surprise à se demander comment ça se fait que habituellement, dans ce type de projet-là, il n'y a pas une consultation qui se fait avec les gestionnaires des territoires, entre autres plus particulièrement sur la question de l'accès... c'est-à-dire la proximité d'eau potable pour une ville, pour une municipalité.

1045

Et je comprends de votre intervention que ce n'était donc pas une pratique courante du ministère du Transport, le problème a été soulevé lors de la construction de l'échangeur Duplessis et tout ça. Vous nous dites que ce n'était pas une pratique courante.

1050

Qui a l'expertise de ça, habituellement? Avant aujourd'hui, avant que vous ne constatiez ce problème-là, est-ce qu'il y avait déjà des démarches qui étaient entreprises ou s'il y avait déjà des exigences, en regard par exemple du territoire de la Ville de Québec, pour ce type de précaution qui doit être prise lorsqu'il y a des travaux majeurs?

1055

Mme ANN BOURGET :

Je ne peux pas parler pour les treize anciennes villes, il faudrait qu'on revoie chacune des municipalités...

1060

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1065

Mme ANN BOURGET :

...qu'est-ce qu'elles avaient comme exigences, cependant nous, on est à adopter justement nos principes directeurs concernant toutes les bandes riveraines et les berges des cours d'eau et le principe de précaution, on veut l'appliquer partout là où nous avons, nous cartographions les cours d'eau.

1070

1075 De la même façon qu'il n'existe pas présentement de cartographie des milieux humides sur le territoire de la Ville de Québec, mais on est en train de les faire justement pour pouvoir les protéger et pour donner des directives claires lorsqu'on a des milieux humides sur le territoire.

1080 Évidemment, les pratiques, on essaie de les faire évoluer aussi à l'intérieur de la ville et de faire en sorte que nous-mêmes, lorsque l'on construit, lorsque c'est de juridiction municipale, on n'est pas en train d'assécher un milieu humide. Je ne vous dis pas qu'on ne l'a pas fait, on l'a encore fait récemment, donc on n'est pas tout à fait exemplaires.

1085 Là, il s'agit de la réserve d'eau potable. Qui a l'expertise? Je ne sais pas si c'est au niveau des consultants qui seront associés au développement du projet et aux études d'impact, la Ville de Québec serait très heureuse d'y participer pour développer cette expertise-là si elle n'existe pas, mais je suis convaincue qu'on peut trouver au Québec des gens sensibles à la question et capables de nous orienter quant à la préservation de ces milieux-là et surtout à l'étude de l'écoulement des eaux, parce que c'est ça qui fait en sorte qu'on va avoir une bonne rétention des sels de déglçage, en comprenant bien quel est l'écoulement des eaux et en comprenant bien comment ces eaux-là peuvent être retenues en amont de la source d'eau pour pouvoir capter les sels de déglçage.

1090 Donc ce n'est pas une réponse absolue parce que moi-même je ne suis pas spécialiste de la question.

1095

LA PRÉSIDENTE :

1100 Mais on comprend que ce serait à la fois une première demande, en fait, de la Ville avec le ministère du Transport pour le projet qui est à l'étude, si le projet était réalisé, et est-ce qu'on comprend aussi que dans le fond ce serait une tendance ou une orientation de la Ville concernant les projets qui peuvent mettre en péril certains milieux?

Mme ANN BOURGET :

1105 Tout à fait. Et il y a eu une amorce de cela pour le projet de l'autoroute du Vallon. Bien qu'on n'ait pas encore la certitude que ces bassins-là vont retenir les huiles de l'autoroute et les sels de déglçage pour les rivières Duberger et les ruisseaux qui sont adjacents, il y a quand même eu une amorce, une bonne volonté du ministère des Transports, et on aimerait que dans le projet qui concerne les audiences présentes, il y ait une attention particulière, parce que là, ça ne concerne pas un ruisseau ou quelques petits cours d'eau qui sont fort importants par ailleurs, mais la source d'approvisionnement d'eau potable de 245 000 personnes.

1110 Donc là, oui, ça devrait être une pratique, mais une pratique mise en œuvre maintenant pour un projet aussi important en matière d'eau.

1115

LA PRÉSIDENTE :

1120 Est-ce que c'est possible pour vous de nous déposer à tout le moins les orientations en matière de ce que vous voulez adopter comme principes concernant la protection des milieux humides et aussi concernant les cours d'eau... en fait, plutôt plus les orientations, puisque c'est un document, j'imagine, qui est en travail actuellement?

Mme ANN BOURGET :

1125 Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1130 Une orientation. Vous parlez aussi de la question de l'utilisation d'abrasifs ou de nouveaux procédés qui sont actuellement utilisés. Est-ce que la Ville a actuellement une réglementation en ce qui concerne l'utilisation d'abrasifs ou de sels de déglacage pour... je le sais pour les rues, mais pour les routes, les grandes artères?

Mme ANN BOURGET :

1135 Pour le réseau local et le réseau artériel, dans le fond ce sont les deux réseaux qui sont de notre responsabilité, on essaie de faire changer les pratiques. Il n'y a pas de politique qui a encore été adoptée, il n'y a que des discussions formelles qui ont eu lieu au comité exécutif de la Ville de Québec pour regarder la question d'utilisation des sels de déglacage.

1140 Et justement je vous le mentionnais tout à l'heure, on a demandé à nos services, je sais qu'il faudrait qu'on s'informe, peut-être qu'ils ont avancé dans ce dossier-là et ça pourrait être utile pour les fins de l'audience, et si ce n'est pas le cas il y a peut-être d'autres villes au Québec qui ont déjà utilisé les mélanges dont on parle.

1145 Il faudrait voir où notre service est rendu là-dessus, le Service des travaux publics, et de faire en sorte d'avancer votre réflexion s'ils ont avancé eux-mêmes, et d'en faire profiter la commission.

1150 **LA PRÉSIDENTE :**

1155 Tout à fait. Et donc on comprend de votre intervention, les cinq points, c'est vraiment d'être associés à toute évaluation qui sera faite, autant au niveau des milieux actuels et des aspects techniques, là, tout ce qui concerne, en tout cas, pour le territoire, ce qu'on peut dire du bassin versant du lac Saint-Charles.

Mme ANN BOURGET :

1160 Oui, en fait ça concerne deux aspects : les aspects du quotidien, donc les sels, les huiles et les contaminants qui pourraient affecter la réserve d'eau, et les mesures d'urgence en cas de déversement majeur, donc deux voies.

LA PRÉSIDENTE :

1165 Est-ce que ce ne sont pas des choses qui existent déjà? Il n'y a pas déjà, entre autres, concernant les mesures d'urgence en cas de déversement majeur, il n'y a pas actuellement une procédure en place?

Mme ANN BOURGET :

1170

Je sais que ce processus-là est en constante révision; maintenant, il s'agit d'une nouvelle route, on voudrait que ce processus-là soit réactualisé spécifiquement dans le cas de la réserve d'eau et qu'on puisse le diffuser clairement aux citoyens de la Ville de Québec qui pourraient avoir quelque inquiétude.

1175

Donc c'est vraiment pour s'assurer que tout ça, c'est pris en compte et qu'on n'attende pas à la prochaine révision du schéma des mesures d'urgence, mais qu'on porte une attention particulière à cette pièce-là.

1180

LA PRÉSIDENTE :

Donc autant pour, si je comprends bien, durant les travaux, qui est une période donnée, que pour après la période d'utilisation de la route éventuelle?

1185

Mme ANN BOURGET :

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1190

O.K. Mon collègue avait une question?

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1195

Ma collègue a pas mal posé toutes les questions que je voulais poser. Cependant, concernant le plan de gestion des eaux pluviales, vous mentionnez que ce plan-là devrait être présenté à la Ville. Je me pose un peu de questions, à savoir : dans votre esprit, ça veut dire quand ce plan-là serait-il présenté et si – du moins, ce qui est mentionné – c'est qu'on ne sait pas qu'est-ce que vous en faites.

1200

En un mot, faites-vous simplement de réception du plan ou si vous voulez travailler avec les gens du MTQ pour peut-être apporter des ajustements à ce plan-là?

Mme ANN BOURGET :

1205

En fait, ce qu'on veut s'assurer, c'est que justement les esquisses préliminaires puissent être présentées. Vous me demandez quand, je n'en ai aucune idée dans le processus, vous

1210 pourriez peut-être être plus en mesure de répondre à cette question-là, mais au moment opportun, c'est-à-dire avant que les décisions soient prises évidemment, que l'on puisse porter un regard sur ce plan-là et qu'on désigne une personne qui puisse être en lien avec ceux qui en feront la conception pour faire part... à chacune des étapes décisionnelles du projet, pour faire part de nos préoccupations, s'il y a des réajustements à porter.

1215 Ça ne veut pas dire qu'il y en aura, des réajustements, c'est simplement une mesure qu'on voudrait voir inscrite pour s'en assurer et que ce n'est pas après coup, une fois les plans et devis terminés, une fois qu'on est allés en appel d'offres, on sait que les processus vont vite, mais d'être associés à cette démarche-là pour être rassurés de ce côté-là et pour pouvoir rassurer aussi la population et pour pouvoir être redevables, pour dire aussi à la population qu'on a fait notre job.

1220 On parle de la source d'approvisionnement en eau potable, donc ce n'est pas un manque de confiance, c'est vraiment de pouvoir être associés à la démarche et de pouvoir témoigner par la suite, s'il y a lieu, d'être des alliés dans tout projet, donc et non pas à la table des opposants pour dire que le travail s'est fait d'un côté seulement, qu'on n'en a pas été informés, donc on préfère être à la table ici, avant, que dans les médias plus tard.

LA PRÉSIDENTE :

1230 Merci beaucoup, madame Bourget.

Mme ANN BOURGET :

Ça me fait plaisir.

1235 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors on m'a demandé de reporter le prochain intervenant, la personne qui n'est pas arrivée, je vais donc appeler monsieur Jannick Duchesne, s'il vous plaît.

1240 Bonjour, monsieur Duchesne.

M. JANNICK DUCHESNE :

Bonjour.

1245 **LA PRÉSIDENTE :**

Bienvenue.

1250 **M. JANNICK DUCHESNE :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1255

Alors nous vous écoutons.

M. JANNICK DUCHESNE :

1260

Parfait. Donc je vais vous lire, étant donné qu'il est assez court, mon mémoire, et puis on discutera après.

LA PRÉSIDENTE :

1265

Bien sûr.

M. JANNICK DUCHESNE :

1270

Donc mon nom est JANNICK Duchesne, je suis un contremaître de production en congé de paternité, je suis conjoint de fait avec madame Jinnie Harvey et nous avons deux enfants, Aimé et William. Nous habitons le 305, rue Crawford, depuis cinq ans à Stoneham.

1275

Donc à l'époque, nous avons décidé – on restait à Charlesbourg – et puis on a décidé de s'établir à Stoneham pour son côté campagne. Qui dit campagne dit tranquillité, animaux, ferme, repos, chant des oiseaux, dû à un milieu avec beaucoup moins de stress qu'une ville.

1280

Nous avons loué une maison en période hivernale. La déception a commencé lorsque l'été s'est pointé le nez. C'est sûr qu'en hiver les vitres sont fermées, on jouit de la maison puis on n'entendait pas vraiment ce qui se passait.

1285

Donc la route 175 passe très près de notre demeure et le bruit est terrible. Nous ne pouvons écouter la télévision si la porte patio est ouverte, nous ne pouvons pas souper en toute tranquillité non plus, nous ne pouvons dormir confortablement la fenêtre ouverte en été non plus, nous ne pouvons pas recevoir des amis dans notre cour arrière afin de passer du bon temps sans élément de stress important tel le bruit de la route 175.

1290

Au fond, on ne peut même pas inviter d'amis à l'arrière pour prendre un souper parce qu'on ne s'entend pas, il faut rentrer dans la maison, fermer les fenêtres et puis les portes, et puis là, ça va mieux.

1295

À chaque jour nous entendons le bruit des moteurs infernaux des véhicules en route ou stationnés parce que, de ma maison, je vois le gros stationnement du McDonald et puis du Pétro-Canada. À chaque jour nous entendons le crissement de pneus des automobiles et des camions. À chaque jour nous entendons le sifflement des klaxons des voitures et des camions. À chaque jour nous pensons qu'il arrivera une tragédie routière. À chaque jour nous entendons les freins moteurs utilisés dans un secteur sans descente et presque sans montée.

1300 Du côté des crissements des pneus, c'est que vraiment à chaque jour... Nous, ça fait cinq ans qu'on habite là et même la première année, on s'est dit : «On va vraiment être témoins d'une tragédie parce que c'est vraiment épouvantable.» Quand je parle de crissements des pneus, c'est quelqu'un qui freine, soit que ce soit un camion ou une voiture qui freine pour éviter un obstacle.

1305 Une van surtout, probablement, qui se fait couper, parce que je vous dis qu'un camion qui utilise son klaxon quand il s'est fait couper par une automobile ou qu'il est frustré, ce n'est pas juste «put! put!», c'est pendant trois kilomètres de long à peu près, ou 3-4 kilomètres, le chauffeur, il tient son klaxon accoté dans le fond puis il suit l'auto, là, je vous dirais de peut-être un pied, c'est comme si... c'est presque de la rage au volant, là.

1310 Ça fait que c'est pour ça que, de notre vue, assis à l'arrière dans la cour, on voit tout ça, puis il y a même des fois qu'on est en train de se baigner, mettons dans la piscine, puis on vient tout crispés parce qu'on entend l'accident qui va arriver puis on fait : «Ouf! Ça a passé proche!»

1315 Donc il y a vraiment des fois qu'on se dit : «Il y a un ange gardien au-dessus du secteur du Pétro-Canada et puis du McDonald, parce que c'est vraiment dangereux.» Il faut vraiment habiter ce secteur-là pour s'apercevoir que cette route-là, elle est vraiment terrible.

1320 J'ai vraiment de la misère à comprendre les intervenants ou ceux qui ont une opinion vraiment contraire, qui disent qu'elle n'est pas dangereuse. Il faut y habiter pour vraiment comprendre qu'est-ce qui se passe.

Donc je continue :

1325 Le MTQ a fait des tests de son en 2002. Nous sommes en 2005. La circulation a changé depuis ce temps, un nouveau restaurant mondial s'est établi. Un énorme stationnement a vu le jour, mais les tests ont déjà été faits.

1330 Finalement, nous pouvons lire dans les journaux que le CRE, sous l'autorité de monsieur Alexandre Turgeon, a demandé des compensations financières en échange de sa demande de BAPE. Est-ce légal? Avons-nous su toute la vérité dans ces négociations?

1335 Je crois que la commission a le devoir de nous transmettre l'information. Pour ces éléments d'expérience personnelle nous demandons de refaire une étude de son avec une firme externe, de construire des éléments antibruit du côté est et ouest de l'autoroute dans le secteur de Stoneham, d'interdire le frein moteur dans le secteur résidentiel, que l'autoroute à quatre voies divisées soit construite en contournement et non dans l'axe de la route 175, que cette autoroute longe les pylônes électriques dans le secteur du mont Wright, que la commission fasse une enquête sur les demandes de monsieur Alexandre Turgeon, responsable du CRE de la région de Québec.

1340

Donc nous, ce qu'on voulait faire, c'était vraiment la petite famille qui habite proche de l'autoroute, on voulait vraiment donner notre opinion, essayer de vous faire vivre un peu qu'est-ce qu'on vit présentement.

1345 Et puis personnellement, moi, je vous invite, sérieusement, quand vous aurez le temps, allez vous chercher un café au McDonald et puis venir faire un tour à la maison, que ce soit 5-10 minutes, venier vous asseoir en arrière, et puis vous allez vraiment constater que ça fait dur.

1350 Nous, ce qu'on a fait, c'est qu'on a vendu et puis on s'en va plus dans le village, mais ce n'est pas grave, ceux qui vont rester, ceux qui vont acheter la maison, les alentours, il faut faire quelque chose. C'est sûr que moi, c'est plus mon petit secteur dans lequel je suis le plus sensible, c'est parce que je demeure là présentement, mais je pense que les collègues du regroupement des citoyens de Stoneham, eux, ont fait une étude en général puis je me rallie à eux.

1355

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1360

M. JANNICK DUCHESNE :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1365

Je voulais juste d'abord savoir : vous êtes situé exactement à quel endroit, votre résidence?

M. JANNICK DUCHESNE :

1370

Sur la rue Crawford.

LA PRÉSIDENTE :

1375

Sur Crawford?

M. JANNICK DUCHESNE :

Oui.

1380

LA PRÉSIDENTE :

Donc près du kilomètre... attendez...

1385

M. JANNICK DUCHESNE :

62, je pense.

LA PRÉSIDENTE :

1390

62, hein? 62?

M. JANNICK DUCHESNE :

1395

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors mon collègue a des questions pour vous.

1400

M. JANNICK DUCHESNE :

Oui?

1405

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, justement c'est... Vous, vous êtes sur Crawford ou sur la 175 actuellement?

M. JANNICK DUCHESNE :

1410

Sur la rue Crawford.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1415

Sur Crawford.

M. JANNICK DUCHESNE :

... sauf que moi, vraiment, de ma cour arrière, je vois vraiment le McDonald et le Pétro-Canada.

1420

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Votre cour donne sur la 175?

1425

M. JANNICK DUCHESNE :

Pas tout à fait...

1430

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pas tout à fait?

M. JANNICK DUCHESNE :

1435

... il y a encore une autre cour d'un voisin, la maison puis la 175...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1440

O.K.

M. JANNICK DUCHESNE :

... mais la distance n'est pas grande, là.

1445

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis quand vous dites que vous êtes dérangé par le bruit, est-ce que c'est toujours, est-ce que c'est plus les fins de semaine, ou est-ce que c'est la nuit? Expliquez-nous un petit peu à quel moment de la journée où est-ce que ça devient plus intense?

1450

M. JANNICK DUCHESNE :

Pour le bruit, je vous dirais que je pense que le seul moment de libre qu'on a à peu près, d'après moi c'est parce que les travailleurs sont moins sur la route, là, plus pour les routiers, c'est le vendredi soir entre 10 h et 1 h du matin, c'est à peu près la seule occasion où est-ce qu'on peut entendre presque pas de véhicules; le reste, c'est tout le temps constant.

1455

Même je pourrais vous dire, peut-être un petit peu le dimanche matin, c'est moins pire, mais le reste de la semaine, là...

1460

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est toujours occupé...

1465

M. JANNICK DUCHESNE :

C'est toujours.

1470

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... il n'y a pas de période...

M. JANNICK DUCHESNE :

1475

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1480 En fait, là, il n'y a pas de pointe, c'est toujours en pointe sauf aux moments où est-ce que vous dites qu'il y a moins d'utilisation de la route.

M. JANNICK DUCHESNE :

1485 Exact. C'est constant.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est constant.

1490

M. JANNICK DUCHESNE :

C'est sûr que, pendant quelques secondes, on peut ne pas entendre de voitures, mais on a tout le temps un sifflement pareil.

1495

Les études ont été faites en 2002 puis j'avais demandé à monsieur Bergeron s'ils pouvaient les refaire. C'est sûr que ce n'est peut-être pas vraiment évident, mais même eux autres, ils disent que la circulation augmente avec les années. On est déjà à trois ans de cette étude-là et puis il y a déjà des nouveautés, là, qui sont apparues. Je pense...

1500

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je ne sais pas si vous vous souvenez, par contre, pour ça, je pense que vous avez posé une question, si je me rappelle bien...

1505

M. JANNICK DUCHESNE :

Oui.

1510

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... à l'audience, puis on avait expliqué que c'était une simulation, puis eux, ce qu'ils faisaient en fait, c'est qu'ils prenaient des mesures mais qui servaient à calibrer un modèle informatique...

1515

M. JANNICK DUCHESNE :

Oui.

1520

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... puis ensuite, disons, ils faisaient des débits routiers sur différents horizons pour estimer le son. Donc dans le fond, eux estiment un peu pour 2008-2018 les conditions.

1525 **M. JANNICK DUCHESNE :**

Ça me fait peur un peu les fameuses matrices, parce que j'ai l'impression que ce n'est pas ce qu'on vit.

1530 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ce n'est pas ce que vous vivez? Donc, vous pensez que le modèle, en fait les mesures qui sont prises, les façons de faire, ne sont pas nécessairement représentatives de qu'est-ce que vous vivez à tous les jours?

1535

M. JANNICK DUCHESNE :

Non. Puis d'autre chose aussi qui me fait peur, c'est qu'un moment donné, durant la question que j'avais posée, monsieur Bergeron, il dit : «Bien, regarde, présentement, là, le degré sonore est de tel.» Il a dit le chiffre, sauf qu'on est dans une pièce fermée. Ça ne se compare même pas avec l'autoroute, ça fait que déjà là, j'avais encore bien plus peur de l'étude qu'ils ont faite, s'ils essaient de me comparer le local ici avec l'autoroute qui passe.

1540

Le regroupement des citoyens de Stoneham avait acheté un sonomètre, j'ai demandé de le... je l'ai emprunté, puis je m'en suis servi peut-être dix minutes puis il était tout le temps accoté dans le fond.

1545

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1550 C'est-à-dire ... est-ce que vous vous souvenez...

M. JANNICK DUCHESNE :

Je parle de 70 et plus, 75, 80. Oups! un moment donné, là il tombait dans le low mais tout de suite il remontait, puis j'ai pris une journée à peu près comme ça dans la semaine, peut-être à 11 h le matin un jour de semaine.

1555

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que c'est plus le camionnage qui, selon vous, cause plus de... quand vous parlez des freins, freins moteurs...

1560

M. JANNICK DUCHESNE :

1565 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... klaxons. Est-ce que c'est plutôt le camionnage qui cause cette situation-là?

1570

M. JANNICK DUCHESNE :

Énormément le camionnage, aussi les véhicules, les autos. C'est sûr que s'il y avait juste des automobiles, le bruit serait beaucoup moins fort, mais ça reste que c'est dangereux.

1575

D'après moi, ce qu'on voit souvent, c'est que c'est les autos qui coupent les vans, c'est rare qu'une van crie après une autre, là, c'est souvent des automobiles qui coupent les vans, et puis ça, c'est vraiment terrible, monsieur. C'est vraiment à vivre, là, pour dire que... il faut retenir le mot «tragédie». Je vous le dis, là, il y a eu cinq morts il n'y a pas longtemps, là, mais le mot tragédie, moi, depuis quatre ans que je suis là, là... Il va arriver quelque chose dans ce secteur-là, c'est très dangereux.

1580

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'aimerais revenir aussi sur la question aussi des mesures écrans antibruit. Bon, dans le tracé, actuellement, là, en fait la route va être en arrière du Pétro-Canada, puis ils ont prévu des écrans... des buttes antibruit, du côté des rues Touraine puis chemin de la Randonnée, de l'autre côté il n'y en a pas.

1585

M. JANNICK DUCHESNE :

Exact.

1590

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vous, dans le fond, ce que vous dites, c'est que même si on éloigne la route – ce que je peux comprendre de votre mémoire – c'est que même si on éloignait la route, vous craignez qu'il y ait encore du bruit jusque chez vous, là?

1595

M. JANNICK DUCHESNE :

Oui. Ils font un écran antibruit juste d'un côté...

1600

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste d'un côté, oui.

1605

M. JANNICK DUCHESNE :

... moi, je demandais des deux côtés dans ce secteur-là...

1610

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc entre la voie, entre la route actuelle, si on veut, et la future autoroute?

1615

M. JANNICK DUCHESNE :

Exact, et puis le MTQ nous a dit : « Bien, ça va baisser de 2 dB. » Mais de 2 dB... dB(A), ce n'est même pas perceptible par l'oreille humaine. Donc c'est certain que le bruit ne changera pas trop, ça va augmenter la sécurité, puis c'est parfait parce que nous, on est vraiment en faveur, là, d'une autoroute en contournement, c'est correct, mais le bruit, il faut y penser aussi.

1620

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vous, l'intersection Crawford, j'imagine que pour vous c'est une intersection dangereuse, je pense que vous l'avez bien mentionné.

1625

M. JANNICK DUCHESNE :

Oui.

1630

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que vous êtes témoin souvent d'accrochages ou d'événements comme ça? Est-ce que ça vous arrive souvent d'être témoin de ça?

1635

M. JANNICK DUCHESNE :

Non, étant donné que les trois premières années j'ai travaillé, mais j'ai été témoin d'à peu près deux accrochages que j'ai vus. Mais la rue Crawford, là, on ne la prend plus pour aller...

1640

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non?

1645

M. JANNICK DUCHESNE :

On ne part plus de Crawford pour s'en aller sur le boulevard... la 175, on fait le grand tour par le village pour aller *pogner* l'ancien boulevard Talbot parce qu'on la trouve trop dangereuse.

1650

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

À cause de sa géométrie? Soit une intersection qui est à 45 degrés ou... qu'est-ce qui fait que...?

1655

M. JANNICK DUCHESNE :

Non, c'est à cause des camions.

1660 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K.

M. JANNICK DUCHESNE :

1665

À cause des camions puis la vitesse des camions qui arrivent des deux côtés. Le Pétro-Canada qui n'est pas loin, il y a un restaurant en plus en face de la rue Crawford, c'est épouvantable.

1670

Puis en plus le MTQ avait montré une photo qui montrait où est-ce qu'il arrivait des accidents, si vous vous rappelez, puis c'était dans le coin du secteur de la Jacques-Cartier puis ils ont montré Crawford, *drette* au coin... Bon, nous autres on ne l'utilise plus, je suis arrivé à la maison, j'ai dit à ma femme : «C'est fini, là, on ne passe plus par là, on fait tout le temps le grand tour par le village.»

1675

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui. Ça va.

1680 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci infiniment de votre témoignage.

M. JANNICK DUCHESNE :

1685

Parfait, Madame. Juste pour le CRE, pour l'enquête, ça c'est vraiment du côté confiance que nous, on pense que ce serait vraiment important s'ils pouvaient faire une petite parenthèse et puis nous mettre la lumière, vraiment qu'est-ce qui s'est passé sur des éléments comme ça.

1690

Je parlais à un monsieur du Lac-Saint-Jean v'là pas longtemps, une de mes connaissances, puis la première chose qu'il m'a dite, en partant, je lui demande s'il est pour l'autoroute, et puis il me dit : «Ah bien là, les affaires de compensation financière qui rentrent là-dedans, ça n'a aucun bon sens.» C'est la première chose qu'il m'a parlé.

1695

J'ai dit : «Je m'en vais au BAPE puis je vais aller leur demander qu'ils nous disent la vérité.»

LA PRÉSIDENTE :

1700 Mais on comprend, c'est votre opinion, vous exprimez un vœu dans le cadre de votre
mémoire. Maintenant vous comprendrez aussi que la commission, elle est autonome, elle est
indépendante, quoi que ce soit qui arrive avant ou après, elle donne son opinion, elle a des
règles aussi en termes d'éthique et un code de déontologie, et donc ce qui peut arriver avant ou
1705 après n'est pas sur la place publique, n'est pas nécessairement des aspects pour lesquels elle a
à se défendre ou quoi que ce soit.

Ce n'est pas à la commission d'intervenir sur ces aspects-là. Par contre la commission
se sent tout à fait libre de faire son travail dans le contexte actuel.

1710 **M. JANNICK DUCHESNE :**

Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

1715

Merci.

M. JANNICK DUCHESNE :

1720

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1725 Alors nous allons prendre une pause de quelques minutes pour revenir avec le prochain
intervenant.

14 h 53 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

15 h 15 – REPRISE DE LA SÉANCE

1730 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors si vous voulez bien vous asseoir, nous allons reprendre. S'il vous plaît,
j'appellerais les prochains intervenants. Alors pour l'Union québécoise pour la conservation «de
la faune», messieurs Harvey Mead et Charles-Antoine Drolet, s'il vous plaît.

1735

Bonjour, messieurs.

M. HARVEY MEAD :

1740

Bonjour, Madame la Commissaire.

LA PRÉSIDENTE :

Bienvenue. Alors nous vous écoutons.

1745

M. HARVEY MEAD :

C'est la Conservation de la nature, petite correction, madame.

1750

LA PRÉSIDENTE :

Qu'est-ce que j'ai dit?

1755

M. HARVEY MEAD :

Comme la moitié du monde, «la faune».

LA PRÉSIDENTE :

1760

Excusez. J'ai eu une petite distraction.

M. HARVEY MEAD :

On traite de la faune dans le mémoire, mais on essaie d'aller un peu plus loin.

1765

LA PRÉSIDENTE :

Soyez assuré qu'on va avoir plus d'attention pour la suite! Allez-y.

1770

M. HARVEY MEAD :

Et si je comprends, excusez-moi de mon retard, ou en tout cas d'un mauvais calcul, vous voulez qu'on soit assez brefs et que vous posiez des questions?

1775

LA PRÉSIDENTE :

Oui, tout à fait, parce que comme j'expliquais aux gens aussi, de toute façon on dépose aussi, on rend publics les mémoires, on apprécie effectivement les mémoires qui sont étoffés, que la commission peut apprécier au niveau de la réflexion et tout ça; par contre, on veut avoir le temps de vous poser un petit peu de questions, alors c'est pour ça qu'on vous demande de faire un petit raccourci, un résumé.

1780

M. HARVEY MEAD :

1785

Et on commence avec ce qui a été débattu au moment de la première phase des audiences, soit que le gouvernement l'a déjà approuvé, puis ce que nous essayons de faire avec le mémoire, je dirais quasiment comme objectif principal, c'est de démontrer que le gouvernement n'a pas les moyens d'aller de l'avant sur le plan financier.

1790 On trouve que c'est un geste inapproprié face au BAPE, comme pour la 25 où une autre intervention a été faite, et on croit vraiment que, en dépit de 30 ans de travail du côté des Saguenéens, c'est une erreur stratégique que de pousser pour cette route-là par rapport à, par exemple, les investissements, autres et moindres, dans la réinsertion des travailleurs de forêt par exemple.

1795 Pour nous, nous intervenons en fonction de question de développement durable. Vous parliez de la faune, je parle de la nature. Dans la charte de l'UQCN, le troisième objectif, c'est «promotion du développement durable», on est là-dedans depuis 25 ans, et dans les directives pour le promoteur pour la préparation des études d'impact, le développement durable, on le cite dans le mémoire, est explicitement, finalement, identifié comme une chose dont le promoteur devrait s'occuper.

1800 Alors le mémoire essaie de regarder les enjeux socio-économiques et environnementaux. On a mentionné à Chicoutimi, à Ville de Saguenay, qu'on ne trouvait pas de justification à cette date-là, on n'en trouvait pas.

1805 On n'en a pas trouvé depuis ce temps-là, on a regardé ce que le gouvernement nous présente en termes d'enjeux sociaux, une baisse de la population et de la région de la Capitale nationale et de la région du Saguenay, donc les deux pôles de cette route-là, une croissance explosive de la dette, ça c'est une citation du conseil exécutif, d'ici 15 ans, et les changements en termes de ratio travailleurs/retraités, et cetera, qui vont juste augmenter les pressions en termes de capacité de payer.

1810 En termes de justification économique, nous avons trouvé deux études. Il y a une étude de KPMG qui date de 2002, très récent assez, et qui compare 115 villes dans le monde dont 42 au Canada, et Ville de Saguenay se classe première ville au monde sur 115, sur 42 au Canada, en termes de son potentiel et de son intérêt pour le développement industriel.

1815 Et nous faisons un peu le résumé, l'étude est disponible, et c'était en fonction de cinq critères et un des critères, des cinq, c'était la qualité des transports disponibles, et le transport routier, maritime et de rails sont tous les trois regardés dans cette étude-là.

1820 Donc déjà il y a deux ans, premier au monde et avec les transports qui existaient déjà.

1825 Une deuxième étude, c'était par INRS urbanisation et le nom est plus long maintenant, qui regarde d'une autre façon quel rôle jouent les autoroutes dans le développement des régions et des villes, et là, la conclusion c'est qu'il faut qu'une ville, une région soit le centre d'une plus grande région pour qu'une autoroute serve au développement. C'est une étude qui semble aller à l'encontre de l'autre.

1830 Ce qui semble clair dans tout ça, c'est que ce n'est pas les transports qui vont être la clé du succès de la région du Saguenay en termes de son développement.

1835 Charles-Antoine va regarder brièvement, là, les questions de sécurité et les enjeux
environnementaux.

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

1840 Oui. Eh bien, la sécurité, en effet, est au cœur de nos préoccupations dans ce mémoire.
On sait que la route a déjà été grandement améliorée par des mesures qui ont été mises de
l'avant. Il y a eu une réduction importante de la mortalité et des accidents, on est convaincus
qu'il y a moyen de faire plus, de faire davantage avec des coûts raisonnables d'investissement.
On croit qu'avec des coûts de moins de 100 M\$, il y a encore moyen d'aller beaucoup plus loin
dans l'amélioration de la sécurité de la route.

1845 Évidemment, on parle de segments à corriger, il y en a dans la partie nord, il y en a
surtout dans la partie sud; la partie sud est vraiment privilégiée au point de vue des accidents, il y
avait un résident ici qui faisait état tout à l'heure des quasi-collisions qu'il y observe
quotidiennement, puis en effet on reconnaît que le segment sud a besoin de correctifs
1850 importants.

Il y a aussi des comportements à changer de la part des usagers. On a eu des
informations à l'effet que la vitesse moyenne sur la route était au-delà de 108 kilomètres/heure,
c'est intenable pour une route de cette catégorie-là.

1855 Et puis évidemment, il y a la présence omniprésente des camions et les camions,
évidemment, notre argument à leur égard c'est un argument de sécurité, mais c'est aussi un
argument d'impact environnemental pour ce qui est de la production de gaz à effet de serre et du
coût, maintenant qu'on a Kyoto qui est entré en œuvre, qui est mis en force, le coût de la
1860 production de gaz à effet de serre va devoir maintenant être mis sur la table.

Et on estime dans notre mémoire des coûts sur des périodes de temps de l'utilisation du
camion par rapport à d'autres moyens de transport de marchandises. Et pour ce qui est de...

1865 **M. HARVEY MEAD :**

Le coût en termes de droits d'émission à acheter.

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

1870 Alors il y a un aspect aussi dont on ne traite pas dans notre mémoire, mais il y a la
question des débits suffisants pour construire des autoroutes. J'ai regardé des publications qui
évaluaient l'importance des débits sur les autoroutes dans le monde et qui mesuraient la quantité
d'accidents qui y survenaient, et une relation directe entre les débits et l'achalandage, donc, et le
1875 taux d'accidents.

1880 Les débits insuffisants rendent les autoroutes dangereuses à cause de la vitesse élevée que les gens peuvent y pratiquer et on craint que le problème de la sécurité de la route ne s'accroisse pour certaines parties ou pour certaines périodes, dû à des vitesses plus élevées.

Et il y a aussi évidemment l'aspect de sécurité, de collision avec les orignaux qui va entrer en ligne de compte.

1885 La question du problème de collision avec les orignaux est une question de comportement, évidemment, d'affichage, dynamique aussi : on voit le long de la route un affichage qui informe les chauffeurs, les automobilistes, du danger imminent de collision avec les orignaux, mais on déplore que cet affichage-là ne soit pas adapté aux circonstances, qu'il ne soit pas modifié selon la période de l'année ou qu'on n'incite pas les chauffeurs d'automobiles à ralentir dans les zones où le danger est décrit comme étant plus élevé, mais la base, l'élément principal de notre mémoire concernant les collisions avec les orignaux, c'est l'aménagement forestier aux abords de la route.

1895 Présentement, le type de coupe forestière qu'on pratique aux abords de la route est un type de coupe qui favorise le développement d'habitats pour les orignaux : la coupe à blanc, en damier, c'est un moyen idéal pour faire proliférer les orignaux aux abords de la route et nous, on préconise une gestion forestière adaptée pour réduire la présence des orignaux aux abords de la route à moyen terme et à long terme.

Est-ce que tu veux reprendre?

1900 **M. HARVEY MEAD :**

Bien, il y a l'intermodal qui...

1905 **M. CHARLES-ANTOINE DROLET :**

1910 L'intermodal, certainement. Nous supportons l'intermodal et déjà au Québec on voit des exemples de compagnies qui prennent des mesures par eux-mêmes et qui s'aperçoivent qu'on a dépassé les limites du bon sens sur certaines routes, comme la Kruger le long de la Côte-Nord qui a décidé d'utiliser le transport par barge jusqu'à Trois-Rivières pour des copeaux et... quel autre exemple on a?

M. HARVEY MEAD :

1915 C'est 18 000 allers-retours de camions qui sont enlevés de la route 138 par l'utilisation de transport par barge et c'est 20 000 allers-retours de Sept-Îles à je ne sais pas quels marchés pour l'Aluminerie Alouette, 20 000 allers-retours de camions Sept-Îles. Et les différentes analyses indiquent que ça fait 38 000 camions qui ne traversent pas le traversier à Tadoussac et cetera.

Je pourrais ajouter que c'est surprenant et c'est une indication de ce qu'on veut identifier dans notre mémoire, il est 50 % plus cher d'utiliser un navire qu'une barge pour le transport maritime, ceci c'est Sept-Îles qui a fait le calcul, mais il est 50 % plus cher d'utiliser une barge que d'utiliser des camions.

1925

Et nous gagerions que ça c'est parce que le camion est subventionné. Alors, parce que ça n'a... c'est difficile à comprendre comment ça peut coûter plus cher une barge qu'une multitude de camions pour le remplacer. Mais c'est le calcul d'Alouette et on vous encourage à quand même vérifier ce type d'information là.

1930

Et ça nous amène à la fin, là, du mémoire. On a demandé... on vous a demandé, vous étiez l'intermédiaire avec le Ministère à Ville de Saguenay, y a-t-il moyen d'avoir des informations sur les coûts, sur la durée de vie de cette route-là?

1935

Nous avons fait les calculs, les deux dernières pages sont deux annexes dans notre mémoire et nous avons regardé ce que la Vérificatrice générale disait il y a quelques années et nous avons regardé aussi le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier qui est le fonds créé en 96 par le gouvernement pour séparer le financement des routes de l'ensemble de l'activité budgétaire du gouvernement prévoyant un maximum d'endettement de 4 MM\$. Il est déjà rendu à 4,5 MM\$ et on prévoit jusqu'à 8 MM\$ d'ici deux ou trois ans si on comprend bien.

1940

Le problème de base et on vous le souligne, vous êtes des enquêteurs, c'est que les états financiers du FCARR sont inaccessibles à quiconque, on avait des gens très bien placés et on passait par des voies légales, incapables d'avoir les états financiers pour les cinq dernières années du FCARR qui gère des milliards de dollars.

1945

Alors, ce que nous avons fait, nous avons fait quand même un calcul sur 30 ans, c'est à peu près ça qui est considéré comme la durée de vie d'une autoroute. On a pris l'entretien annuel, on a pris le pavage sur 10 ans, tous les 10 ans il y a un pavage nécessaire, nous avons eu deux sources différentes d'information, une qui est officielle et publique et qui nous permet d'arriver à 1 milliard presque 300 millions du coût de l'autoroute sur ses 30 ans de vie et un autre qui tient compte et ça vient quand même d'une source qu'on considère fiable et on n'a pas pu aller vraiment identifier sur le plan public, en tenant compte du fait que cette route-là passe à travers quand même une région montagneuse et difficile, les coûts sont plus importants et on arrive à milliard six cents millions sous le deuxième scénario.

1955

Il y a mise en garde pour les deux annexes, on dit : «Écoute, on n'est pas capables, on n'a pas eu le temps et les moyens de distinguer, y a-t-il lieu de regarder le pavage et l'entretien de deux autres voies plutôt que quatre?»

1960

On n'a pas fini le calcul et on laissera au MTQ ou à vos analystes de voir s'il y a moyen d'améliorer le calcul. On voulait séparer ce qui va être ajouté de ce qui va... ce que la 175 améliorée va nous coûter de toute façon, parce que je ne pense qu'au minimum tout le monde est d'accord à ce qu'il y ait des améliorations. Alors, c'était le sens. On est allés faire le calcul soi-même faute de pouvoir le trouver.

1965

LA PRÉSIDENTE :

Ça va, c'est tout? Merci beaucoup.

1970

Alors, je vais... en fait, j'aimerais qu'on puisse avoir dans le fond de confronter... pas confronter, mais bien d'essayer de voir les deux pôles de point de vue en regard, par exemple, des mêmes problématiques qui ont été soumises à la commission depuis... bien avec la semaine dernière, avec les audiences à Saguenay, les mémoires.

1975

Et bon, vous soulevez tous les aspects concernant... au niveau de la justification, entre autres, sur les débits routiers, le fait aussi que... la question démographique aussi qui s'en vient, l'augmentation ou non du trafic, de la circulation, et on a comme des gens qui nous exposent deux positions diamétralement opposées.

1980

Il y a des gens qui nous disent : «Oui, mais justement si on risque d'avoir une baisse au niveau démographique, effectivement ou une baisse à d'autres niveaux, au niveau du développement économique, il faut réagir maintenant. Et un des moyens, un outil est l'ouverture à la région par un moyen de communication qui va faciliter ou être plus attrayant pour des entreprises entre autres de deuxième et troisième transformation de venir s'installer chez nous.»

1985

Qu'est-ce que vous avez à répondre à ça? Parce que vous avez plutôt la position inverse de dire : «Bien, étant donné qu'il y a une démographie qui va défavoriser la région, étant donné qu'il risque d'y avoir moins de circulation, il y a plus ou moins d'intérêt à construire une route pour supporter l'augmentation», même si ce qui s'est passé dans les dernières années puis ce qui est prévu pour les prochaines années, qui est une augmentation de 2 %. Qu'est-ce que vous avez à répondre là-dessus?

1990

M. HARVEY MEAD :

1995

Je commencerai la réponse et Charles probablement a des commentaires.

LA PRÉSIDENTE :

2000

Oui?

M. HARVEY MEAD :

2005

Je dirais premièrement, un incitatif pour le camionnage en plein début de la période du Protocole de Kyoto nous paraît mal avisé et c'est pour ça qu'on a pris le trouble de faire un calcul sur les coûts achat de droits d'émissions si on ne fait pas attention.

2010

Mais deuxièmement, et c'est une étude de l'IRNS, ce n'est pas Transports Canada, hein. L'INRS a fait l'étude et les indications de cette étude-là sont à l'effet que si on a une route à quatre voies visant le bout dans le système routier, les installations manufacturières vont

s'installer au centre et ils vont faire le contraire de ce que la région voudrait. Ça, c'est l'étude qui le dit, on n'a pas pu trouver des études contraires à ça.

2015 Je ne sais pas ce qu'ils vous ont présenté, mais... et ce n'est pas parce qu'on est contre...
c'est clair que la réinsertion des travailleurs de la forêt, c'est clair que la façon de gérer la
fermeture des vieilles usines d'Alcan cause des problèmes et la valeur ajoutée est certainement
à cibler, mais on n'a pas vu de réponse à votre question qui favorise la route.

LA PRÉSIDENTE :

2020 En fait, ce qui était amené aussi comme argument, c'était le fait que la région va devenir
un peu une interrégion en regard des grands développements qui sont actuellement en chantier
ou qui sont à venir pour le Nord et ça a été ce qui a été amené, un des éléments qui pourrait
permettre un besoin, en tout cas, c'est ce qui est présenté, un besoin au niveau du transport.

2025 **M. CHARLES-ANTOINE DROLET :**

Oui, probablement que si ça se réalisait, à ce moment-là, Saguenay prendrait un tout
autre intérêt, une toute autre importance. Mais présentement, ça ne semble pas être... en tout
2030 cas on ne voit pas dans un court laps de temps, ce que vous soulevez, survenir.

L'étude de l'INRS nous fait voir que l'ouverture des moyens de transport est une lame à
deux tranchants et que ça peut très bien défavoriser la région puis il semble bien en tout cas que
la conclusion soit dans le sens que ça va défavoriser la région plus que l'aider. Et on a trouvé
2035 aussi un mémoire sur l'histoire de la contestation entourant ce concept d'autoroute et monsieur
Simard qui a fait ce mémoire concluait...

M. HARVEY MEAD :

2040 Excusez, ce n'est pas la contestation, en fait c'était les pressions pour l'avoir depuis 30
ans. Il a fait sa maîtrise là-dessus, oui.

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

2045 Oui, c'est ça. Alors, il concluait dans le même sens que la création d'une infrastructure
ce n'est pas quelque chose qui en soi assure le développement.

LA PRÉSIDENTE :

2050 Est-ce que sur l'aspect environnemental plus en termes de répercussions sur le milieu, si
ce projet-là se réalisait, plusieurs intervenants nous ont parlé d'un gain environnemental, en
termes de... les mesures qui seraient proposées par le Ministère pouvaient permettre une
certaine évolution en matière de remise en forme, si on peut dire, du milieu actuel qui a été, lui,
comme on le sait, il y a plusieurs années déjà, perturbé.

2055

Alors, je voulais vous entendre un peu là-dessus, sur ces aspects-là au niveau de l'impact lui-même sur les travaux prévus ou les mesures de compensation qui ont été prévues pour le milieu?

2060 **M. CHARLES-ANTOINE DROLET :**

Le seul moment où je verrais qu'il y a un gain environnemental associé à la construction de la route, c'est que si on mettait de l'avant en même temps une politique d'alternative pour le transport des marchandises provenant du Lac-Saint-Jean, soit des systèmes intermodaux, soit le transport par train ou par bateau d'une plus grande proportion des marchandises venant de cette région-là. Mais présentement, dans le contexte actuel, je vois plutôt un encouragement vers l'utilisation accrue du camionnage pour le transport des marchandises si on va de l'avant avec le projet.

2070 **M. HARVEY MEAD :**

Les mêmes interventions qui aideraient le... qui diminueraient les problèmes de la faune et ça n'aiderait pas la faune, je souris souvent quand les gens améliorent l'environnement, mais la cassure va être importante, donc, il y a une fragmentation plus importante. Nous proposons de peut-être essayer de voir s'il n'y a pas un développement de troupeau des deux côtés plutôt qu'un troupeau qui traverse. Mais en même temps, nous disons ce serait tout à fait normal de mettre des passages, mais un passage sur trois voies plutôt qu'un passage sur quatre voies divisées, là, c'est le même avantage pour la faune et à beaucoup moindre coût.

2080 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. On comprend donc de votre intervention, c'est que les mesures proposées pour la faune, pour vous, peuvent aussi bien s'appliquer à un trois voies qu'à un quatre voies, c'est ce que je comprends?

2085

M. HARVEY MEAD :

Il n'y en a aucune qui est changée, je pense, hein?

2090 **M. CHARLES-ANTOINE DROLET :**

Tout à fait, les mêmes mesures pourraient être appliquées à la route présentement telle qu'elle existe. On est préoccupés particulièrement par le cas du loup qui voit ses effectifs réduits à chaque année de 50 % par le piégeage et par les accidents sur la route. Alors, il y a des préoccupations comme ça aussi à l'égard du caribou des bois qui se retrouve dans le territoire à certaines périodes de l'année.

2095

M. HARVEY MEAD :

2100 L'amélioration se ferait par la gestion forestière et ça aussi ça peut se faire... ça, ce serait une amélioration écosystémique sur peut-être un ou plusieurs kilomètres de chaque côté. Là, il n'y a rien qui l'empêche avec la route actuelle.

LA PRÉSIDENTE :

2105

Mon collègue aurait une question pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2110

Moi, j'aimerais revenir sur la question de l'intermodalité. Tout à l'heure, au début de l'après-midi, j'ai posé la question à madame Molard sur cette question-là, sur l'intermodalité. Je vous repose un peu la même, ce que le Ministère en fait nous a présenté durant les audiences, c'est que, bon, en fait que lui, que le Ministère dans sa mission offrait ou assurait des infrastructures pour les entreprises et que le choix était fait par l'entreprise en fonction des coûts de transport, des distances à parcourir.

2115

Il nous signalait entre autres que, bon, pour les distances plus restreintes, donc on parlait de 500 à 750 kilomètres, normalement les entreprises favorisaient le transport routier et les transports maritimes étaient favorisés, là, dans des distances plus élevées, donc 1500 kilomètres et plus et entre les deux, bien c'est le ferroviaire qui pouvait souvent être utilisé.

2120

Quel est votre avis sur cette étude-là qui nous a été présentée? Est-ce que vous croyez que ces chiffres-là représentent bien la réalité actuelle ou si... quel est votre avis à ce sujet-là?

2125

M. HARVEY MEAD :

J'aurais un premier commentaire, mais c'est Charles qui a fait...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2130

Oui?

M. HARVEY MEAD :

2135

... le plus de travail là-dessus. C'est que c'est encore un calcul qui est fait en fonction d'un mode... d'un système économique qui n'a pas tenu compte des émissions, des changements climatiques.

2140

C'est clair qu'il y a une efficacité selon différentes distances, mais 750 – c'était 500 il y a quelques années – pour le camionnage et c'est clair qu'il va falloir que ce soit révisé, que ce soit via ce projet-ci ou... il va y avoir des pressions de plus en plus importantes au fur et à mesure que le marché et les émissions de... le droit d'émissions se développe. Je pense qu'il n'y a pas de question, pas de doute là-dessus.

2145 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais en même temps, c'est parce que c'est difficile un peu à... en même temps, on sent que les entreprises, bon, la question du principe du «juste à temps» qui fait en sorte que le camion est de plus en plus peut-être petit et il voyage plus souvent à vide qu'à plein, on sent qu'il y a une tendance vers ce type de transport là.

2150 Comment on peut concilier tout ça finalement? Comment est-ce qu'on... c'est quoi votre avis en termes de... qu'est-ce qu'il faut faire, en fait? Est-ce qu'il faut faire... est-ce qu'il faut changer les attitudes, les valeurs, le fonctionnement de la société? Je vous laisse un peu la... je vous ouvre un peu la porte, là, peut-être nous dire un peu votre avis à ce sujet-là?

2155 **M. CHARLES-ANTOINE DROLET :**

L'argument du *just in time*, en ce qui me concerne, semble être utilisé d'une façon un peu excessive. Si on regarde le cas de la compagnie Kruger qui vient de décider de transporter ses copeaux de bois par barge plutôt que par camion sur la route 138, il n'y avait certainement pas un facteur de *just in time* qui s'appliquait.

2165 Puis si on regarde aussi l'exemple qui a été publié dans Le Soleil la semaine dernière du producteur au Lac-Saint-Jean de blocs de granite qui sont expédiés en Floride, je ne vois pas la nécessité que ces blocs de granite arrivent le mercredi matin plutôt que le jeudi après-midi, bon. Alors, il y a un excès du côté de...

2170 Par ailleurs, je respecte très bien les calculs de Transports Québec à l'effet que, oui, il est plus profitable pour une entreprise, pour ses propres fins à elle et pour sa propre gestion interne, d'utiliser le camion à l'intérieur d'un certain kilométrage et, bon, le train au-delà de ça. Mais si on est prêts à investir 1,6 MM\$ dans la construction d'une route sur 30 ans, on est peut-être prêts à trouver des incitatifs économiques pour encourager les entreprises à regarder les choses autrement.

2175

LA PRÉSIDENTE :

2180 Peut-être juste rajouter une question, est-ce que vous avez des données, des chiffres, des études qui font état un peu de l'impact de l'utilisation de l'intermodalité versus la situation actuelle, l'utilisation plutôt de camions ou autres? Est-ce qu'il y a une évaluation qui a été faite ou des études ou des constats?

M. HARVEY MEAD :

2185 Ça fait au moins 15 ans qu'il y a différentes études qui sortent qui essaient de voir quels sont les niveaux de subventions face à tel ou tel mode de transport, les trains... il y a toutes sortes de subventions. On ne prétend être des experts là-dedans, on vous lance et on vous signale notre perception et l'analyse préliminaire que nous faisons. C'est clair que c'est compliqué. Ce qui est aussi clair c'est qu'il y a une évolution depuis assez longtemps en faveur

2190 du camionnage alors qu'il va y avoir nécessairement une évolution dans le sens contraire dans les prochaines décennies.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2195 Bonjour messieurs. Le projet qui a été présenté par le promoteur, bon, impliquerait des pertes d'habitats fauniques. Alors, je voudrais avoir votre avis. Vous mentionnez dans votre mémoire qu'en ce qui concerne les milieux humides, vous souhaiteriez qu'on applique... que le principe d'aucune perte nette soit appliqué.

2200 Alors, pouvez-vous nous expliquer comment vous verriez l'application de ce principe-là, là, dans le cas des milieux humides de la réserve faunique, dans la réserve faunique des Laurentides?

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

2205 Oui, dans les cas passés où ce principe-là a été appliqué, le promoteur compensait par la création de milieux similaires en autant que ces milieux-là peuvent être créés d'une façon similaire. Donc, par la création de véritables milieux humides, non pas par simplement l'acquisition de milieux existants ou un statut de protection, mais dans... il faut vraiment qu'il y ait un accroissement par ailleurs pour compenser la perte subie. Donc, il s'agit de projets mis en œuvre quelque part, autres, qui feront en sorte que des milieux humides de même superficie apparaissent plutôt que ceux qui viennent d'être perdus.

M. HARVEY MEAD :

2215 Mais je pense qu'on dirait que ce n'est pas l'enjeu principal de...

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

2220 Non.

M. HARVEY MEAD :

2225 ... cette autoroute-ci, route à quatre voies divisées. Et la question de la cassure de quatre voies versus deux ou trois nous paraît plus importante que ça et c'est dans un milieu forestier. Donc, on dit au contraire... je ne sais pas si on a une idée de combien de milieux sensibles sont... je ne pense pas qu'on a fait ...

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

2230 Non.

M. HARVEY MEAD :

2235 ... cette sorte de travail détaillé, on vous laisse ça.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui?

2240

M. HARVEY MEAD :

2245 Mais on est dans le milieu forestier, peu importe le type, et ce milieu a été assez mal géré depuis quand même 40-50 ans, c'était reconnu de façon générale et on suggère... mais là, la remise en état au moins des abords de la route serait très intéressante, mais ce n'est pas des milieux humides, c'est de la forêt.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2250 Hum hum. Donc, c'est le milieu forestier qui vous préoccupe particulièrement?

M. HARVEY MEAD :

2255 Dans ce cas-ci, ce n'est qu'au système forestier qui peut... c'est sûr qu'il y a quelques milieux humides le long du parcours, mais on n'a pas fait l'analyse détaillée de ça.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Il y a une quarantaine d'hectares de milieux humides qui seraient détruits par...

2260

M. HARVEY MEAD :

2265 Alors, recréer 40 hectares de milieux humides, bonne chance, mais c'est... je dirais que ce n'est pas évident, hein. On l'a mis dans le mémoire, mais il n'y a pas beaucoup de résultats concluants qu'on réussit à faire cette sorte de création ailleurs de ce qui est détruit à quelque part.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2270 Est-ce que ça peut varier en fonction des différents types de milieux?

M. HARVEY MEAD :

Absolument.

2275

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui? Alors dans lesquels... quels types de milieux vous pensez qu'il est plus facile d'intervenir, sur quel type de milieux?

2280

M. HARVEY MEAD :

Ils sont en train d'élargir, là, l'espace, le tronçon pour la forêt et on dit le milieu forestier...

2285

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Est davantage préoccupant?

M. HARVEY MEAD :

2290

... c'est ce qui est... bien calculez, c'est 1000 hectares qui est perdu?

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

2295

De forêt, oui.

M. HARVEY MEAD :

Il y a 1000 hectares de forêt et 40 de milieux plus sensibles.

2300

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Parfait, merci.

2305

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Oui. Merci, Madame la Présidente. Mes questions peuvent être posées avec ou sans projet. Donc, ça ne détruit pas du tout votre... ce que vous nous avez présenté au tout début disant que vous étiez effectivement contre la réalisation. En effet, elles touchent les questions environnementales et la première c'est la gestion forestière adaptée.

2310

Alors, je comprends bien l'idée de la gestion forestière adaptée, cependant à court terme qu'est-ce que vous voyez? Parce que je suppose qu'il y a un temps important avant que des effets significatifs se fassent sentir avec l'adoption d'une gestion forestière adaptée?

2315

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

Oui, bien sûr. On supporte pleinement les mesures que le ministère des Transports a mises de l'avant pour faire en sorte d'interrompre le flux des orignaux à travers la route. L'existence de clôtures, c'est certainement souhaitable pour des... mais pour des longueurs de clôtures beaucoup moindres que ce qui est proposé. On propose qu'en effet ce genre de handicap soit construit, mais qu'on accroisse le nombre de toboggans qui traversent la route, des

2320

passages aériens de façon... et aménagés pour les rendre attrayant pour la faune, pour réduire l'impact de cette interruption de l'habitat, là, sur plusieurs espèces fauniques.

2325

M. HARVEY MEAD :

Pour les 40 prochaines années.

2330

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

Oui.

2335

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Et quand vous dites ça, à ce moment-là avez-vous une idée des distances qu'on devrait essayer de respecter en termes de distances entre les passages?

2340

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

Certainement moindres que les 20 kilomètres de clôtures contiguës là qui j'ai vu proposer, il y a certainement moyen de faire beaucoup mieux que ça, mais je n'ai pas de chiffres à vous proposer.

2345

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Non. Vous faites aussi une proposition que les traverses devraient être aériennes. Est-ce qu'il y a des études qui montrent qu'il y a une différence importante entre traverses aériennes plutôt que traverses sous la route?

2350

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

Oui, pour la grande faune, il y a eu des études de faites en Alberta au parc de Banff qui concluaient que les passages aériens étaient préférables aux passages sous-routiers qui semblent être beaucoup moins attrayants pour...

2355

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Et étaient-ils pour la même espèce, étaient-ils pour l'orignal ou plutôt pour le wapiti ou...?

2360

M. HARVEY MEAD :

Les prédateurs adorent attendre à la sortie des passages souterrains à Banff. Ça je l'ai vu l'an dernier. C'est les mêmes études ou les mêmes recherches, j'imagine. Est-ce que je vous ai interrompu ou est-ce que c'était la réponse à votre question, monsieur Marquis? Excusez.

2365

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2370 Non, bien c'est-à-dire c'est correct. C'est juste que je me demandais justement s'il y avait des études qui étaient plutôt favorables aux passages aériens que souterrains et quand vous dites ça, c'est que moi j'étais sous l'impression que les études en Alberta étaient davantage pour le wapiti qui se déplace en très grands groupes alors qu'ici on parle de l'orignal qui lui est un animal solitaire.

2375 Alors, je ne sais pas s'il y a quelque chose qui pourrait être plutôt favorable aux passages aériens, mais pour l'orignal. Enfin, moi, je suis à la recherche de documentation qui nous dirait peut-être que ça va dans ce sens-là.

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

2380

Bien écoutez, on va regarder de nouveau cette question-là, si vous voulez, puis on pourrait vous fournir des références.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2385

2390 Très bien. J'avais une autre petite question, celle-là c'est pour la question d'endroits où on dépose les carcasses des animaux qui sont abattus dans le parc et vous proposez de les transporter à une usine d'équarrissage. Alors, je ne sais pas quelles sont les raisons de les envoyer à l'usine d'équarrissage et je me demandais aussi : est-ce qu'il y a des raisons écologiques de ne pas les mettre, les laisser dans la forêt, en ce sens peut-être ailleurs, mais dans la forêt plutôt que de les envoyer à l'usine d'équarrissage?

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

2395

Oui, c'est que... c'est devant le fait que le site de dépôt de carcasses constituait un attrait important pour le loup et le loup pour l'atteindre devait traverser l'autoroute, la grande route présentement, la 175 et ça provoquait des collisions entre les automobiles et les loups et ça provoquait des mortalités de loups.

2400

Alors, on ne voyait pas l'intérêt de continuer de constituer comme ça un site d'alimentation artificielle pour le loup. D'autant plus que le loup joue un rôle important dans l'écologie du milieu et le fait de faire de la prédation sur l'orignal, bon, c'est peut-être une bonne chose pour le problème de collisions le long de la route avec l'orignal.

2405

2410 Par ailleurs, j'ai vécu l'expérience des 10 000 caribous qui étaient morts le long de la rivière Koksoak à Caniapiscau près de Kuujuaq et à ce moment-là, le gouvernement fédéral n'avait pas hésité à fournir les fonds pour transporter les carcasses jusqu'à Montréal pour qu'elles soient éliminées par des moyens plus écologiques, en tout cas plus sains que de les laisser dans la toundra, même si dans la toundra on avait de la difficulté à les retrouver tellement elles étaient dispersées.

2415 Mais les Inuits ont insisté pour que ce soit l'usine d'équarrissage qui en prenne soin puis je pense qu'étant donné le nombre relativement restreint de carcasses qu'on a dans la réserve faunique, ça ne serait pas un coût très élevé de les amener faire traiter dans une usine spécialisée.

M. HARVEY MEAD :

2420 Mais y a-t-il un problème de les laisser sur place, de les mettre 100 pieds dans le bois?

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

Bien, le problème c'est l'attrait pour des prédateurs comme le loup.

2425 **LA PRÉSIDENTE :**

J'allais poser la question, monsieur Mead. Allez-y! Oui. Ma collègue a une autre question.

2430 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

En ce qui concerne les passes pour la faune, les passages aménagés pour la faune, est-ce que vous avez l'information quant à l'efficacité des ces passages-là pour la petite faune?

2435 **M. CHARLES-ANTOINE DROLET :**

Non.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2440 Non? Bon. Maintenant, j'aurais une dernière question, si vous permettez. En ce qui concerne le ruisseau Taché, bon, le projet présenté en ce qui concerne l'accès au parc de la Jacques-Cartier entraînerait le détournement du ruisseau Taché. Alors, vous semblez trouver que... vous trouvez que c'est inacceptable comme intervention. Alors, pouvez-vous m'expliquer pourquoi? Est-ce que vous pensez que c'est dans l'impossibilité d'en faire un réaménagement qui serait convenable, est-ce que c'est pour cette raison que vous êtes opposés à ça?

M. CHARLES-ANTOINE DROLET :

2450 En fait, la raison pour laquelle on s'oppose au détournement du ruisseau Taché, c'est les conséquences que ça va avoir sur la rivière Cachée et le fait que la rivière Cachée est une pouponnière à saumon dans la réserve faunique, dans le parc de la Jacques-Cartier.

2455 Donc, on est dans un bassin de drainage du parc de la Jacques-Cartier. L'UQCN vient de publier une étude subventionnée par le ministère de l'Environnement sur les impacts des activités aux limites des parcs existants et des aires protégées existantes.

2460 On sait que ce qui se passe à l'extérieur des limites d'un parc a aussi un impact sur son
équilibre écologique. Alors, dans un cas comme celui-là, on voit bien qu'on est dans un bassin
de drainage qui intéresse directement le parc de la Jacques-Cartier et que le fait de détourner le
ruisseau Taché va provoquer la production de limon et de sédiments d'une façon accrue.

2465 On a l'exemple plus haut sur la route de cet aménagement qui a été fait de segments de
la route à deux voies, là, à deux voies séparées...

M. HARVEY MEAD :

À quatre voies.

2470 **M. CHARLES-ANTOINE DROLET :**

... – à quatre voies, et suite à ces aménagements-là, il y a eu des apports importants de
sédiments dans la rivière Jacques-Cartier provenant de ce bassin de drainage là. Alors, on craint
la même chose du côté du ruisseau Taché.

2475

M. HARVEY MEAD :

2480 En fait, on rend publique cette étude-là aujourd'hui même à Montréal et on a pris six aires
protégées au Québec pour voir quel est l'impact sur les zones périphériques, pas juste la limite.
On sait quelle est... Orford c'est un autre exemple et vous connaissez peut-être le débat là-
dessus et la Jacques-Cartier... le parc de la Jacques-Cartier est un des six, on pourrait vous
fournir une copie du...

LA PRÉSIDENTE :

2485

Oui, j'apprécierais, monsieur Mead. J'aurais aussi...

M. HARVEY MEAD :

2490

Excusez-moi.

LA PRÉSIDENTE :

2495

Oui?

M. HARVEY MEAD :

2500 Et on s'objecte, on pense que c'est encore une illusion quasiment de grandeur que de
vouloir faire ce qu'ils proposent pour l'entrée du parc. On ne prétend pas avoir une meilleure
idée dans le sens qu'on pense que c'est tout simplement démesuré. C'est clair qu'il va y avoir

une question de sécurité à quelque moment de l'année, c'est à voir, mais les questions de sécurité tout le long de cette route-là, alors il y a des choses autres que de faire des barrières pour empêcher les collisions frontales, là, il y a la vitesse, il y a...

2505

D'ailleurs, dans nos recherches, dans nos travaux là-dessus, c'est fascinant de voir comment le mot «vitesse» n'arrive pas dans les analyses de Transports Québec, c'est «perte de contrôle».

2510

On doit comprendre que finalement, quand il y a un accident impliquant la vitesse, mais il n'y a personne pour l'observer, à moins que ce soit deux autos et même là, et donc, tout est sous la rubrique «perte de contrôle». Mais, comme Charles l'a dit tantôt, la question de la vitesse nous paraît quand même à surveiller et ce n'est pas nécessairement par l'investissement proposé qu'on devrait le faire.

2515

LA PRÉSIDENTE :

Je comprends de votre... vous le faites d'emblée, au début de votre intervention, toute la question du... vous dites que ce n'est pas approprié au niveau du financement dans le contexte actuel aussi et en termes d'endettement en regard des générations futures pour ce qui est entre autres, si on ajoute à ça l'entretien avec...

2520

Il y a eu aussi des interventions qui ont été faites sur ce que coûte aussi pour une société le fait d'avoir une autoroute qui pourrait provoquer quand même beaucoup d'accidents de par sa configuration, de par la gestion de la circulation et tout ça. Ma question, est-ce que votre position est en regard spécifiquement de la 175 ou en général sur les orientations en matière de dépenses ou de coût pour des routes, des autoroutes?

2525

M. HARVEY MEAD :

En ajout à ce que j'ai dit tantôt, nous avons, dans le mémoire, un autre petit calcul qui démontre que le ministère des Transports ne fournit pas actuellement – je ne pense pas l'avoir dit – à maintenir l'entretien des routes actuelles, ça c'est général.

2530

Notre intention c'est d'intervenir dans le dossier de l'autoroute 25 et de l'autoroute 30 en fonction des coûts, en fonction, on espère pour la 25, le coût de l'étalement urbain. Les municipalités depuis 30, 40 même jusqu'à 60 ans calculent que les taxes foncières qui sont leurs sources de financement sont... ont un bénéfice net positif, alors qu'on n'entend que parler actuellement des déficits au niveau des municipalités pour les infrastructures. Ils n'ont pas d'argent pour les aqueducs, ils n'ont pas d'argent pour les égouts et ils n'ont pas d'argent même pour les routes. Et donc, ce qu'on pense qu'on voudrait faire selon nos moyens, c'est de faire un topo du coût en fonction de l'étalement urbain, si on permet la 25, en essayant de suggérer que déjà on est déficitaires dans nos autres routes qui ont encouragé l'étalement.

2535

2540

Alors... et la 30, ce qui est fascinant dans le cas de la 30 et c'est une découverte pour nous, on pensait que c'était une voie de contournement, mais on vient de... on a appris depuis

2545

peu, là, que finalement 85 % des camions qui vont utiliser la 30 passent par Montréal nécessairement en fonction de leur trajet obligatoire commercial. Ça fait que ce n'est même pas une voie de contournement.

2550

Donc, on va essayer de regarder ça aussi. Là, on va arriver avec le *just in time* et le tout le reste. Le *just in time* c'est une façon d'utiliser une route comme entrepôt et le cas des entreprises de la Côte-Nord sont une indication de ce qu'on peut faire si on décide de ne pas faire ça, 40 000 voyages allers-retours enlevés par deux compagnies, ça c'est grosses manufacturières, les plus petites entreprises c'est sûrement plus complexe et autres, on n'a pas les solutions aux questions sur les intermodalités, c'est tout à fait correct, il faut pousser plus loin.

2555

LA PRÉSIDENTE :

2560

Merci beaucoup, messieurs.

Alors, je vais appeler les derniers intervenants pour cet après-midi. Pour le Regroupement des citoyens de Stoneham, messieurs André Fortin, Rodrigue Légaré, Georges Legendre et Louis-Yves Poulin.

2565

Alors bonjour, messieurs, bienvenue. Alors, peut-être comme vous êtes plusieurs, pour les transcriptions, ce qui serait pratique c'est qu'à chaque fois que chacun intervient de se nommer, s'il vous plaît. Alors, nous vous écoutons.

2570

M. GEORGES LEGENDRE :

Bonjour, Madame la Présidente, rebonjour.

LA PRÉSIDENTE :

2575

Monsieur Legendre.

M. GEORGES LEGENDRE :

2580

Georges Legendre, oui c'est ça. Alors, Madame la Présidente, nous avons déposé le 20 mai dernier notre mémoire; en raison de sa longueur, nous vous présentons aujourd'hui une version abrégée afin de respecter le temps qui nous est alloué, soit une dizaine de minutes.

2585

Dès le départ, notre mouvement fut mis en place pour protéger et défendre d'abord et avant tout les intérêts collectifs et non individuels des citoyens. Ces citoyens sont fortement préoccupés par la sécurité des résidents et des usagers de cette autoroute.

2590

Notre mémoire comporte les points suivants : notre choix, c'est le contournement; le deuxième, les conséquences de la construction au plan humain; le troisième, la problématique du mont Wright; le quatrième, le bruit, quel cauchemar, surtout du kilomètre 60 à 66; la piste

cyclable et notre vocation récréotouristique et enfin, au kilomètre 60, faire la signalisation de Saint-Adolphe immédiatement.

2595 Notre choix, le contournement, je vais traiter cette partie. Alors, parce que tout est sur la table, Madame la Présidente, nous tenons à réitérer notre position qui n'a pas changé depuis le début, nous voulons une véritable autoroute du kilomètre 60 à 76 dans le contournement.

2600 À cet effet, voici un rappel des différents événements. Le 24 avril 2004, le ministère des Transports présentait un seul et unique tracé de contournement qui était une véritable autoroute avec voies de desserte pour accéder aux lots forestiers. Le nombre d'expropriations à cette époque était de 78.

2605 Les représentants municipaux ont manifesté leur mécontentement, alléguant qu'il n'y avait pas de tracé dans l'axe de la route actuelle. Aux yeux de la municipalité, l'entretien futur du boulevard Talbot posait problème. Un rapprochement entre la municipalité et le ministère des Transports par l'intermédiaire de madame Sarah Perreault, députée de notre comté, a permis au ministère des Transports de déposer, le 24 novembre 2004 deux nouveaux tracés, l'un dit de contournement et l'autre dans l'axe.

2610 Malgré tous les éléments d'analyse utilisés par le ministère des Transports qui nous ont été présentés à ce moment-là, ce dernier a favorisé le tracé dans l'axe. Nombre d'expropriations dans l'axe, 160; dans le contournement 89, et 13 M\$ de plus dans l'axe.

2615 Pour contrer ce choix, nous avons mis en place un regroupement de citoyens et nous avons organisé différentes activités comme, par exemple, une assemblée publique d'information le 5 décembre 2004. Nous avons mis en place un site Internet *autoroutestoneham.com*. Nous avons obtenu 723 signatures pour une autoroute dans le contournement, 159 signatures contre le bruit et nous avons présenté au conseil municipal, le 14 février 2005, 14 arguments favorables au contournement.

2620 Nos principaux motifs contre le tracé dans l'axe étaient et sont encore les suivants : conservation du boulevard Talbot comme voie privilégiée du sud jusqu'au nord pour faciliter les liens et la communication entre les citoyens des Cantons-Unis. Le tronçon du boulevard Talbot, du mont Wright jusqu'à l'entrée de Saint-Adolphe est une zone très sensible au point de vue environnemental, il y a présence de la rivière des Hurons, la rivière Noire et il y a aussi des marais.

2630 Il serait impossible ou pratiquement impossible de réaliser des murs de protection contre le bruit pour les citoyens de la 1^{re} Avenue qui sont très largement touchés par la 175 actuelle. La 1^{re} Avenue est trop étroite aussi pour recevoir une circulation plus intense en cas de blocage de la nouvelle route et pour un va-et-vient aux commerces saisonniers.

Donner au boulevard Talbot une vocation touristique en le transformant en route locale avec vitesse réduite et piste cyclable. Augmentation des expropriations, il y aurait augmentation

2635 des expropriations par l'utilisation de cette artère, du mont Wright jusqu'à Saint-Adolphe, environ
32 de plus.

Enfin, le ministère des Transports faisait connaître aux portes ouvertes du 21 et 23 février
2005 des tracés dits améliorés, dans l'axe et dans le contournement, auxquelles la municipalité a
2640 participé. Les chemins Paré, Ouellet et boulevard Talbot au nord de Saint-Adolphe sont sauvés,
nombre d'expropriations dans l'axe, 109, et dans le contournement, 89.

Finalement, le 3 mars dernier, la municipalité signifiait au ministère des Transports être
en faveur de la voie de contournement.

2645 En conclusion, le nouveau tracé de contournement nécessite encore des améliorations, il
faut diminuer le nombre d'expropriations dans le voisinage du mont Wright; renforcer les mesures
contre le bruit tout en améliorant l'esthétique de la route par rapport au boulevard Talbot; éliminer
les accès forestiers et obtenir une véritable autoroute plus sécuritaire du kilomètre 60 à 76.

2650 Nous aimerions, au nom du Regroupement des citoyens de Stoneham, présenter au
ministère des Transports nos félicitations au ministère des Transports pour son grand souci de
l'environnement qu'il a démontré lors de la présentation du projet de construction de la nouvelle
route 175.

2655 Enfin, notre mémoire, le mémoire complet, est disponible dès maintenant sur le site
Internet *autoroutestoneham.com*. Merci, Madame la Présidente. Et je passe la parole
maintenant à monsieur Louis-Yves Poulin.

2660 **M. LOUIS-YVES POULIN :**

Madame la Présidente, pour nous la sécurité passe par une véritable autoroute du
kilomètre 60 à 76 et pour ce faire, nous voulons une véritable autoroute sans accès forestiers sur
ce tracé parce qu'il y a trop d'accès forestiers, 22, entre les kilomètres 60 et 75 sur une courte
2665 distance de 15 kilomètres et parce que le va-et-vient des propriétaires des lots forestiers circulant
sur des tracteurs risque de causer de graves accidents sur une route à quatre voies.

Nous demandons donc que des voies de desserte pour les lots zonés RFH ou RFC ou
RS soient aménagées de façon à éviter les causes d'accidents que nous venons de mentionner.
2670 Sur l'ensemble des 24 lots, il y a 17 propriétaires différents dont la liste apparaît à l'annexe 5 de
notre mémoire. Parmi ces lots, il y en a neuf zonés RFH et un RFC. L'accessibilité à ces lots
doit être en fonction du zonage.

2675 De plus, nous voulons une véritable autoroute en continuité avec la partie qui précède le
kilomètre 60 parce que le passage des usagers de l'autoroute au kilomètre 60 à une route à
quatre voies séparées avec accès forestiers risquerait de compromettre la sécurité des usagers
qui auraient à passer d'une vitesse de 100 kilomètres ou plus à une vitesse de 90 kilomètres et
ces usagers n'auraient peut-être pas tendance à modifier leur comportement. Il faut plutôt
envisager ce changement au kilomètre 76 pour les usagers vers la réserve faunique ou vers le

2680 Saguenay. Il faudra bien entendu prévoir à cet endroit plusieurs panneaux indicateurs du changement de vitesse de 100 à 90.

Les conséquences de la construction au plan humain nous touchent également. Dans le cas des personnes expropriées, nous demandons qu'un suivi de cinq ans soit fait afin de
2685 connaître les conséquences de ces nombreuses expropriations ou acquisitions. Dans le cas des personnes non expropriées, mais dont les travaux toucheront leur lot, nous demandons qu'une aide leur soit apportée afin de prévoir des travaux correcteurs sur leur terrain.

Compte tenu de l'importance des travaux, des personnes à déplacer, des nombreux
2690 problèmes à régler, nous demandons la formation d'un groupe de travail susceptible de régler leurs problèmes. Nous demandons également la mise sur pied d'un fonds spécial car il s'agit d'un projet d'une très grande envergure.

Un dernier point qui a son importance, c'est la problématique du mont Wright, sécurité,
2695 esthétique, accessibilité, protection antibruit et diminution des expropriations. D'entrée de jeu, nous demandons le retour du projet d'autoroute présenté par le ministère des Transports le 24 avril 2004 allant du kilomètre 60 jusqu'au kilomètre 64,4, tout en maintenant le viaduc et les trois bretelles d'accès comprises dans le tracé présenté dans la première partie des audiences publiques.

2700 Cette autoroute, à notre avis, comporte plusieurs avantages. Elle propose un tracé en ligne droite jusqu'au kilomètre 64,4, la forêt ancienne du mont Wright n'est pas touchée, il y aurait une bonne dizaine de résidences de moins à exproprier. La combinaison des tracés d'avril 2004 et 2005 permet de réduire le nombre d'expropriations à 80, ce que nous démontrons dans les
2705 annexes de notre mémoire.

En terminant, Madame la Présidente, je voudrais dire que les citoyens de Stoneham sont tous des amants de la nature, mais pour eux la vie humaine passe avant tout.

2710 Merci, Madame. Je passe maintenant la parole à monsieur André Fortin.

M. ANDRÉ FORTIN :

Bonjour, Madame la Présidente. Le bruit quel cauchemar, surtout du kilomètre 60 à 66.
2715 Nous sommes conscients que c'est impossible d'éliminer complètement le bruit venant de la route. Cependant, il faut que le bruit reste dans une limite acceptable et tolérable par les citoyens. Ce n'est pas le cas présentement et nous exigeons que ça le soit dans le futur avec la construction de la nouvelle autoroute.

2720 Il y a plusieurs points d'interrogation au sujet de l'étude sur le bruit du ministère des Transports. En résumé, la Politique sur le bruit du ministère des Transports date du 98, l'étude, elle, date de 2002, plusieurs facteurs ont changé depuis. On calcule une moyenne de 24 heures au lieu de 12 heures le jour et 12 heures la nuit.

2725 Le MTQ calcule la moyenne au mois de juin lorsqu'il y a des feuilles aux arbres et que celles-ci absorbent le bruit, conditions qui n'existent pas durant sept mois de l'année, soit 62,5 % du temps.

2730 En ce qui a trait à l'échantillonnage des lectures sur la 1^{re} Avenue, une seule a été prise dans un lieu relativement calme. Les lectures ont été prises à 1,5 mètre du sol alors que nous sommes en montagne et qu'avec le phénomène de l'écho, les bruits se répercutent sur les montagnes et sont, de ce fait, amplifiés.

2735 L'étude du ministère des Transports ne spécifie pas à quel moment de la semaine les lectures ont été effectuées, mais on sait très bien que la route est beaucoup plus fréquentée par les poids lourds en début de semaine. Pour toutes ces raisons, nous considérons que cette étude ne reflète pas la réalité. Le MTQ ayant calculé ces moyennes lorsque le bruit est à son minimum.

2740 Voici la problématique : impossibilité d'ouvrir les fenêtres le jour comme la nuit, les sons de la nature que nous aimons sont atténués ou carrément effacés, exemple le chant des oiseaux. Désagrément continu lorsque nous sommes à l'extérieur de nos maisons. Impossible de manger à l'extérieur. Impossibilité de coucher sous la tente ou à la belle étoile. Difficulté importante de sommeil, réveillés en sursaut cinq à six fois par nuit. Ces bruits ont une incidence
2745 très négative sur notre santé.

Une pétition de 159 noms des résidents de la 1^{re} Avenue, endroit le plus éloigné de la route et des environs, a été déposée en commission démontrant sans aucun doute que nous vivons un réel problème de bruit qui est devenu intolérable et inacceptable. Une moyenne de
2750 1200 poids lourds par jour équivalent à un véhicule à la minute. Je demeure à un demi-kilomètre de la 175 et 70 dBA à chaque minute et plus, c'est une nuisance quasi permanente.

Nous avons effectué des lectures au sonomètre à plusieurs endroits sur la 1^{re} Avenue et les environs, nous constatons que les bruits qui nous agressent sont au-dessus de la moyenne
2755 de 53 dBA du MTQ et qu'elle est largement dépassée la plupart du temps.

Considérant cela, le BAPE doit recommander au ministère des Transports de refaire son étude sur le bruit de façon réaliste et de faire les aménagements nécessaires pour nous protéger de ce fléau, notre qualité de vie en dépend.

2760 Voici quelques recommandations. Nous vivons en montagne et la propagation du bruit est particulière. Du kilomètre 60 à 62, conserver les arbres entre le boulevard actuel et la nouvelle autoroute qui formeraient un écran et nous protégeraient du bruit.

2765 Du kilomètre 62 à 63, zone la plus bruyante et il n'y a aucun arbre, des mesures d'atténuation sont prévues au sud-est de la nouvelle autoroute. Nous demandons aussi des mesures d'atténuation au nord-ouest, c'est-à-dire entre le boulevard actuel et le nouveau tracé, sinon le son sera propulsé vers le nord-ouest, on éviterait ainsi aux gens qui vivent dans le secteur nord-ouest de vivre un enfer.

2770

Du kilomètre 63 à 64, il faut construire un bruit antibruit, conserver les arbres qui sont situés le long du boulevard Talbot et planter des essences plus résistantes qui absorbent le bruit.

2775

Étant donné que le bruit routier est dû en grande partie à la friction des pneus sur la chaussée, nous demandons que du kilomètre 60 à 64, zone correspondant au secteur le plus densément peuplé, qu'un revêtement phonoabsorbant soit posé sur la chaussée.

2780

En cinq, que des panneaux incitatifs du genre «Roulez léger, écoutez la route vous parle», soient installés le long de la route incitant les routiers à réduire le bruit de leurs engins dans ce secteur.

Merci, Madame la Présidente.

Je passe maintenant la parole à monsieur Rodrigue Légaré.

2785

M. RODRIGUE LÉGARÉ :

Enfin, nous demandons la réalisation d'une piste cyclable sur le boulevard Talbot, allant du kilomètre 60 à 75 pour respecter notre vocation récréotouristique.

2790

Nous demandons dans l'immédiat une signification touristique spécifique pour Saint-Adolphe au kilomètre 60, situation demeurée sans réponse favorable depuis plusieurs années. N'oublions pas que l'incertitude des usagers face à une carence de signalisation alliée à la sécurité routière.

2795

Merci, Madame.

LA PRÉSIDENTE :

2800

Ça va, oui? Alors, merci beaucoup. Alors, je vais commencer par monsieur Marquis, mon collègue, qui a des questions pour vous.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2805

Merci, Madame la Présidente.

2810

Mes questions touchent l'autoroute du kilomètre 60 au kilomètre 76 pour enlever les sorties pour les propriétés forestières. Alors, dans un premier temps j'aimerais avoir un peu une définition peut-être plus claire, là, concernant le récréoforestier, le récréoforestier habitation, récréoforestier commerce, je suppose que ça dit ce que ça veut dire exactement là, c'est-à-dire que dans la partie kilomètre 60 au kilomètre 76, il y aurait des installations récréoforestières habitation?

M. GEORGES LEGENDRE :

2815

Oui.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2820

Parce que la compréhension du moins que j'en avais eu lors de la présentation par le MTQ ce n'était que des forestières sans habitation.

M. GEORGES LEGENDRE :

2825

Dans le zonage municipal, il y a différentes catégories de zonage, il y a des lots qui sont zonés uniquement récréoforestiers pour faire des travaux de la forêt et il y en a d'autres, par contre, dans certaines zones, comme par exemple, tout près du kilomètre 60, il y a un lot ou peut-être plus qu'un lot, là, dans ce coin-là, là, qui est touché, qui correspond à du RFC, c'est-à-dire récréotouristique commercial, ce qui veut dire qu'une installation commerciale peut être...
2830 des bâtiments commerciaux peuvent être érigés sur de tels lots, évidemment dépendant de certaines circonstances.

2835

La même chose pour les récréoforestiers habitation, ça veut dire à ce moment-là qu'il est possible qu'une cabane à sucre soit érigée, un camp de pêche soit érigé ou un chalet. Donc, selon la réglementation municipale, il y a des possibilités à cet égard. Puis il y a aussi dans l'éventualité future qu'un propriétaire pourrait présenter à la municipalité un plan de développement domiciliaire sur un tel lot, c'est possible.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2840

Donc, ça veut dire que ces sorties-là pourraient être utilisées, on pourrait dire, pour des habitations, ce n'est pas seulement du forestier?

M. GEORGES LEGENDRE :

2845

Bien, le ministère des Transports a prévu, lui, des accès que pour la forêt. Pour la question de l'habitation ou l'usage commercial, il n'en parle pas... il n'en parle pas là-dessus.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2850

Oui, mais ils existent, ils existent dans la partie kilomètre 60 au kilomètre 76.

M. GEORGES LEGENDRE :

2855

Ils existent de fait et là, à ce moment-là on présume que les propriétaires de tels lots ont des droits actuels là-dessus.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2860 O.K. Une autre question qui est un peu pour la même partie, là, mais quand on demande l'autoroute, vous réalisez aussi qu'il y a bien sûr les chemins de desserte de chaque côté, tout le long, donc une emprise beaucoup plus large, là, hein, qui doit être utilisée, si on parle d'une autoroute véritable?

2865 **M. GEORGES LEGENDRE :**

C'est-à-dire que le Ministère, dans sa présentation, il nous a dit qu'il réservait de toute façon l'emprise nécessaire pour la construction des voies de desserte plus tard si jamais il était démontré que la nouvelle route à quatre voies avec des accès n'est pas suffisamment sécuritaire. Ce qui veut dire que finalement, le ministère des Transports prévoit les emprises nécessaires pour les construire.

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

2875 Pouvez-vous nous dire à quel moment le ministère des Transports a mentionné ça?

M. GEORGES LEGENDRE :

Lors de la présentation, première session... la première partie des audiences.

2880

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Qu'il réservait des espaces...

2885 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Oui.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2890

... au cas où le besoin...

M. GEORGES LEGENDRE :

2895 Oui, c'est dans un document, il y a un document existant sur le site Internet du BAPE, là, qui en fait foi. Je peux vous donner...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2900

Ah, je le trouverai.

M. GEORGES LEGENDRE :

... la référence.

2905

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Il n'y a pas de problème, je peux le trouver, du moment que vous le dites. C'est parce que j'étais sous l'impression que ça avait peut-être été mentionné à une autre occasion.

2910

M. GEORGES LEGENDRE :

C'est ça, il y a un document de cette nature, là, qui parle des voies de desserte, là, d'une façon très spécifique, disant que du kilomètre 60 à 75, l'aménagement d'une autoroute il y avait des voies de desserte. Après ça, un peu plus loin, aménagement d'une autoroute, le rôle des voies de desserte utilisées en présence d'autoroute.

2915

Un peu plus loin, la troisième page, oup! le Ministère fait un X sur la question d'autoroute disant que ce n'est plus une autoroute parce qu'il envisage accorder des accès forestiers, abandon des voies de desserte, diminution des surfaces déboisées, réduction des impacts sur le paysage, diminution des coûts de construction et d'entretien. Conséquences, accès forestiers seulement sont permis d'un seul côté de la route, environ 22 en tout sur 15 kilomètres de route.

2920

LA PRÉSIDENTE :

2925

Ça va, monsieur Legendre, on va vérifier.

M. GEORGES LEGENDRE :

Conservation, dans la page suivante, conservation des emprises nécessaires pour la construction éventuelle des voies de desserte.

2930

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2935

Bonjour. Monsieur Poulin.

M. LOUIS-YVES POULIN :

Oui?

2940

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Monsieur Poulin, vous avez mentionné dans votre exposé, là, dans le mémoire que, bon, le dérangement qui serait occasionné par le projet chez les expropriés et chez les gens, là, qui en subiraient les effets, ça justifie donc, selon vous, là, de former un groupe de travail et de mettre également sur pied un fonds spécial pour venir en aide à ces gens-là.

2945

Est-ce que vous pourriez nous expliquer qu'est-ce que vous avez en tête en ce qui regarde ces deux éléments, s'il vous plaît?

2950

M. LOUIS-YVES POULIN :

Ce qu'on veut dire ici, c'est compte tenu qu'il s'agit d'un projet qui a énormément d'ampleur, tant en ce qui concerne l'envergure des travaux puis les maisons qui vont devoir être expropriées ou acquises, ce qu'on veut, c'est qu'il y ait un cran d'arrêt ou si vous voulez une bouée de sauvetage pour les citoyens de Stoneham, de façon à ce que lorsque les recours auront été épuisés, ces gens-là puissent se retourner vers un groupe de travail pour avoir accès à une certaine aide.

2955

2960

Il faut comprendre aussi que ce qu'on ne veut pas qui se produise, c'est que des sommes faramineuses soient investies dans des procès qui souvent ne rejoignent pas les objectifs des citoyens. On ne parle pas ici bien entendu des ententes de gré à gré, ces choses-là étant bien entendu acquises de part et d'autre, on parle des situations problématiques qui vont survenir.

2965

Puis je vais vous donner un exemple dans le sens où on retrouve un citoyen qui a une maison face à un cours d'eau, la quiétude est là et il évalue sa perte beaucoup plus importante que l'autre partie peut le faire. Alors, on veut que pour ces citoyens-là il y ait des crans d'arrêt, des bouées de sauvetage de façon à ce qu'ils puissent se retourner de bord puis avoir de l'aide.

2970

Quant au fonds de sécurité, vous savez comme moi que dans le monde dans lequel on vit, il y a des gens qui sont moins bien nantis que d'autres et on souhaiterait qu'un fonds soit créé de façon à pouvoir aider ces gens-là qui sont moins bien nantis.

2975

Il ne s'agit pas bien sûr ici d'une somme extraordinaire, mais on veut que cet aspect-là soit mis en évidence compte tenu qu'à Stoneham comme ailleurs, il y a des gens qui ont des difficultés et pour nous, c'est important d'aider ces gens-là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2980

Mais quelle forme d'aide vous entrevoyez quand vous dites : «Ce fonds-là servirait à aider les gens, là»? Quel genre d'aide vous voulez dire?

M. LOUIS-YVES POULIN :

2985

Bien, ça pourrait être des montants d'argent qui pourraient aider des personnes qui auraient des difficultés de gérer leur situation, de les aider à se relocaliser, de les aider à trouver une façon de régler leurs problèmes, enfin toutes ces choses-là qui peuvent toucher des difficultés inhérentes au fonctionnement des gens.

2990

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Le groupe de travail, vous voyez... qui, selon vous, là, devrait en faire partie de ce groupe de travail?

2995 **M. LOUIS-YVES POULIN :**

3000 Bien, je pense que compte tenu que c'est une situation qui se passerait au niveau de Stoneham, je pense que des gens de la municipalité pourraient y prendre part, d'un côté, et également des gens du ministère des Transports pourraient faire partie évidemment de ce groupe-là et je pensais aussi à un regroupement des gens touchés par une problématique commune à un endroit.

3005 On pourrait songer ici à des difficultés de déplacer des maisons dans un endroit extrêmement aigu au niveau des pentes. Alors, on pourrait former un groupe de travail pour permettre à ces gens-là de véhiculer leur problématique et non pas isoler les gens seuls avec leur problème.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3010 Merci.

M. LOUIS-YVES POULIN :

3015 Bienvenue.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3020 J'aimerais revenir sur la question du bruit. Dans votre mémoire, vous soulevez, bon, la problématique que vous avez tantôt aussi mentionnée, toute la question des... impossibilité d'ouvrir les fenêtres, les désagréments et tout ça. Est-ce que ça, ça concerne la situation actuelle que vous vivez?

M. ANDRÉ FORTIN :

3025 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3030 Donc ça, ça concerne en fait le tronçon, la 175 actuelle...

M. ANDRÉ FORTIN :

Oui.

3035 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... donc, les riverains en fait de ce tronçon-là?

M. ANDRÉ FORTIN :

3040

Et ça prend de l'ampleur, on peut dire, de six mois en six mois, là, c'est rendu insoutenable.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3045

Et ça, quand vous ciblez aussi les kilomètres 60 à 66, pourquoi 66? Pourquoi pas plus loin, est-ce que c'est vraiment... qu'est-ce qui est particulier dans ce tronçon-là?

M. ANDRÉ FORTIN :

3050

Parce qu'à partir de 66, avec le projet de contournement, l'autoroute va s'éloigner beaucoup beaucoup des concentrations d'habitations puis je pense que ça va régler une grosse partie du bruit pour ce secteur-là. Tandis que le kilomètre 60 à 66, la nouvelle autoroute longe Talbot, peut-être, je ne sais pas, peut-être 500 pieds.

3055

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, ce que je comprends c'est que c'est une situation actuelle que vous vivez...

3060

M. ANDRÉ FORTIN :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3065

... et vous pensez la vivre encore, même avec le projet?

M. ANDRÉ FORTIN :

3070

Oui, parce que de 60 à 66, la nouvelle autoroute...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Elle longe...

3075

M. ANDRÉ FORTIN :

... elle est parallèle à Talbot puis elle est séparée peut-être... on ne le sait pas vraiment la distance, mais entre 1000 pieds peut-être, 500 pieds, 1000 pieds.

3080

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est ça. Donc je comprends plus votre aspect... c'est autant pour actuel que le futur. Donc, vous êtes inquiets...

3085

M. ANDRÉ FORTIN :

Oui oui oui.

3090

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... et ce que vous demandez en fait c'est qu'il y ait des mesures qui soit refaites pour mieux représenter ce que vous vivez à tous les jours?

3095

M. ANDRÉ FORTIN :

Bien, c'est que tant qu'à faire une autoroute, faites-la pour qu'on subisse le moins de problèmes qu'on vit aujourd'hui avec le bruit, qu'on en ait moins, en tout cas. Essayer de trouver une solution en même temps qu'on fasse l'autoroute parce que présentement ça n'a pas de bon sens, là.

3100

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais si on réduisait la vitesse, ça va réduire le bruit?

3105

M. ANDRÉ FORTIN :

Bien, vous savez comme moi que c'est difficile de contrôler la vitesse. J'ai fait le test l'année passée, je suis parti à la pêche avec mon petit camion puis j'ai respecté 90 kilomètres pour m'en aller jusqu'à la mare Dussault. Essayez-le, vous m'en donnerez des nouvelles, c'est assez spécial, il faut avoir les nerfs solides.

3110

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis les camions dans ça, est-ce que c'est...?

3115

M. ANDRÉ FORTIN :

Le bruit vient des camions.

3120

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vient des camions principalement.

3125 **M. ANDRÉ FORTIN :**

Ce n'est pas les automobiles, non non non. C'est les camions. Là, dans ce qu'on parle, on n'a pas mentionné les freins moteur du tout parce que les mesures qu'on a prises c'est sans freins moteur, on ne parle de freins moteur.

3130

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis là les freins moteur, l'usage est assez fréquent ou si...?

3135 **M. ANDRÉ FORTIN :**

C'est assez fréquent à cause du McDonald's puis du Pétro-Canada dans ce secteur-là. Il reste que c'est un secteur qui est assez planche puis ils s'en servent simplement pour ménager leurs freins.

3140

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis avec le nouveau tracé, pensez-vous que ça va réduire la fréquence?

3145 **M. ANDRÉ FORTIN :**

Bien, le ministère des Transports a parlé qu'il voulait diminuer les pentes et puis il va y avoir aussi moins d'accès...

3150 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Moins d'accès en plus.

M. ANDRÉ FORTIN :

3155

... moins d'accès, ce qui va causer moins d'arrêts pour les poids lourds. Parce que présentement, lorsqu'un poids lourd descend la nuit, des fois ils sont 7-8 en ligne, là. Si le premier décide d'arrêter au Pétro-Canada, c'est 7-8 freins moteur en arrière, là.

3160 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Bien, merci beaucoup. Ah, monsieur, vous avez un commentaire?

M. LOUIS-YVES POULIN :

3165

Je voudrais ajouter dans le cas du bruit que nous avons fait une étude précisément à l'endroit que mon confrère parle face au Pétro-Canada et avec un sonomètre, on s'est aperçus d'un phénomène tout à fait particulier. Cet endroit-là est situé dans une vallée, donc il y a

3170 répercussion du bruit de part et d'autre évidemment et lorsqu'un camion passe, une fois qu'il est
passé, on a encore une lecture importante au niveau du bruit. Je dois vous dire que les relevés
de bruit que nous avons effectués à cet endroit-là, ils sont tous supérieurs à 75 dBA.

3175 Alors, imaginez une situation où il y a sept ou huit camions qui se suivent l'un après
l'autre, il y a une continuité au niveau du bruit et même une fois que ces sept ou huit camions-là
sont passés, on a encore une lecture importante au niveau du bruit. Alors, mettez ça sur une
échelle plus grande, vous allez vous rendre compte que le niveau de bruit est vraiment très
difficile à supporter dans cet endroit-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3180

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3185

Merci beaucoup de votre participation.

LA PRÉSIDENTE :

3190

Alors, nous allons terminer pour cet après-midi la séance. Nous allons reprendre ce soir
à 19 h. Merci.

16 h 28 – FIN DE LA SÉANCE

3195 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.

3200

Line Perreault, s.o.