

**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 14**

---

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 PRÉSIDENTE .....1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

MUNICIPALITÉ DE STONEHAM-ET-TEWKESBURY .....2

Mme FRANCINE BERNIER ET M. GÉRARD ST-LAURENT .....30

PÉTRO-CANADA .....37

M. STEVE TREMBLAY .....44

CLAN DES HURONS .....52

ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DU  
LAC ST-CHARLES ET DES MARAIS DU NORD (APEL) .....64

Mme CLAUDIA GAUTHIER.....79

CAMPING STONEHAM.....88

M. YVON PILOTE.....100

Mme LOUISE DUBÉ et DANIEL BENMOU .....111

RECTIFICATION :

M. DONALD TURGEON (MTQ) .....122

---

**19 h 01 – DÉBUT DE LA SÉANCE**  
**MOT DE LA PRÉSIDENTE**

**LA PRÉSIDENTE :**

5

Alors, je vais demander de vous asseoir, nous allons commencer. Alors, bonsoir, mesdames et messieurs. Bienvenue à cette deuxième partie d'audiences publiques 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

Nous en sommes donc à la cinquième séance de cette deuxième partie d'audiences publiques. Alors, mon nom est Sylvie Girard, je préside la commission d'enquête et je suis secondée par madame Marie-Josée Auclair, monsieur Louis Dériger ainsi que monsieur Alfred Marquis qui agissent à titre de commissaires.

15

Alors, comme vous le savez, cette deuxième partie d'audiences publiques a pour but de vous entendre, de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires et de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

20

Alors, je vais appeler les gens dans l'ordre d'inscription au registre. Nous avons accordé environ 10 minutes par mémoire pour permettre à la commission de prendre du temps pour vous interroger. Il ne faudra pas interpréter les questions comme une orientation de la commission. La commission ne se prononce pas maintenant, elle se prononce au moment où elle remet son rapport.

25

Alors, au cours de cette deuxième partie d'audiences, comme vous le voyez, il n'y a pas ni de personnes-ressources ni de promoteurs qui sont assis à l'avant. Par contre, les gens ont la possibilité de faire ce qu'on appelle une rectification de faits, comme vous d'ailleurs, mais juste préciser que ce soit bien sur des faits et non pas sur de l'opinion des autres. À cet effet, vous pouvez aller demander au personnel de la commission à l'arrière de vous inscrire sur un registre de rectification de faits si cela est nécessaire.

30

35

Alors, comme vous le savez, le mandat est de quatre mois et le BAPE remettra, au plus tard le 11 août 2005, le rapport au ministre qui doit ensuite le rendre public dans les 60 jours suivants.

40

Alors, 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 sur le site Internet du BAPE. De plus, les séances peuvent être suivies en mode audio et en direct sur le site Internet du BAPE.

Alors, comme j'ai dit cet après-midi, jusqu'à maintenant la commission a reçu un peu plus de 80 mémoires, il y en a eu 30 de présentés à Saguenay et il y en a de prévus, de dépôts de mémoires ainsi que d'intentions de dépôts de mémoires, environ 35 pour la région de Québec.

45 Maintenant, il y a aussi des dépôts, les gens qui ne la présentent pas, alors vous pouvez aussi les consulter sur le site du BAPE.

Alors, j'aimerais aussi rappeler l'importance que la commission apporte à un débat serein tel que nous l'avons vécu en première partie de l'audience. La commission n'admettra aucun  
50 propos diffamatoire ou non respectueux.

J'accélère un petit peu le discours parce que je vois qu'il y a beaucoup de personnes qui étaient là cet après-midi et vous avez déjà tout entendu, ou en première partie. Alors, nous  
55 allons maintenant commencer la séance en invitant les premiers participants.

Alors, pour la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury, madame Fabienne Mathieu et monsieur André Sabourin, s'il vous plaît. Et il me manque un nom.

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

60

Il vous manque monsieur Gontran Blouin, conseiller municipal également.

**LA PRÉSIDENTE :**

65 Ainsi que monsieur Gontran Blouin, conseiller municipal. Alors, comme vous êtes trois personnes, toujours penser pour les transcriptions de dire votre nom au début de votre intervention. Alors, nous vous écoutons.

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

70

Madame la Présidente, Madame la commissaire, Messieurs les commissaires, bonsoir. Au nom du Conseil municipal de la municipalité des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury, je vous présente ce soir une synthèse de notre mémoire parce que je vais essayer d'être  
75 relativement brève pour ne pas prendre trop de temps. Donc, je n'aborderai pas tous les points, je vais essayer de...

La municipalité de Stoneham, c'est une petite collectivité de 5500 habitants répartis sur 700 kilomètres carrés. C'est un territoire immense, donc constitué principalement de montagnes, de forêts, de lacs et de rivières. C'est un écosystème exceptionnel dont, en quelque sorte, la  
80 municipalité est le gardien.

La position de la municipalité dans le projet, elle est à l'image de son territoire, elle est exceptionnelle, d'abord parce que c'est la seule collectivité humaine qui est directement touchée par le projet, 5500 habitants donc, mais 480 familles qui vivent en bordure ou qui utilisent  
85 quotidiennement, pour se rendre chez eux, la route 175. C'est 800 personnes, c'est-à-dire que c'est un cinquième de notre population. En termes d'impact, c'est très important.

C'est aussi 24 kilomètres d'autoroute qui traversent le territoire du nord au sud, le scindant littéralement en deux parties. Ça représente 250 000 mètres carrés d'asphalte. Je n'ai

90 pas calculé versus les stationnements de l'immense centre d'achat ce que ça peut représenter, mais c'est beaucoup d'asphalte.

À cela s'ajoute que c'est une emprise de 70 à 100 mètres de largeur d'emprise, ce qui fait que ça crée une cicatrice supplémentaire dans le territoire. Je dis «supplémentaire» parce qu'on  
95 a déjà de nombreuses cicatrices. On parle de la 175 actuelle mais on parle aussi de plusieurs corridors hydroélectriques.

Le mémoire que nous vous déposons est à la hauteur de nos moyens. Nous n'avons pu obtenir les techniques spécialisées ou indépendantes que nous souhaitions. Cependant, notre  
100 force réside dans notre expérience, expérience surtout de nos citoyens. Nous venons de vivre cinq années de travaux qui ont conduit à la construction de l'autoroute 73 du kilomètre 55 au kilomètre 60 et nous avons une très bonne idée des impacts et des conséquences d'un projet routier d'une telle envergure.

L'objectif premier de notre mémoire, c'est que les erreurs du passé ne se répètent pas et que les meilleurs moyens soient mis en place pour les limiter à leur maximum. Notre mémoire est divisé en deux parties. La première partie, elle est basée sur l'expérience de nos citoyens. Ce que nous avons fait, c'est que nous avons observé, nous avons interrogé, nous avons consulté les citoyens qui vivent et qui vivaient en bordure de la 175, entre le kilomètre 55 et le  
110 kilomètre 60, et nous avons tiré parti de leur expérience.

En premier lieu, j'aborderai les impacts physiques. Ce n'est pas par ordre de priorité, c'est plus par ordre des témoignages que nous avons recueillis. Il est certain que la construction, le prolongement de l'autoroute 73, du kilomètre 55 au kilomètre 60, a eu un impact positif en ce  
115 qui concerne la sécurité routière.

Il faut rappeler que cette section-là du boulevard Talbot était le secteur le plus habité, le plus densément peuplé, donc celui qui avait forcément le plus d'impact au niveau des entrées et des sorties par rapport à la 175 actuelle. C'est d'ailleurs pour ça que l'autoroute 73 a été  
120 prolongée.

Si l'aspect sécurité des résidents a été grandement amélioré, il n'en demeure pas moins que ce n'est pas un milieu de vie forcément très agréable. Pourquoi? Parce que le boulevard Talbot, comme il a été configuré, c'était une route nationale qui était faite pour accueillir un débit  
125 de circulation de 11 700 véhicules par jour. Aujourd'hui, il en accueille 3100.

3100 pour une bonne raison, c'est parce qu'il est encore beaucoup utilisé par les résidents de Stoneham qui travaillent en très grande majorité à Québec et qui l'utilisent comme voie palliative à l'autoroute parce qu'ils préfèrent utiliser le boulevard, il y a beaucoup moins de  
130 circulation, c'est moins stressant.

Donc, il est encore assez bien utilisé. Qu'est-ce qu'il adviendra dans le tronçon futur? On le sait, on parle d'un débit de 500, à peu près, véhicules par jour, mais ça, on en reparlera tout à l'heure.

135

Par contre, la configuration de route nationale de cette portion-là du boulevard Talbot entraîne un sentiment de sécurité auprès des automobilistes, ce qui fait que la vitesse réelle qui est utilisée par les utilisateurs, qui est faite par les utilisateurs est beaucoup plus élevée que la moyenne d'une rue locale. Pourtant c'est une rue locale, c'est une rue à vocation résidentielle.

140

Donc, les chiffres le prouvent, le nombre d'accidents, c'est le tronçon à Stoneham routier où il y a encore le plus d'accidents aujourd'hui. Évidemment, on ne parle plus du nombre d'accidents comme il y avait avant la construction de l'autoroute, mais il n'en demeure pas moins qu'en termes d'une rue locale, il y a un nombre anormalement élevé d'accidents. Et il y a également, au niveau de la surveillance policière, on constate un nombre très élevé, comme je vous l'ai déjà mentionné, au niveau des constats d'infraction pour excès de vitesse.

145

150

Donc, le premier constat qu'on en retire de cette expérience-là, c'est qu'il est indispensable que, quelle que soit l'option qui soit retenue par le promoteur, les tronçons de la 175 actuels qui ne seront pas utilisés pour faire le boulevard à quatre voies, O.K., doivent absolument subir un réaménagement de façon à permettre à nos citoyens d'avoir un milieu de vie acceptable en ce qui concerne la sécurité.

155

D'ailleurs, le problème de sécurité est accentué par le fait que ce boulevard-là est de plus en plus utilisé par des piétons et par des cyclistes parce que c'est un lien cycliste, on en a parlé, il y a des gens qui ont parlé, là, qui vous ont parlé précédemment, là, de l'utilisation au niveau des cyclistes. Et il y a encore beaucoup de place où il y a trois voies de circulation à une vitesse autorisée de 90 kilomètres/heure alors qu'il y a des enfants qui apprennent à rouler à vélo et qu'il y a beaucoup de *skateboards* et des choses comme ça.

160

Donc, c'est une de nos premières recommandations en ce qui concerne les constats qui ont été faits.

165

Au niveau des impacts humains maintenant. Bon, bien, on a eu beaucoup de commentaires en ce qui concerne les impacts durant la construction de l'autoroute, mais vous avez pu vous rendre compte du nombre de personnes qui se sont plaintes au niveau du bruit. Le bruit, c'est un phénomène exceptionnel chez nous en raison de la configuration géographique de la vallée. La vallée de la rivière Hurons qui va être traversée, va longer l'ensemble du projet, est une vallée très étroite, très encaissée, ce qui fait que le son réverbère sur les parois rocheuses, accentuant encore le phénomène.

170

175

À ça s'ajoute évidemment le camionnage, l'utilisation de plus en plus... le débit de circulation, et cetera, qui est de plus en plus en fort. Alors, imaginez les gens qui, avant, habitaient en bordure du boulevard Talbot, de la 175, et qui maintenant se trouvent coincés en sandwich entre la nouvelle autoroute et le boulevard Talbot sur lequel la vitesse de circulation est encore très élevée, donc les bruits de frein, le frein moteur, et cetera.

Le phénomène du bruit est extrêmement important et nous, nous pensons que l'étude d'impacte réalisée par le promoteur a sous-évalué le phénomène. Nous demandons que l'étude

180 d'impact soit refaite à partir de mesures du bruit qui soient prises durant toutes les périodes de l'année et nous demandons également que les moyens de mitigation qui vont être mis en place vont être réajustés par rapport à la nouvelle étude d'impact qui va être réalisée et ça, quelle que soit l'option qui va être retenue pour le design du boulevard.

185 Le phénomène du bruit, nous, au centre du village, on est à plus de 500 mètres de la route 175 et on vit continuellement le phénomène du bruit en raison justement de la configuration géographique.

190 En ce qui concerne les impacts environnementaux maintenant, c'est sûr que les impacts environnementaux, pour nous, en termes de priorité, c'est tout le phénomène du changement du domaine hydrique.

195 De nombreux intervenants ce matin et lors des questions vous ont parlé de l'importance de la rivière Hurons. C'est d'abord la source d'alimentation en eau potable de la Ville de Québec, comme vous le savez, mais c'est aussi le milieu de vie de plus de la moitié de notre population et ça, dans une vallée très étroite. Et les changements qui sont apportés par l'asphaltage, donc, il y a une confusion qui existe dans le débat actuel, que j'aimerais peut-être clarifier.

200 On a parlé de bassins de captage, on a parlé de rétention, on a parlé de sels de déglacage, mais il y a deux phénomènes là-dedans. Les bassins de captage qui ont été prévus – parce que je me réfère toujours à des expériences qu'on a vécues dans le passé – qui ont été prévus par le MTQ lorsqu'ils ont construit le tronçon du kilomètre 57 au kilomètre 60, étaient à une vocation préventive, c'est-à-dire qu'ils étaient surtout là en cas de déversement, ils étaient surtout là pour retenir les sédiments qui étaient émis lors de la construction. O.K. Ça, c'est une chose et c'est parfait, on est d'accord. Et même à long terme, comme le prévoit le promoteur, on veut que ces bassins de captage de matières dangereuses et polluantes soient maintenus.

210 Mais il y a un phénomène encore plus important que nous vivons au quotidien et qui a des impacts à beaucoup plus long terme, c'est tout le phénomène de la rétention et ça, c'est complètement différent.

215 La rétention, pourquoi? C'est parce que le déboisement – je pense que vous connaissez le phénomène, là – le déboisement, l'imperméabilisation des sols, le détournement de cours d'eau, le captage de source fait en sorte que le ruissellement des eaux est beaucoup plus rapide, donc ça amène des débits d'eau beaucoup plus rapidement dans le cours d'eau puis le cours d'eau principal, c'est la rivière des Hurons.

220 La vitesse de ce débit d'eau entraîne avec eux des particules, des particules qui sont laissées dans les lacs, qui sont laissées dans les marais, qui sont laissées dans les rivières, qui font en sorte que finalement, ça réduit la capacité d'absorption de ces lieux de rétention naturels et ça a un impact direct sur les zones inondables.

Or, le bassin de la rivière Hurons a déjà comme contrainte majeure des zones inondables très importantes. O.K. Alors, à partir de l'étude d'impact actuellement existante, on n'a pas une

225 très bonne idée de ce que ça va être l'impact de ces zones imperméabilisées, là, sur des très grandes surfaces, sur nos zones inondables. On n'a pas non plus une très bonne idée des moyens qui vont être mis en place et des conséquences que ça va avoir au niveau de la sédimentation, donc des particules qui vont être entraînées.

230 Le promoteur a eu de très bonnes intentions dans le tronçon du kilomètre 55 au kilomètre 60 et il a essayé de mettre en place des barrières pour sédiments. Cependant, je pense qu'il a sous-évalué les débits d'eau qui ont été entraînés par le déboisement.

235 Les phénomènes climatiques, il ne faut pas se le cacher, là, les extrêmes climatiques, la pluviosité, le réchauffement en plein hiver qui fait que la neige fond très, très rapidement, ça entraîne des débits d'eau très importants. Donc, il a sous-évalué ces phénomènes naturels là, ce qui fait que les moyens préventifs, c'était finalement des tissus, là, des membranes géotextiles qui étaient mis en bordure, ont été complètement écrasés par les débits d'eau, ce qui fait que toutes les particules ont été entraînées vers les lacs et les cours d'eau avoisinants et ça a créé, 240 ce printemps, des phénomènes qu'on n'avait jamais observés.

On a même observé une augmentation des zones inondables à plus de 50 mètres du tronçon de la route actuelle de l'autre côté de la route 175. Les gens du secteur de la rue Plamondon n'avaient jamais observé de tels phénomènes. Alors, on croit qu'à ce niveau-là, il est 245 primordial que le MTQ nous fasse une étude hydrogéologique majeure.

Et c'est d'autant plus important que s'il faut qu'on prévoie des bassins de rétention, des bassins de rétention pour les eaux pluviales, c'est beaucoup plus important en superficie que des bassins de captage pour des matières dangereuses.

250 Alors, ce que ça peut avoir pour impact, c'est qu'en termes d'emprise ou en termes d'expropriation, ça peut être beaucoup plus grand que ce que vous avez actuellement présenté comme emprise proposée par le promoteur, mais ça, on ne le sait pas aujourd'hui.

255 Un autre phénomène hydrologique majeur, c'est tout l'impact sur les puits artésiens. À Stoneham, il n'y a pas de système d'aqueduc, les citoyens sont alimentés à même des puits qui sont creusés sur leur terrain. Le MTQ a mis en place un programme d'évaluation de la qualité des puits avant construction, et cetera, et cetera.

260 Mais encore une fois, l'expérience nous dit que l'expérience, il faut s'en méfier, et un des phénomènes que je veux vous retracer, c'est une petite coopérative de citoyens qui habitaient en bordure du boulevard Talbot. Ils étaient six à utiliser un puits. Le puits était du côté est de l'autoroute. Quand l'autoroute a été construite, ils ont continué à utiliser leur puits, mais après deux ans – je parle des deux premières voies parce que, vous savez, les deux premières voies 265 ont été construites puis les deux... bon. Quand les deux premières voies ont été construites, deux ans après, le taux de salinité au niveau de leur eau potable était devenu non conforme aux normes sur la qualité de l'eau potable au Québec.



270 Donc, ils ont fait des interventions auprès du MTQ et après différentes palabres, finalement le MTQ a essayé de retrouver, de recréer un puits du côté ouest, près de leur résidence et ils n'y sont pas parvenus. Ils n'ont pas trouvé de puits qui avait une capacité hydrique suffisante pour alimenter X résidences, je ne sais plus si c'est cinq, six, en tout cas, parce que l'eau avait été contaminée par les sels de déglacage. O.K.

275 Finalement, le MTQ a été obligé de recréer un puits de l'autre côté de l'autoroute et à la surprise générale, ils ont utilisé, pour traverser l'autoroute, une conduite qui est existante, qui avait été prévue lors de la construction des travaux.

280 Alors, cinq ans de trouble, de débats juridiques, de gros problèmes d'alimentation en eau pour nos citoyens alors qu'on soupçonne, excusez-nous, là, mais on soupçonne que, dès le début, ça avait été prévu que le puits ne serait plus capable d'alimenter ces résidences-là. Et ça, à long terme, c'est beaucoup d'impact aussi parce que, vous savez, il faut faire des analyses d'eau, il y a des frais qui sont engendrés à ça, donc c'est des impacts directs puis sans eau, vous ne pouvez pas vivre dans une résidence, c'est devenu invivable, vous avez besoin d'eau potable.  
285 Ça, c'est aussi un phénomène très important.

On croit que le MTQ prévoit un programme de mesures et d'évaluation, mais on n'est pas sûr que les conséquences ont été évaluées à la juste ampleur de ce que nous anticipons.

290 En ce qui concerne maintenant au niveau économique. L'objectif premier du projet, un des principaux objectifs du projet, c'est le développement économique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Mais qu'est-ce qu'il en est de nous, la seule collectivité qui allons être touchés par ce projet-là?

295 Malgré des demandes au MTQ, la seule étude économique, à caractère économique qui a été réalisée à Stoneham, c'est une étude sur la valeur marchande des propriétés résidentielles en bordure du tronçon de la 175 qui a été réhabilité en voie locale, si on peut dire, donc qui n'est plus utilisé aujourd'hui pour le lien entre Chicoutimi et Québec. Et ce que dit cette étude-là, c'est que l'augmentation de la valeur moyenne des propriétés résidentielles en bordure de ce tronçon-  
300 là est similaire à ce qu'on observe ailleurs sur le territoire de Stoneham ou ce qu'on peut observer ailleurs dans la province.

305 Donc, ça ne prouve pas, comme certains l'ont mentionné, du tout que la valeur des propriétés en bordure du boulevard Talbot s'est mise tout d'un coup à grimper de façon astronomique. Les permis de construction émis ne prouvent pas non plus... la quantité des permis émis ne prouve pas non plus qu'il y a eu un boum au niveau du développement résidentiel en bordure du boulevard Talbot, que du contraire. Avant la construction de l'autoroute, on avait un taux moyen de 0,6 résidence par année qui se construisait en bordure du boulevard Talbot. C'est très faible, hein, parce qu'il y a quand même beaucoup de terrains  
310 vacants.

Actuellement, depuis les cinq dernières années, c'est un permis de construction par année pour une nouvelle résidence qu'on émet. Et on ne peut pas dire que ça va augmenter

315 dans le futur parce que, encore une fois, c'est un secteur qui est très contraint au niveau géographique par la présence de marais, par la présence de montagnes, et cetera. Donc, il n'y a pas un potentiel de développement extraordinaire.

320 Par contre, en contrepartie, si on regarde l'évaluation des valeurs commerciales... l'évolution, pardon, des valeurs commerciales, là, le phénomène est beaucoup plus marqué. Comme nous n'avions pas de données produites par le promoteur, on y est allé avec notre rôle d'évaluation. Rien de tel. On a pris le rôle d'évaluation de 1995 au niveau des valeurs des propriétés commerciales et on l'a comparé au rôle d'évaluation des valeurs commerciales aujourd'hui.

325 Ce qu'on peut constater, c'est qu'en 1995, les valeurs commerciales étaient de l'ordre de 1 689 000 \$ et qu'aujourd'hui, en 2005, O.K., elles sont de 1 699 000 \$, une augmentation de 10 000 \$, ce qui fait un pourcentage d'augmentation de 62 %... 0,62 %!

**LA PRÉSIDENTE :**

330 Alors, c'est de combien?

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

335 0,62 %. Alors que si on regarde au niveau du rôle complet de la municipalité, bien, on a une évaluation de 5,39 %.

340 Ce que ça veut dire en résumé, là, c'est qu'il est où le gain au niveau économique pour la municipalité de Stoneham? O.K. On se questionne grandement. Puisque, en fait, la baisse de valeur commerciale qui est rencontrée dans le secteur sud du boulevard Talbot est d'autant plus anticipée du kilomètre 60 à 84, parce que le débit de circulation qui est de 3100 véhicules dans la partie résiduelle actuelle, il va être de 500 dans l'autre partie.

345 Alors, 500 véhicules par jour pour faire vivre des commerces, là, excusez-moi, mais c'est très, très faible. Alors, on anticipe vraiment une perte de revenus de ce côté-là qui ne pourra pas être compensée par la capacité de développement commercial, en tout cas, certainement pas. Je vais revenir tout à l'heure sur le développement résidentiel.

350 Au niveau de la valeur de la rétrocession de la 175, vous le savez, vous avez eu plusieurs documents, là. L'une des premières objections de la municipalité et ça, dès le début du projet, c'est de dire, encore une fois, l'expérience nous a servi : «Vous ne nous rétrocéderez pas la route 175 que vous n'utiliserez pas pour le boulevard à quatre voies.» Pourquoi? Parce qu'on n'en tire pas de bénéfices directs. Il peut y avoir un bénéfice pour la qualité de vie de nos citoyens, oui, mais pas pour l'ensemble de la collectivité.

355 Alors, on a chiffré, à partir des chiffres du ministère de l'Environnement ce que représenterait une telle cession. Parce qu'il faut que vous sachiez que le tronçon nous a rétrocédé, hein, du kilomètre 55 au kilomètre 60, c'est la municipalité qui l'a à sa charge. On ne

360 veut pas revivre le phénomène. Pourquoi? Parce que si on prend un coût d'entretien pondéré  
moyen, vous avez entendu parler des chiffres à plusieurs reprises, on parle estival, hivernal, un  
coût de 13 000 \$ à peu près du kilomètre.

365 Si on applique ça du kilomètre 60 au kilomètre 84, ça représente 182 000 \$ par année qui  
serait à la charge des citoyens de Stoneham. Sur un budget de 5 M\$, je vais vous donner ce que  
ça donne comme ampleur, là. Si on répartit ça sur l'ensemble de la valeur de notre rôle  
d'évaluation, ça représenterait une augmentation de 5,7 cents du 100 \$ d'évaluation, soit, si on  
prend la valeur d'une résidence moyenne à Stoneham qui est de 85 000 \$, on parle d'une  
augmentation du compte de taxes de 48,5 \$ par compte de taxes pour chaque résidence. C'est  
inacceptable.

370 Alors, évidemment, la municipalité réitère les demandes suivantes. Que l'aménagement  
ainsi que l'entretien hivernal et estival des parties résiduelles de la route 175, entre le  
kilomètre 60 et 84, soit à la charge du ministère des Transports et ce, en vertu d'un bail  
emphytéotique. On sait que ça n'existe pas. C'est un vœu, un bail emphytéotique.

375 Comme je vous dis, on n'a pas pris de référence juridique pour savoir ce qu'on pouvait  
avoir, on est ouvert à toute négociation. Ce qu'on ne veut pas, c'est de quelque chose qui puisse  
être défait par un décret gouvernemental, quel que soit le gouvernement. Ça, c'est notre  
principale priorité. C'est pour ça, on a mis un bail emphytéotique mais ça peut être d'autres  
moyens.

380 On veut également que le ministère des Transports produise une étude sur les  
conséquences économiques du projet sur les commerces qui sont situés en bordure de la  
route 175 entre le kilomètre 60 et le kilomètre 84.

385 J'ai passé quelques recommandations mais vous les avez dans le mémoire.

**LA PRÉSIDENTE :**

390 Oui, tout à fait.

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

395 Bon. Ça, c'était la partie de notre mémoire qui était basée sur notre expérience. Je vais  
passer maintenant à la deuxième partie du mémoire qui est plus un petit peu de la projection, des  
souhaits basés sur, encore une fois, notre expérience mais sur des choses qu'on n'a pas pu  
valider auprès de cas concrets, là.

400 On a parlé du réaménagement de la route 175, on vous l'a dit, c'est la deuxième condition  
*sine qua non* au niveau du conseil municipal par rapport à l'acceptation du projet, c'est de dire :  
«On n'acceptera pas une route 175 à vocation nationale comme rue locale.» Beaucoup de  
citoyens déjà vous en ont parlé.

405 Le MTQ nous a dit, lors de la première partie des audiences : bien oui, mais on n'a pas encore eu le temps d'en parler avec la municipalité parce qu'on sait qu'il faut faire des réaménagements mais on ne sait pas trop c'est quoi leur vision par rapport au développement. On a essayé de se définir une vision de ce que ce serait, l'avenir de la 175. On l'a divisé en trois tronçons. O.K.

410 Le premier tronçon qui part du viaduc actuel où se termine l'autoroute 73 jusqu'à l'entrée du parc du mont Wright. Ce tronçon-là, c'est le tronçon où on retrouve le plus de commerces actuellement et c'est le tronçon qui est au centre du village. C'est là qu'il y a encore un développement de l'autre côté, donc c'est là que vont se faire, là, les liens est-ouest, c'est là qu'il y a les principaux commerces de la municipalité, donc ça peut avoir une vocation commerciale, je dirais, commerce local. On n'ambitionne pas, là, c'est du commerce local.

420 Donc, la configuration de la route actuelle pourrait être maintenue avec certaines améliorations, notamment des améliorations au niveau des traverses est-ouest pour donner accès au village par rapport aux résidents qui vont demeurer de l'autre côté de la route, mais également par rapport au lien cyclable.

425 Je n'insisterai pas sur le lien cyclable parce que je sais qu'il y a des citoyens qui l'ont fait avant moi, mais ce que je peux vous signaler, c'est que la municipalité a déjà commencé à le créer, ce lien cyclable.

430 Dans le tronçon actuel du kilomètre 55 au kilomètre 60 du boulevard Talbot, à la hauteur de ses moyens, la municipalité a investi dans l'asphaltage des accotements et on investit cet été dans le... on va refaire complètement le marquage de la chaussée pour réduire l'ampleur. On ne réduira pas... visuel de l'emprise parce que ça restera très large, mais au moins, on va réduire la largeur des voies de circulation et on va créer une piste cyclable de chaque côté avec du marquage pour commencer. Et on tient beaucoup à ce que ce lien-là soit continué mais de façon un petit peu moins... «archaïque» n'est pas le mot, là, mais un petit peu plus développée comme piste cyclable que simplement du marquage de chaussée.

435 Donc, dans le premier tronçon du boulevard Talbot, c'est ce qu'on souhaite. Il y a un bon potentiel de développement également parce qu'il y a des terrains qui vont demeurer possibles à développer.

440 Dans le deuxième tronçon maintenant, on parle de l'entrée du parc du mont Wright à l'entrée de Saint-Adolphe. Ça, c'est un secteur très particulier. C'est un secteur d'abord qui est longé en grande partie par le mont Wright et, de l'autre côté, par les rives de la rivière des Hurons qui sont très proche de l'emprise de la route 175. Et c'est un secteur à vocation récréotouristique. C'est un secteur où il y a très peu de potentiel de développement, il existe quelques résidences et on ne veut pas... et la municipalité ne souhaite pas non plus étendre son développement de ce côté-là. Donc, ça va être plus un secteur où on va pouvoir vraiment donner accès à des activités récréotouristiques pour les résidents puis pour l'ensemble de la région.

450 La piste cyclable revêt une importance primordiale ainsi que les traverses, le lien est-ouest entre le parc du mont Wright puis la rivière, c'est-à-dire une passerelle, on vous l'a mentionné, on souhaiterait qu'il y ait une passerelle en dessous des quatre voies.

455 Le troisième tronçon est plus problématique, le tronçon qui part de l'entrée de la municipalité du secteur Saint-Adolphe jusqu'à l'entrée du parc de la Jacques-Cartier. Ça, c'est le dernier secteur où l'emprise actuelle de la 175 n'est pas réutilisée. C'est un secteur qui est très problématique, je vous dirais, pour plusieurs raisons.

460 D'abord, parce que la municipalité, en collaboration d'ailleurs avec le ministère des Transports à l'époque, dans le cadre du projet de corridor routier – vous savez ce que c'est, le projet de corridor routier, là – avait mis en place un moratoire qui gelait le développement de toute construction en bordure du boulevard Talbot en prévision justement que un trois voies soit construit dans ce secteur-là et qu'on voulait absolument limiter les accès. Donc, on ne voulait pas continuer à développer.

465 Alors, il y a un moratoire qui a été mis en place pendant deux ans et il y a, suite à ce moratoire-là, une réglementation municipale très contraignante qui a fait en sorte que la construction en bordure du boulevard Talbot, elle a à toutes fins pratiques été quasiment gelée.

470 O.K. Et ça a eu une autre conséquence, c'est que, à cause de l'historique du projet, O.K., depuis plus de 20 ans les citoyens qui avaient des maisons ou des chalets en bordure de ce secteur-là étaient menacés d'une expropriation ou, tout au moins, d'impact majeur. Donc, les gens ont arrêté d'investir sur leur propriété. Ça a eu un impact évidemment sur les revenus de la municipalité, mais ça a eu également un impact sur l'état des infrastructures puis l'état du bâti dans ce secteur-là.

475 Alors, il y a tout une revitalisation de secteur à faire, mais la municipalité ne désire d'aucune façon faire de l'étalement urbain dans ce secteur-là. C'est un secteur montagneux, c'est un secteur de forêt. On désire améliorer la qualité de vie des résidents qui y habitent, on désire surtout que les systèmes d'installation septiques puis les puits s'améliorent, que les gens aient de la bonne eau puis que les installations sanitaires soient correctes. On désire que la valeur des propriétés existantes augmente mais on ne veut pas faire d'étalement urbain.

480 Il existe, dans ce tronçon-là, un problème particulier qui a été également soulevé par des gens qui m'ont précédée, c'est l'entrée du parc de la Jacques-Cartier.

485 Le parc de la Jacques-Cartier, c'est toute une image au niveau récréotouristique pour la région, c'est une réserve écologique exceptionnelle. O.K. Or, ce que nous propose le promoteur à cet endroit-là, c'est l'endroit où on arrête, donc c'était le cul-de-sac de la route 175, c'est là qu'on récupère l'emprise puis c'est là qu'on prend deux voies actuelles puis qu'on en rajoute deux.

490 Ça crée un viaduc; un viaduc qui, dans la conception actuelle du promoteur fait en sorte que... il a trois fonctions, ce viaduc-là, à même une même infrastructure, on passe à la fois des

humains pour donner accès au parc, on passe à la fois des orignaux, une traverse pour la grande faune et on passe le détournement du ruisseau Taché.

495

Je ne sais pas si vous vous imaginez ce que ça va représenter comme image dans le paysage un viaduc de cette ampleur-là. Est-ce que c'est ça qu'on veut comme entrée du parc de la Jacques-Cartier, le plus gros viaduc sur la bordure de la route?

500

En plus, on est dans une zone, comme vous le savez, qui, au niveau écologique est très sensible, c'est une zone marécageuse. On entrevoit un détournement du ruisseau Taché sur une distance de plus de 500 mètres, des clôtures de huit pieds de haut sur je ne sais plus quelle distance, et on est déjà dans un secteur, en raison de l'étroitesse de la vallée, où on a deux corridors hydroélectriques majeurs.

505

Alors, ça nous fait un paysage... en plus des impacts environnementaux, ça va créer un paysage, à notre avis, là, qui ne correspond pas à la vocation du parc. Je vous passerai les avantages de le déplacer.

510

Ce que la municipalité désire, c'est que le MTQ réévalue la possibilité de déplacer ces viaducs-là plus au sud vers le kilomètre 72. Ça a déjà été demandé par la municipalité, mais une des raisons évoquées par le promoteur pour ne pas le faire, c'est qu'il y a deux commerces à cet endroit-là, une station-service puis un restaurant. Ils nous ont dit qu'ils ne voulaient pas les exproprier.

515

Cependant, on se demande la viabilité de ces commerces-là qu'est-ce qu'elle va être, quand on sait que leurs seuls clients potentiels pour le futur, c'est les utilisateurs du parc de la Jacques-Cartier.

520

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vous demanderais d'accélérer un petit peu si on veut avoir du temps pour vous...

525

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

Bien là, écoutez, oui, je m'excuse, hein, c'est un peu long.

530

**LA PRÉSIDENTE :**

Non, ça va, c'était quand même intéressant, là. Ce n'est pas dans ce sens-là que je vous le dis.

535

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

C'est un peu long! Il y a des demandes particulières que je n'ai pas mentionnées et sur lesquelles j'aimerais insister. Et c'est un point... ce n'est pas parce qu'il passe en dernier qu'il n'est pas important, là, c'est tout ce qui concerne les expropriations. O.K.

540 80, 84, 90, on ne sait pas trop, familles expropriées à Stoneham, c'est majeur. O.K. Et ces gens-là vivent souvent dans des milieux exceptionnels, ce sont des gens qui sont expropriés, qui ne s'attendaient pas à être expropriés parce que jusqu'il y a deux ans à peu près, on parlait d'un élargissement dans l'emprise actuelle.

545 Donc, les gens qui, aujourd'hui, se retrouvent expropriés, se trouvent très dépourvus, ils ne l'ont pas vu venir, pas du tout. Et on croit, à juste titre, que ces gens-là vont avoir beaucoup de difficulté à se relocaliser dans un milieu qui a des caractéristiques environnementales similaires à un prix raisonnable.

550 Alors, ce qu'on voudrait, c'est que, comme le projet est d'une envergure exceptionnelle, qu'il y ait des mécanismes exceptionnels qui soient mis en place pour les expropriés. On voudrait surtout que ces gens-là qui ont choisi de vivre à Stoneham continuent à résider à Stoneham. Alors, on demande que le promoteur envisage donc des mécanismes exceptionnels afin d'offrir une aide directe et de première ligne aux citoyens expropriés, entre autres, par la création d'un comité d'aide à la relocalisation.

555 On demande également qu'avant de prendre contact avec les futurs expropriés, le ministère des Transports effectue avec la municipalité ou lui accorde les moyens d'effectuer un inventaire des terrains disponibles et de leurs caractéristiques, ainsi, dès le début de la démarche auprès des futurs expropriés, des possibilités de relocalisation dans des territoires similaires leur seront offertes.

560 Il y a également une série de recommandations qui touchent avant la construction, pendant la construction et après la construction. On demande notamment qu'il y ait un mécanisme de plaintes qui soit mis en place par le MTQ. On trouve inacceptable qu'on ne puisse pas avoir de réponse aujourd'hui sur le nombre de plaintes qui ont été enregistrées suite à la construction du tronçon du kilomètre 55 au kilomètre 60.

570 Ça, ça va beaucoup aider au niveau de la perception des impacts et, au niveau de l'acceptabilité sociale du projet, je pense que c'est indispensable.

575 On demande également, au niveau des mécanismes d'information, que le MTQ mette en place un mécanisme d'information continu, que ce soit par un site Internet, par un petit pamphlet qui soit diffusé toutes les semaines, que les gens soient au courant de comment le projet évolue, à quelle vitesse il évolue, c'est quoi les impacts auxquels ils doivent s'attendre la semaine ou les journées où ça va se passer.

580 Écoutez, excusez-moi, j'en ai beaucoup, là, mais je vais m'arrêter, je pense que j'ai dit le principal puis...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

585

... on compte beaucoup sur votre jugement.

**LA PRÉSIDENTE :**

590

Merci.

De toute façon, comme je disais aussi pour les autres, effectivement, votre mémoire est très dense, il y a beaucoup de choses et tout ça, soyez assurée que la commission prend note de l'ensemble des éléments même s'ils ne sont pas soulignés ce soir. Pour le public aussi, vous dire que les mémoires sont déposés aussi, à la fois sur le site que comme dans les centres de consultation, vous pouvez les consulter.

595

Alors, je vais commencer peut-être par vous poser comme question, et je ferais le parallèle avec ce qui s'est fait au moment, là, du kilomètre 55 à 60 pour les travaux, on comprend que, à ce moment-là, il y avait eu vraiment rétrocession de la 175, c'est-à-dire que tout le chemin qui avait été dévié, de toute façon, maintenant était de la responsabilité de la municipalité; c'est ça?

600

**M. GONTRAN BLOUIN :**

605

Oui. Après quelques années et ça été fait... – Gontran Blouin – je pense que la rétrocession s'est faite à certaines conditions. Il y avait eu du marquage qui avait été fait, des réflecteurs...

**LA PRÉSIDENTE :**

610

Oui?

**M. GONTRAN BLOUIN :**

615

... de l'éclairage pendant la période de travaux qui allaient s'amorcer pour la construction du deux voies de l'autoroute et il y avait une couche d'usure qui avait été installée également et, par la suite, ça avait été rétrocédé après quelques années à la municipalité avec l'ensemble des charges qui étaient reliées à l'entretien de ce chemin-là, éclairage, chaussée, entretien hivernal, estival et certains ouvrages de ponceaux. Il y a eu un ponceau majeur qui, après rétrocession a été... dont les coûts avaient été assumés par le ministère des Transports l'an dernier. Mais dans l'ensemble, ça a été rétrocédé à peu près tel quel et à l'entière charge de la municipalité.

620

**LA PRÉSIDENTE :**

625

À l'époque, est-ce qu'il y avait une entente qui avait été signée avec le ministère ou c'était lors de discussions et puis... est-ce qu'il y a une entente formelle qui avait été faite?



**M. GONTRAN BLOUIN :**

630

Une entente formelle qui avait prise, effectivement, lors des pressions qui avaient été faites par la population qui souhaitait justement l'avènement d'une autoroute entre Charlesbourg et Stoneham pour contrer l'effet «boulevard de la mort» où on avait des accidents mortels régulièrement, pour les citoyens de Stoneham, Tewkesbury, Saint-Adolphe et également des gens de l'extérieur.

635

Alors, il y avait eu une entente formelle qui avait été prise avec le ministre Yvon Vallières à l'époque. Ça avait été négocié dans son bureau même.

**LA PRÉSIDENTE :**

640

Et donc, on comprend de l'expérience que vous avez, c'est que vous n'en voulez plus de ce genre d'entente-là, c'est-à-dire ce genre de situation-là, une rétrocession. Quelles sont vos attentes actuellement, là, pour le projet? Si jamais il était réalisé, qu'est-ce que vous voudriez qu'il y ait dans cette entente-là?

645

**M. GONTRAN BLOUIN :**

Je ne voudrais pas revenir sur ce que madame Mathieu a exposé, mais en fait, les attentes de la municipalité par rapport à la rétrocession, je pense qu'elles sont vraiment clairement expliquées dans le mémoire.

650

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, je m'exprime mal. Je veux juste dire...

655

**M. GONTRAN BLOUIN :**

Mais je ne veux pas faire injure à votre intelligence!

660

**LA PRÉSIDENTE :**

Non, non, non, ce n'est pas ça, je me suis mal exprimée. Ce que je veux dire, c'est que, en regard de l'entente elle-même à signer, on comprend -- je pense que vous êtes très clair -- ce que vous voulez qui soit dedans.

665

**M. GONTRAN BLOUIN :**

Oui.

670

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais ce que je comprends, c'est que vous ne voulez pas d'une entente avec rétrocession; c'est ce qu'on comprend?

675

**M. GONTRAN BLOUIN :**

Exactement.

680

**LA PRÉSIDENTE :**

Bon. Et donc, vous voulez plus une entente...

685

**M. GONTRAN BLOUIN :**

Une prise en charge complète...

**LA PRÉSIDENTE :**

690

... une prise en charge complète par le ministère des Transports.

**M. GONTRAN BLOUIN :**

... par le ministère des Transports.

695

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça reste une route du ministère des Transports, autrement dit.

700

**M. GONTRAN BLOUIN :**

Exactement.

705

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Si vous permettez.

**LA PRÉSIDENTE :**

710

Oui.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

715

Je pense qu'on veut aller un petit peu plus loin que ça – André Sabourin, conseiller municipal. Historiquement, on se souviendra qu'il y a eu la réforme Ryan où on l'appelle... le ministre Ryan a décidé qu'un certain chemin qui, jadis, faisait partie de la charge de la fonction publique était remis aux municipalités.

720 Alors nous, ce qu'on veut se protéger c'est , d'enfin, c'est si un ministre juge qu'un jour, il  
faudrait nous la rétrocéder, bien, qu'on ait une entente immuable, c'est-à-dire que ce n'est pas un  
changement de gouvernement qui pourrait changer ça. C'est une route qui doit leur rester à eux.  
C'est ce qu'on souhaite comme entente. Parce que sinon, c'est sûr, on peut avoir une entente  
725 mais si le gouvernement change ou *whatever*, bien, à ce moment-la, ils passent un petit  
règlement puis on change tout ça de bord, là. Il faut quelque chose de beaucoup plus solide  
sinon on n'est pas protégés de la rétrocession, là, ça, c'est sûr.

**LA PRÉSIDENTE :**

730 Mais j'aimerais comprendre que... Donc, vous voulez que la route reste...

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Propriété...

735 **LA PRÉSIDENTE :**

... la propriété...

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

740 C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

745 ... si on peut dire, du ministère des Transports, mais, par contre, vous voulez qu'il y ait  
une reconfiguration de cette route-là au niveau de la largeur, au niveau de la limite...

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

750 C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

755 ... de vitesse...

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Exact.

760 **LA PRÉSIDENTE :**

... qu'il y ait une façon autre de repenser cette route-là; c'est ce qu'on comprend?

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

765

Exact.

**LA PRÉSIDENTE :**

770

O.K. Est-ce que vous avez eu déjà des discussions avec le ministère des Transports en regard des attentes que vous avez pour le projet, pour une entente éventuelle?

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

775

Elles ont été très sommaires. On leur a signifié qu'on ne voulait pas qu'ils nous... même s'ils la gardaient, qu'ils la laissent comme ça. Donc, même s'ils en garde la possession, l'entretien, et cetera, les coûts *ad vitam aeternam*, on ne veut pas qu'ils la laissent comme ça, il faut qu'ils la réaménagent. Parce que comme je vous l'ai exprimé dans la toute première partie de mon intervention, ce n'est pas un milieu de vie résidentielle de qualité.

780

Alors, les gens de Stoneham sont déjà assez pénalisés par ce projet-là, si, en plus, ça n'amène aucune bonification en ce qui concerne la qualité de vie de nos citoyens, bien là, s'il vous plaît, on ne pénalisera pas une collectivité de 5500 habitants. Objectif de sécurité, oui, je suis d'accord, on est pour, là, on est tous pour, là, on est d'accord, mais ça a des limites.

785

**LA PRÉSIDENTE :**

790

Maintenant, en regard du tracé, ce qu'on comprend, c'est que vous êtes en faveur du tracé qui est proposé avec les améliorations suggérées pour ce qui est de l'entrée de la Jacques-Cartier? Je sais qu'il y a toute une histoire de tracé, là. Je ne veux pas vous mettre dans une situation difficile mais je veux comprendre...

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

795

Oui, c'est ça. Mais la voie de contournement...

**LA PRÉSIDENTE :**

800

... pour la municipalité?

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

... elle reste le choix du conseil et on s'est prononcés...

805

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

810

... par voie de résolution là-dessus.

**LA PRÉSIDENTE :**

815

Tout à fait.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

820

C'est le contournement à cause de l'impact humain, hein. Il y a d'autres impacts mais je pense que, principalement, on parlait de l'impact humain.

**LA PRÉSIDENTE :**

825

Du nombre, entre autres, d'expropriations.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

830

C'est ça. Mais ce qui est important pour nous, maintenant, c'est aussi, c'était non dissociable, c'est : oui, vous allez à l'extérieur mais vous prenez en charge... de toute façon, c'était lié pour nous.

**LA PRÉSIDENTE :**

835

O.K.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

840

Si on contourne, on ramasse. C'était la position du conseil à ce moment-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

Du conseil. O.K. Alors, mes collègues ont quelques questions aussi.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

845

Vous parlez beaucoup, dans votre mémoire, d'une étude économique, d'une étude de répercussions sur les commerces existants. Et dans votre mémoire, vous avez fait un tableau qui fait un inventaire un peu des commerces, du nombre de commerces, en fait, qui sont situés, en fait, le long de la 175. Vous avez identifié 14 commerces. Je suis à la page 9 de votre mémoire.

850

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Oui?

855

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste pour préciser un peu cette information-là, en fait. Les 14 commerces, ce sont 14 commerces qui sont sur la 175 ou s'il y en a qui sont à proximité, donc qui sont sur le long, des riverains?

860

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

Oui.

865

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Il y en a aussi un certain nombre, bon, on voit un certain nombre au niveau du kilomètre 74 à 84, donc on parle de deux commerces qui eux, par contre, en fait, c'est dans la partie qui serait élargie et non pas la partie qui serait contournée; est-ce qu'on comprend bien ça comme ça ou si c'est...

870

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

Excusez-moi, j'ai...

875

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Il y a deux (2) commerces, par exemple, qui sont indiqués aux kilomètres 74 à 84.

880

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

Oui?

885

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, ces deux commerces-là, eux, ils sont, en fait, dans la partie élargie?

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

890

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Dans le fond, on pourrait penser à neuf commerces qui seraient probablement affectés d'une façon plus directe au contournement; est-ce que c'est comme ça qu'on peut comprendre un peu le tableau?

895

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

900

Oui. Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

905

Pouvez-vous me dire si vous avez des données... en fait, ces neuf commerces-là, est-ce que vous savez si ce sont des commerces qui ont des clientèles de transit, c'est-à-dire des clientèles qui proviennent des gens qui s'arrêtent en chemin ou c'est des commerces qui sont plus pour une clientèle qui est locale, donc qui desservent plus une clientèle... est-ce que vous savez...

910

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

Oui. Je ne le sais pas par cœur mais je vais vous donner un exemple facile. La 175, il n'y a aucun résident de Stoneham qui va aller faire son épicerie là, c'est bien évident!

915

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc...

920

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

Donc, la grande majorité des commerces sont des garages ou des stations-services et un restaurant.

925

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, en fait, l'étude que vous voulez, en fait, un peu... ce que je comprends, c'est que c'est essentiellement pour ces neuf commerces-là, voir, là, les impacts que ça va causer sur eux.

930

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Exact.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

935

Quelles sont les mesures qui pourraient être mises en place pour...

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

940

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... atténuer en fait?

945

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Oui, je pense que ce serait important parce que présentement, on évite d'exproprier certains, entre autres, là, les deux qu'on a parlé en haut, à cause du coût que ça peut représenter pour le Ministère.

950

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Là, vous parlez du Esso, je pense.

955

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Oui, c'est ça.

960

**M. GONTRAN BLOUIN :**

Puis il y a un autre commerce aussi.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

965

Alors, il faudrait évaluer c'est quoi les pertes de ces gens-là aussi, là, parce que les laisser là, qu'est-ce qu'ils perdent, ces gens-là. On a une bonne idée, lui, il a une bonne idée mais je pense qu'il n'y a pas eu d'études complètes à ce sujet qui vont dire : oui, effectivement, c'est-tu 10 % qu'il perd, c'est-tu 15 %, 20 %, 100 %?

970

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, c'est le genre d'étude que vous souhaitez avoir?

975

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Absolument.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

980

Peut-être juste une précision juste avant de passer la parole à d'autres collègues. Quand vous parlez de la rétrocession puis du bail pour l'entretien et tout ça, vous spécifiez kilomètres 60 à 84. En fait, on parle de 60 à 74. Est-ce que c'est...

985

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

Oui.



**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

990

Oui. O.K.

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

995

Vous avez compris, oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1000

O.K.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Oui. Oui.

1005

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Parfait. C'était juste une question pour...

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

1010

Exactement. Dans la pratique, on suppose bien qu'ils ne nous donneront pas l'entretien...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1015

Vous ne voulez plus... va rester...

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

1020

... du futur... – oui, oui, absolument, vous avez raison.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci.

1025

**LA PRÉSIDENTE :**

Marie-Josée?

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

1030

Bonsoir. Madame Mathieu, vous avez mentionné que la rivière Hurons possédait un potentiel intéressant au niveau des activités récréotouristiques et que vous envisagez de

1035

développer ce secteur-là mais pour les résidents, en fait, pour améliorer la qualité de vie des gens du secteur. Est-ce que vous pouvez nous donner une idée de ce que vous envisagez comme aménagement?

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

1040

Écoutez, on a un historique de pêche qui est important sur la rivière Hurons. Quand on peut pêcher en arrière de chez soi, c'est tout un milieu de vie, hein, première des choses.

1045

Deuxième des choses, il y a un historique de baignade également qui a disparu en raison de plusieurs problèmes, que ce soit des problèmes d'érosion, des problèmes de fosse septique et ces choses-là. Donc, il y a un potentiel au niveau de la baignade.

1050

Et il y a évidemment tout un potentiel de promenade, de sentiers pédestres, de découverte de la rivière. Quand on sait que la Ville de Québec va mettre un centre d'interprétation de l'eau en bordure du lac Saint-Charles et que c'est à proximité de notre territoire, là, l'APEL, c'est à Stoneham, O.K. Donc, toutes cette dynamique-là autour de l'eau va créer une attractivité encore plus grande au niveau de la rivière des Hurons.

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

1055

Merci.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

D'ailleurs, si vous me permettez, Madame Auclair...

1060

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

Oui. Oui, monsieur, oui?

1065

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

... avec le Ministère, il y a une partie du mont Wright qui va être plus accessible, donc on a déjà prévu un accès qui nous amène directement sur le bord de la rivière, qui fait que ce n'est pas seulement que les résidents qui vont avoir accès à la rivière mais aussi les promeneurs par le biais d'un sentier qui va longer complètement la rivière à ce niveau-là, qui est juste en face du mont Wright.

1070

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

1075

O.K. Donc, je comprends que les gens qui viennent fréquenter le mont Wright, les gens de l'extérieur...

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

C'est ça.

1080

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

... pourraient avoir accès également...

1085

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Absolument.

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

1090

... à la rivière des Hurons.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

1095

Ce n'est pas seulement que les résidents, là, je voulais juste amener...

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

Oui, O.K.

1100

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

... que c'était aussi la population qui vient de l'extérieur, qui vont pouvoir visiter cette rivière-là qui est magnifique aussi.

1105

**M. GONTRAN BLOUIN :**

Ce serait un complément montagnes et eau.

1110

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

Un combo!

**M. GONTRAN BLOUIN :**

1115

Un combo!

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1120

Oui. Madame Mathieu, vous avez beaucoup parlé de surveillance et de suivi surtout reliés aux expériences du kilomètre 55 au kilomètre 60 et ça touche plusieurs points, le drainage, les puits, le suivi aussi au niveau de ce qui se passe avec les expropriations.

1125           Quelle serait une durée correcte, selon vous, pour ce genre de suivi? Évidemment, je ne parle pas nécessairement des comités sur lesquels vous nous mentionnez que vous pensez que la municipalité devrait être présente, mais en termes de suivis, qu'est-ce qui serait un temps normal pour les suivis au niveau de ce qui se passe au niveau des sédiments, au niveau de la qualité des puits, le sel, des choses semblables?

1130           **Mme FABIENNE MATHIEU :**

Écoutez, vous avez un petit peu répondu à la question, là. Je pense que chaque...

1135           **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Je n'ai pas encore dit quel temps, c'est ça que je veux savoir surtout...

1140           **Mme FABIENNE MATHIEU :**

... impact nécessite un temps de suivi qui peut être différent. Si on parle au niveau humain, on demande au moins cinq ans. Si on parle au niveau de tout ce qui touche la qualité de l'eau potable, les puits artésiens et tout ça, encore une fois, un minimum de cinq ans.

1145           Maintenant, quand on va aborder tout le phénomène de la rétention et du contrôle hydrologique des impacts de ce projet-là, moi, je pense que ça prend plus que cinq ans. Il faut voir ça sur un horizon beaucoup plus long puisque, en termes d'impact à long terme, ça n'a pas l'air de grand-chose mais pour l'avenir, c'est ça le plus important, c'est tous les impacts hydrologiques et ils ont été réellement sous-évalués d'après nous. Alors là, ça prend plus longtemps.

1150

**M. GONTRAN BLOUIN :**

Un horizon de quoi?

1155           **Mme FABIENNE MATHIEU :**

10 à 15 ans. Et encore une fois, on ne sait pas ce qui va arriver avec les changements climatiques, hein, ça il faut être devin pour le savoir!

1160           **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Et pour ce qui est des...

1165           **M. GONTRAN BLOUIN :**

Excusez-moi, monsieur Marquis. Et ce qu'on entend, c'est ces mesures de suivi, en fait, qui seraient d'un horizon de 5 à 10 ans selon la nature justement qui vient d'être évoquée, mais à

1170 la toute fin, à la phase finale, après la phase finale de l'implantation de l'autoroute à venir, on parle de dernières couches d'asphalte, dernières lignes de signalisation et le décompte commencerait à ce moment-là pour les horizons évoqués. C'est ce qu'on comprend?

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1175 Oui, c'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien ça.

1180 **M. GONTRAN BLOUIN :**

Ça va, oui. O.K.

**LA PRÉSIDENTE :**

1185 Je voulais savoir aussi, est-ce que la municipalité a un règlement pour le bruit? Non?

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

1190 La nuisance.

**M. GONTRAN BLOUIN :**

1195 La nuisance.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, nuisance, c'est ça?

1200 **Mme FABIENNE MATHIEU :**

Oui, oui, nuisance pour le bruit.

**LA PRÉSIDENTE :**

1205 O.K. Et il y aurait aussi... je voulais vous demander, vous faites part dans votre mémoire, là, vous dites que :

1210 «Afin de corriger la situation actuelle, la municipalité a développé un plan de réaménagement du boulevard Talbot, secteur sud.»

Je ne me souviens pas si en première partie d'audiences je vous avais demandé de le déposer ou est-ce que c'est possible pour vous de le déposer pour la municipalité?

1215 **Mme FABIENNE MATHIEU :**

Malheureusement non, parce que c'est un plan qui est à la hauteur de nos moyens. Comme je vous l'ai mentionné, c'est que l'année dernière, on a mis 40 000 \$ en asphaltage des accotements pour sécuriser les liens cyclables, les piétons et que cette année, on va  
1220 possiblement mettre un montant similaire dans la réfection du marquage au complet, c'est-à-dire la réduction à deux voies et la réduction des largeurs d'emprise des voies de circulation, donc c'est du marquage. J'ai actuellement un consultant qui travaille sur un plan de marquage mais c'est loin d'être des choses qui font des plans directeurs. Si je peux me permettre...

1225 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1230 **Mme FABIENNE MATHIEU :**

... il y a une chose que je voulais vous mentionner qui est pour nous primordiale en ce qui concerne le réaménagement de la 175, c'est deux choses.

D'abord, on ne voudrait pas attendre 10 ans après, justement la dernière goutte  
1235 d'asphalte posée pour voir le boulevard Talbot réaménagé, première des choses. Deuxième des choses, quand on parle de développement durable, il faut tenir compte de tous les coûts. Alors, la municipalité veut que, dans le budget du MTQ, les coûts de réaménagement futur du boulevard Talbot soient inclus dans le budget de construction du boulevard à quatre voies.

1240 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie beaucoup de votre participation.

1245 **M. ANDRÉ SABOURIN :**

Si vous permettez, Madame Girard?

**LA PRÉSIDENTE :**

1250 Oui, allez-y.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

Pour monsieur Marquis, un commentaire, parce que madame Thibeault a parlé peut-être  
1255 de cinq ans pour l'eau potable. Je pense qu'il faut penser que c'est plus à long terme et tout le

temps. On sait ce qui s'est passé en Ontario, c'est un boulevard qui va avoir beaucoup de camions, des charges assez spéciales, vous permettez, alors la municipalité est étirée.

1260 Alors, c'est impossible pour nous de faire un réseau d'aqueduc pour aller desservir le haut du boulevard Talbot, ça va coûter des millions ou sinon des... en tout cas, des très gros millions, là, centaines de millions pour monter un tuyau en haut. En tout cas, je ne vois pas vraiment comment qu'on pourrait faire.

1265 Alors, c'est important, je pense, que l'eau potable, en tout cas, on en fait une priorité chez nous maintenant, on force nos gens à vider leur fosse septique. Alors, c'est important que ça, ce soit... il faut qu'il y ait un engagement du Ministère à s'assurer que tout ce qui vient de ce boulevard-là qui pollue les puits... c'est à vie, ça là, ne va pas se laver de sa responsabilité surtout au niveau de l'eau.

1270 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

**Mme FABIENNE MATHIEU :**

1275

Merci beaucoup.

**M. GONTRAN BLOUIN :**

1280

Merci.

**M. ANDRÉ SABOURIN :**

1285

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vais appeler les prochains participants, madame Francine Bernier et monsieur Gérard St-Laurent, s'il vous plaît.

1290

Vous êtes seule, madame Bernier?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1295

Oui, mon mari est retenu par le travail.

**LA PRÉSIDENTE :**

1300

Bon, alors écoutez, on va quand même vous accorder toute notre attention.

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1305 Disons qu'après l'exposé de madame Mathieu puis les gens du conseil de Stoneham, c'est un petit mémoire, mais mon mari et moi, on tenait quand même à présenter nos préoccupations parce qu'il y a des événements qui continuent de se produire, qui se sont produits après qu'on ait exprimé certaines préoccupations. Puis là, bien il y a d'autres phénomènes qu'il va falloir qu'on soit actifs à surveiller que la situation soit contrôlée.

**LA PRÉSIDENTE :**

1310 Ne vous inquiétez pas, la commission est toujours très intéressée à recevoir les témoignages des gens qui habitent aussi les coins et tout ça. Allez-y.

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1315 Bon. Alors, je vous dis bonjour à tout le monde ainsi qu'au public pour commencer. Ça fait que mon mari et moi, nous sommes des citoyens de Stoneham depuis plus d'une trentaine d'années. Alors, comme on a dit dans notre mémoire, nous avons choisi ce milieu-là pour sa qualité de vie puis là, bien on est à un an et demi de notre retraite et on sent cette qualité-là menacée.

1320 Alors... mais quand même, on va essayer de s'adapter à la situation. Alors, pour les impacts négatifs et considérables, la municipalité, je pense qu'elle rend à juste titre l'opinion de tous nos concitoyens, je ne veux pas élaborer davantage.

1325 Moi, par contre, les choses que je regarde au niveau de la voie de contournement, il y a deux enjeux majeurs : il y a l'eau potable bien sûr avec tout le tracé puis le ruissellement puis les puits artésiens autour, mais ce qui... j'ai eu un flash à un moment donné, je me suis demandée est-ce qu'on peut vraiment faire confiance au gouvernement provincial lorsque le gouvernement fédéral s'est défilé pour Shannon? Alors, ça c'est... je veux dire, c'est une préoccupation.

1330 L'autre préoccupation, c'est au niveau de la montagne au kilomètre 67. J'avais mentionné, le 21 avril dernier en soirée, mon inquiétude pour le phénomène d'érosion, les glissements de terrain. Le 30 avril, vous vous souvenez ce qui est arrivé à Petite-Rivière-Saint-François. Alors, le phénomène d'érosion chez nous, là, il va être très très très accentué.

1335 La coupe de bois se continue, les roches commencent à apparaître, ça n'a pas encore déboulé sauf quelqu'un avec une pelle mécanique qui s'est aventuré là. Là, il y a des gens autour qui ont d'autres montagnes puis qui pensent aussi profiter avant que passe le Ministère pour couper le bois autour de ces autres montagnes.

1340 Moi, je me dis ce n'est pas une question de panorama, là, le défi est plus grand que ça. Je pense qu'il y a des... l'impact est déjà là, là. Puis les gens doivent... à toutes les instances, doivent s'en occuper, que ce soit les autres ministères, l'Environnement ou les Terres et Forêts



1345 parce que chez nous, là, pour couper un arbre ça varie de zéro cent, un permis, à 1000 \$, c'est une grande marge, hein!

Ça fait que je pense qu'il va falloir que la MRC, elle, de la Jacques-Cartier du côté du Lac-Beauport, ils ont commencé à y penser de faire un projet de préservation des forêts puis limiter les coupes. Mais à Stoneham, il va falloir que le cadre soit beaucoup plus resserré à un moment donné.

1355 Alors, pour aussi disons notre position, nous autres on a regardé ça dans tous les sens puis on s'est dit, bien là, transporter l'autoroute Henri-IV à Stoneham, ça va-tu vraiment régler les accidents? Ouvrez votre radio le matin en allant travailler puis comptez le nombre de fois qu'il y a des accidents.

Là, on élimine la collision frontale sur 24 kilomètres, mais tantôt ça va être des carambolages avec les conditions qui changent, la glace noire, puis nous autres, c'est régulier.

1360 Alors, je pense que pour être modeste, là, le Ministère devrait regarder peut-être des solutions sur ces 24 kilomètres-là qui soient plus raisonnables, plus logiques.

1365 Puis comme je le mentionnais dans le mémoire puis vous êtes à même de le considérer, il y a des autoroutes qui ont été faites au Québec qui n'ont jamais mené nulle part. Il y a le tronçon de l'autoroute Dufferin, là, qui est planté dans les airs, ça fait des années. On l'a construit puis on a réalisé qu'il était dangereux. Ça fait que ce n'est pas un vestige archéologique, là. De dire... on a besoin d'argent ailleurs, bien il faudrait la mettre à le bonne place.

1370 En tout cas c'est... je vous remercie beaucoup.

**LA PRÉSIDENTE :**

1375 Merci, madame. J'aimerais d'abord savoir à quel endroit vous êtes situés, votre résidence?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1380 Nous autres, on est situés du même côté que Saint-Adolphe, mais passé l'entrée de Saint-Adolphe. Alors, la montagne du kilomètre 67, en fait, les gens l'appellent, les anciens résidents...

**LA PRÉSIDENTE :**

1385 Oui?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1390 ... de Sant-Adolphe, la montagne au Cap-Brûlé.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1395

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1400 À cause des feux de forêt qu'elle a eus cette montagne-là puis le vieux roc qui s'effrite. Puis nous autres, quand vous arrivez à Saint-Adolphe, on est à 1500 pieds plus loin, vers le nord, mais on a une petite route secondaire qui traverse la rivière Noire. Donc, on est près de cette montagne-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1405 Près de cette montagne-là?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

Oui.

1410

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ma collègue a des questions pour vous.

1415 **Mme FRANCINE BERNIER :**

Puis on a deux résidences à Stoneham, il y en a une qui est proche du boulevard Talbot...

1420 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1425

... à 800 pieds, puis l'autre, elle est un demi-mille plus loin, vers la montagne.

**LA PRÉSIDENTE :**

1430 O.K. Et donc, vous, vous êtes affectés par le projet...?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

On va être entre deux boulevards.

1435

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous seriez entre deux... si le projet se réalisait, vous seriez entre les deux boulevards?

1440

**Mme FRANCINE BERNIER :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1445

Entre les deux voies... les deux quatre voies?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1450

C'est ça. Ce qui aurait été intéressant, c'est qu'il y ait à un moment donné quelqu'un qui pense à faire une desserte pour éliminer justement les sorties sur le boulevard Talbot actuel, qui aurait été une mesure peut-être qui aurait été efficace, là, pour diminuer l'achalandage puis augmenter la fluidité de la circulation.

1455

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous voulez dire de garder les deux voies, mais de rajouter une voie de desserte pour l'utilisation locale?

1460

**Mme FRANCINE BERNIER :**

Oui, les amener vers un carrefour ou sur une voie d'accès, là, plus loin.

**LA PRÉSIDENTE :**

1465

O.K. Merci. Alors, ma collègue avait quelques questions.

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

1470

J'aurais une simple question. Bonsoir, madame Bernier.

**Mme FRANCINE BERNIER :**

Bonsoir.

1475

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

1480 Vous êtes... vous semblez préoccupée, là, par la situation, là, près de la montagne au kilomètre 67. Vous mentionnez qu'il y a eu des coupes de bois et il y a du ruissellement, là, qui se fait dans le secteur. Est-ce que vous pouvez nous parler de ce que vous observez dans le milieu, là, qui fait en sorte que vous êtes préoccupée par les problèmes d'érosion? Est-ce que vous constatez, là, des...

1485 **Mme FRANCINE BERNIER :**

Oui.

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

1490 ... des problèmes d'érosion actuellement?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1495 Cette année, on a eu plus de difficulté sur nos terrains à éliminer la présence de l'eau, malgré qu'on est bien... on a un bon système de drainage nous autres, là. L'année passée, on a fait la réaffectation de notre chemin, on a fait venir une pelle mécanique à 100 \$ l'heure pour creuser des fossés, là, vraiment bien...

1500 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Des voies de drainage...

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1505 Oui, c'est ça.

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

1510 ... pour drainer votre propriété?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1515 Oui. Puis l'autre affaire, c'est qu'avant on ne voyait pas les roches dans la montagne à part les gros caps, mais là on commence à en voir de plus en plus, comme...

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

Les roches sont comme mises à nu?

1520 **Mme FRANCINE BERNIER :**

À nu.

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

1525

O.K. Et est-ce que vous constatez aussi des matières en suspension dans les eaux de ruissellement?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1530

Bien, disons que nous autres on a un petit cours d'eau près de la maison puis que quand... les dernières pluies qu'on a eues, là, il y a eu un gros transport de terre puis le niveau a monté très très haut. On a eu vraiment le terrain inondé, là, on va être obligés de faire d'autres... changer des tuyaux, là, pour s'assurer la sécurité pour ne pas que ce soit... que ça devienne ouvert à un moment donné.

1535

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est une première fois... c'est la première fois que ça arrivait ou?

1540

**Mme FRANCINE BERNIER :**

Oui oui.

1545

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui? O.K. Puis quand vous disiez tout à l'heure que vous voyez plus les rochers, est-ce qu'il y a eu de la coupe dans le secteur ou...?

1550

**Mme FRANCINE BERNIER :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

1555

O.K.

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1560

Oui, la montagne il y a des chemins de *tumberjack*, ils sillonnent la montagne comme ça, là.

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

1565

Ah oui. Merci. Je n'ai pas d'autres questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous parliez tout à l'heure de solutions plus logiques pour...

1570

**Mme FRANCINE BERNIER :**

Oui, bien c'est ça peut-être utiliser déjà ce qu'on a...

1575

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

**Mme FRANCINE BERNIER :**

1580

... puis voir le résultat avant de se lancer dans le gros projet, le méga projet, là. Je pense que ça aurait quand même une possibilité, parce que le boulevard, il est désert à certaines heures, hein. Moi, je voyage... on fait 55 000 kilomètres par année mon mari et moi. Bien lui, il travaille dans le domaine du spectacle, ça fait qu'il a des heures, toutes sortes d'heures, puis moi, je suis infirmière.

1585

Ça fait qu'on est très souvent sur la route puis on fait le constat, c'est désert comme à 6 h le matin, 7 h le matin, là, il y a un petit peu d'achalandage dans le bout de Stoneham, mais à peine. Puis le vendredi puis le lundi, c'est des grosses journées puis les fins de semaine.

1590

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, madame Bernier, de votre témoignage.

1595

**Mme FRANCINE BERNIER :**

Merci à vous.

**LA PRÉSIDENTE :**

1600

Alors, j'appellerais le prochain participant pour Pétro-Canada, monsieur Guillemette, s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur Guillemette, bienvenue.

1605

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

Bonsoir, Madame la Présidente. Madame, messieurs, bonsoir.

1610 Mon nom est François Guillemette, je suis responsable du développement immobilier pour Pétro-Canada et j'ai réalisé le projet de Stoneham tel qu'on le connaît aujourd'hui.

Aujourd'hui, je représente Pétro-Canada qui est propriétaire d'un terrain et d'un bâtiment qui abrite un dépanneur avec essence jumelé à un restaurant McDonald's, investissement total  
1615 depuis 1996, incluant l'achat des terrains, de 5 M\$.

L'intérêt pour le projet, évidemment on le mentionnait tout à l'heure, l'impact financier sur l'opérateur du dépanneur avec essence Pétro-Canada et du franchisé McDonald's à Stoneham et par le fait même sur la Société Pétro-Canada et les Restaurants McDonald's du Canada.

1620 Juste pour vous expliquer un petit peu comment ça fonctionne, Pétro-Canada nous sommes propriétaires du terrain et de la bâtisse. Nous louons l'espace du dépanneur à un associé qu'on appelle, qui est un homme ou une femme d'affaires qui elle est responsable de son inventaire, qui engage des employés, qui gère toute la portion du dépanneur et de l'essence.  
1625 Donc, cette personne-là est vraiment un homme ou une femme d'affaires.

Pour ce qui est du McDonald's, nous louons à McDonald's la bâtisse du... le bâtiment, McDonald's sous-loue à un franchisé la portion intérieure, qui lui, investit dans les équipements et évidemment a ses employés aussi puis gère sa business. Donc, il y a un impact direct sur les  
1630 deux personnes qui sont le franchisé et l'associé.

J'ai souvent entendu le nom de Pétro-Canada et de McDonald's aujourd'hui lors de la séance de cet après-midi, on veut s'excuser du bruit occasionné par les camions et autres auprès des citoyens du secteur, sauf que nous sommes victimes du succès de notre site car il  
1635 est très achalandé. Les ventes du site excèdent, et de loin, la moyenne des ventes des sites semblables dans le Québec métropolitain, donc on répond à un besoin. Et puis les résidents du secteur pourront vous le confirmer, le site est effectivement très achalandé principalement les fins de semaine, les fêtes ou lors des vacances de la construction ou autres.

1640 Je me permets d'ouvrir une petite parenthèse, le problème du bruit du secteur du kilomètre 60 et 66 ou 60 à plus ou moins 66 n'est pas nécessairement relié à la présence de Pétro-Canada et de McDo. On pense que le problème est plutôt à la vitesse du secteur.

C'est un grand bout... si vous connaissez le secteur, c'est un grand bout droit, il y a  
1645 plusieurs personnes qui dépassent les camions que ça fait longtemps qu'ils sont derrière ou devant. Donc, la vitesse est vraiment un problème, et là, c'est le rôle de la Sûreté du Québec, et je ferme la parenthèse.

Le Pétro-Canada existe depuis environ 30 ans, dans sa forme actuelle depuis à peu près  
1650 trois ou quatre ans. En 1996, lorsque nous avons initié le projet avec monsieur Fortin qui est l'ancien propriétaire du terrain et du Pétro-Canada, le MTQ voulait faire une route à trois voies dans l'axe tel que Fabienne l'expliquait tout à l'heure avec des boucles pour effectuer des virages en toute sécurité. Ce projet a été abandonné et remplacé par le projet que l'on connaît aujourd'hui.

1655

Vous avez reçu notre mémoire et Pétro-Canada ne veut surtout pas intervenir sur les coûts du projet, les impacts économiques, environnementaux ou autres du projet, il y a bien d'autres personnes ou organismes qui le font et le feront.

1660

Dans l'hypothèse où le projet va se réaliser tel que présenté par le promoteur, nous vous demandons, Madame la Présidente, de recommander par l'intermédiaire de votre rapport au ministre les deux éléments suivants :

1665

Un, un accès du boulevard Talbot vers l'autoroute pour les automobilistes qui retournent vers Québec.

1670

On sait que présentement le promoteur veut que les automobilistes continuent à rouler sur le boulevard Talbot et vers le kilomètre 60 reprendre l'autoroute existante. Cependant, nous, on aimerait avoir tout de suite un accès pour retourner sur le boulevard... sur l'autoroute de façon à éviter la circulation sur le boulevard Talbot.

1675

On demande également que le promoteur autorise un affichage commercial adéquat pour annoncer aux automobilistes les commerces Pétro-Canada et McDonald's de chaque côté de l'autoroute à des endroits stratégiques identifiés par Pétro-Canada et le promoteur.

1680

Actuellement, selon les chiffres mentionnés par le promoteur le 20 avril dernier, il y a un trafic de 6800 véhicules par jour au kilomètre 60 et 4900 véhicules par jour au kilomètre 84. Tous ces automobilistes circulent devant le site Pétro-Canada et McDonald's.

1685

Le site répond adéquatement aux besoins et plusieurs automobilistes s'y arrêtent déjà pour mettre de l'essence, lave-vitre, sandwichs McDonald's, et on sait que de mettre de l'essence, c'est un achat impulsif, alors souvent ce qu'on fait on ne planifie pas deux, trois jours, quatre jours à l'avance qu'on va arrêter à Stoneham mettre de l'essence. Quand on passe devant le site, ah! on voit le site, on regarde le *gaze* à essence ou on a faim ou on veut aller à la salle de bain, on arrête. Donc, c'est un achat impulsif, la visibilité est le critère le plus important dans le choix de nos sites.

1690

Puis si le choix de Stoneham a été retenu il y a quelques années, c'est tout simplement parce qu'il est dans un grand bout droit, une ligne droite puis c'était facile pour nous de le voir. Et à l'époque, avec le projet de trois voies, ça faisait un choix encore plus intéressant. Maintenant, avec le *by-pass* de l'autoroute, évidemment ça affecte beaucoup les ventes.

1695

Après le projet, le promoteur estime que seulement 500 véhicules circuleront devant notre site, alors vous pouvez vous imaginer l'impact négatif sur les ventes de ces commerces. Juste à titre d'information, puis je ne voudrai pas rentrer dans... trop techniquement, mais il y a une norme dans l'industrie ou un guide qui mentionne que plus ou moins 10 % des véhicules qui circulent devant un site pétrolier s'y arrêtent si le site est attrayant, s'il est assez gros, si évidemment il y a un dépanneur ou autre commerce.



1700 Alors, à Stoneham, vu qu'on a un marché captif, je vous dirais qu'il y a à peu près 25 à 30 % des gens qui arrêtent sur ce site-là, soit avant d'embarquer dans le parc des Laurentides ou soit en revenant tout simplement.

1705 Donc, si on fait un petit calcul, actuellement 6800 à 10 %, on dit qu'il y a à peu près 680, en moyenne par jour, transactions. C'est une moyenne parce que comme je vous disais tout à l'heure, les fins de semaine achalandées, là, il y a plus de monde et ainsi de suite. Mais c'est possible pour moi d'avoir cette information-là si vous la voulez, avec les systèmes informatiques aujourd'hui, le nombre de transactions par heure, par jour, par semaine, c'est possible de l'avoir.

1710 Donc, avec le projet, si on garde le même raisonnement, il y aura 500 véhicules par jour, si on dit 10 % des gens arrêtent, on parle d'à peu près 50 véhicules puis là encore, c'est moins vrai parce que c'est une circulation locale qui va passer principalement sur le boulevard. Donc, on va être affectés, ça va être incroyable.

1715 Donc, les accès et la visibilité sont deux critères primordiaux et importants dont le promoteur doit tenir compte lors de la réalisation de son projet afin d'assurer une viabilité économique des commerces actuels, des emplois qui sont créés, des taxes qui sont payées et cetera, et cetera. Merci.

1720 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Guillemette.

1725 J'aimerais savoir un peu... je veux juste comprendre, quand vous disiez concernant le retour, là, c'est que dans le projet tel que proposé, les gens... il y aurait un accès direct de l'autoroute en direction... pour les gens qui sont en direction nord, mais qu'en direction sud, il faudrait qu'ils passent par la 175, c'est bien ça?

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

1730

Bien, sur l'autoroute il y a... il est supposé y avoir un *overpass* si ma mémoire est bonne.

**LA PRÉSIDENTE :**

1735

Oui?

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

1740 Alors, les gens vont pouvoir sortir quand ils s'en vont vers Chicoutimi, passer en dessous de l'autoroute et puis tourner à droite et se rendre au site. Pour revenir, ils vont faire le chemin contraire, prendre la voie de service et rembarquer sur l'autoroute pour s'en aller vers Chicoutimi.

Quand les gens vont venir de Chicoutimi, ils vont pouvoir sortir directement, tourner à droite, aller sur le boulevard Talbot et entrer sur le site. Et par la suite, le promoteur ce qu'il veut

1745 faire pour ces gens-là, il veut que les automobilistes prennent l'autoroute... le boulevard Talbot au complet jusqu'au clignotant et là, reprendre l'autoroute.

1750 Alors nous, ce qu'on voudrait, c'est que le promoteur nous autorise à faire une sortie tout de suite après l'entrée pour pouvoir retourner sur l'autoroute plutôt que de continuer sur le boulevard Talbot, si vous voulez.

**LA PRÉSIDENTE :**

1755 En quoi, pour vous, ça peut avoir un impact sur votre clientèle le fait que... l'important l'accès soit direct, mais que le retour passe... de toute façon, ils longeraient l'autoroute?

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

1760 Absolument, mais si la vitesse dans ce secteur-là est moins élevée, donc ça va retarder les gens. Normalement, les gens arrivent à destination, donc ils sont pressés d'arriver et puis ça peut occasionner soit des excès de vitesse ou tout simplement les gens vont dire : «Bon, on n'arrêtera pas au Pétro-Canada, on va se rendre chez mon oncle, ma tante ou chez nous.»

**LA PRÉSIDENTE :**

1765 Parce qu'on ne veut pas faire le tour par la 175...

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

1770 Exactement.

**LA PRÉSIDENTE :**

1775 ... c'est le raisonnement que vous faites? O.K.

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

1780 Exact, parce que quand on met de l'essence, évidemment moi, je dis souvent : «Si vous voulez manger un Big Mac, vous n'avez pas le choix d'aller chez McDonald's; si vous voulez manger un Wopper vous allez chez Burger King, mais si vous voulez mettre de l'essence, vous pouvez aller n'importe où.» Donc, il faut qu'on ait un site attrayant, il faut qu'on ait des accessibilités, des accès faciles, une bonne visibilité, ainsi de suite. Donc, c'est dans cette optique-là qu'une sortie va occasionner probablement des meilleures ventes.

1785 **LA PRÉSIDENTE :**

Mon collègue aurait quelques questions.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1790

Oui. J'essaie de bien comprendre l'impact parce qu'en fait, quand on regarde... parce que, bon, on... un contournement, bien sûr, mais c'est un contournement, je dirais, c'est une voie parallèle en fait, on n'a pas un contournement, on ne s'écarte pas de la 175, deux, trois kilomètres, on est quand même assez près. Vous êtes inquiet de la visibilité, mais en même temps est-ce qu'on la perd complètement?

1795

C'est-à-dire que, est-ce que le fait qu'on va circuler sur une voie qui est pratiquement parallèle à la 175 actuelle, le fait aussi que ce soit un McDonald's, donc qui est quand même une bannière qui est connue, ce n'est pas... disons que les gens ils connaissent à quoi ils s'attendent quand ils vont là, Pétro-Canada aussi, est-ce que vous pensez que tout le commerce... tous les véhicules de transit vont vraiment... ne s'arrêteront plus? J'essaie de voir un peu c'est quoi l'impact? C'est quoi la perte, en fait, qu'on pourrait... en tout cas, la perte réelle de ce projet-là du fait de votre situation, du fait du type de route, de l'éloignement, de la visibilité qui pourrait être là encore? J'essaie de comprendre un peu, là, votre préoccupation, là.

1800

1805

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

Il n'y a pas de problème. C'est sûr et certain que l'autoroute n'est pas tellement loin, mais la visibilité n'est pas aussi bonne que présentement. Nous, on évalue puis évidemment c'est difficile de l'évaluer de façon précise, on évalue entre 50 et 60 % les pertes de ventes sur le site avec la voie de contournement.

1810

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Excusez-moi, c'est pour les deux ensemble?

1815

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

L'ensemble de la business.

1820

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K.

1825

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

L'ensemble de la business. Et évidemment, le parallèle n'est pas tout à fait égal. Cependant, quand il y a eu l'ancien boulevard Talbot qui a été *by-passé* il y avait quatre stations-services qui étaient sur ce tronçon-là, alors les ventes ont diminué de façon incroyable, ça a eu des impacts de façon incroyable également sur l'ensemble des commerces.

1830

Alors, présentement nous, on évalue un impact de 50 à 60 %. Et quand on fait nos investissements, normalement on fait ça sur des périodes de 20 ans. Alors, comme on vient de faire les derniers investissements parce que jusqu'à deux ou trois ans, comme Fabienne le disait

1835 tout à l'heure, nous aussi on avait toujours dans l'optique que c'était une voie... c'était dans l'axe  
trois voies avec des boucles pour virer. Puis ça, ça faisait notre affaire également. Ça fait qu'on  
était prêts à investir dans cette optique-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1840

Mais est-ce que, par exemple, l'affichage un peu comme on voit sur le long de la 20 ou de  
la 40 pour l'ensemble des types de commerces comme le vôtre, il y a des immenses affichages  
qui sont là, est-ce que vous pensez que ça ne peut pas pallier à la perte, là, de proximité de  
quelques centaines mètres?

1845

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

C'est ce qu'on demande principalement dans notre mémoire. Le Ministère autorise de  
l'affichage sur des panneaux bleus qu'on paie, c'est 4000, 5000 ou 6000 \$ par affichage et nous,  
1850 ce qu'on demande c'est un affichage commercial supplémentaire pour compenser évidemment la  
perte de visibilité. Et là, on fait allusion à des enseignes spectaculaires de cette façon-là.  
Évidemment...

**LA PRÉSIDENTE :**

1855

Qui ne seront pas... normalement, ce n'est pas sur votre terrain qu'elles doivent être?

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

1860 Il y a toujours, oui, normalement... ça dépend des municipalités, ça dépend de la  
réglementation.

**LA PRÉSIDENTE :**

1865

O.K. Ça dépend de la réglementation.

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

1870 Il y a un paquet de facteurs qui entrent en ligne de compte. Nous, ce qu'on demande ici,  
c'est que le Ministère nous aide à continuer à bien démontrer que nos sites sont présents et peut-  
être mettre des enseignes, un ou deux kilomètres à l'avance pour effectivement faire penser aux  
gens : «Ah! il y a un poste d'essence pas loin, il y a un dépanneur, c'est vrai on va y aller.»

1875 Parce que la clientèle d'aujourd'hui va probablement continuer à venir un certain temps,  
mais la clientèle dans deux ans, trois ans, quatre ans, peut-être les jeunes qui conduisent, peut-  
être qu'ils ne sauront pas effectivement que le Pétro-Canada est là et le McDonald's aussi. C'est  
dans cette optique-là, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

1880

C'est le type d'affichage qu'on voit le long des autoroutes parfois avec, bon, une icône soit «restauration», soit «essence» ou autres, là? C'est ce genre d'affichage là auquel vous faites référence?

1885

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

Nous, on voudrait plus des enseignes spectaculaires. Évidemment, en travaillant avec la municipalité pour la réglementation.

1890

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1895

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

Ce qu'on ne veut pas, c'est des enseignes qui ne répondront pas, ni plus ni moins, aux critères de la municipalité ou qui vont déguiser le paysage, mais on voudrait quelque chose, là, pour annoncer adéquatement, là, notre commerce du fait que les gens ne passeront plus devant.

1900

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Guillemette.

1905

**M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

Merci, madame.

1910

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vais appeler les prochains participants, monsieur Steve Tremblay s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur Tremblay.

1915

**M. STEVE TREMBLAY :**

Bonsoir.

1920

**LA PRÉSIDENTE :**

Bienvenue.

**M. STEVE TREMBLAY :**

Merci.

1925

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous vous écoutons.

1930

**M. STEVE TREMBLAY :**

Nous avons choisi Stoneham pour ses montagnes, ses rivières, sa tranquillité, la nature sauvage, pêche, randonnées et cetera. Nous ne voulions pas acheter une maison sur le boulevard Talbot parce que non sécuritaire, le bruit, trafic, trop passant pour élever des enfants et un jour ou l'autre les demeures seraient expropriées.

1935

Donc, nous avons trouvé notre petit paradis sur la rue Saint-Edmond près du pont Whalen. On a un voisin, une rivière, la vallée, abri du vent, forêt arrière, ce ne sont que quelques belles choses difficiles à trouver.

1940

On vient la gorge sèche, hein?

**LA PRÉSIDENTE :**

1945

Pas de problème, prenez votre temps.

**M. STEVE TREMBLAY :**

Les répercussions s'il y a une autoroute de contournement : une centaine de personnes seront expropriées; démantèlement d'une des plus belles parties de Stoneham, la vallée, la rivière des Hurons, rivière Noire, pont Whalen, mont Wright, là, tout ce secteur-là; encerclement du camping Stoneham; proximité du mont Wright; une grande vie sauvage sera perturbée; déboisement; qualité de l'eau potable. L'augmentation du bruit parce qu'il y aurait un effet de ricochet sonore sur les montagnes de chaque côté de la vallée, le son serait amplifié, dans le secteur de la vallée, là, ça c'est certain, c'est comme un entonnoir.

1950

1955

La sécurité. Le promoteur semble accorder beaucoup d'importance à la sécurité routière tandis que la route, le boulevard Talbot a été abandonné pendant plusieurs années.

1960

En ce qui concerne Stoneham, kilomètres 60 à 70, ce qui la rend dangereuse, c'est la route mal entretenue l'hiver. L'état de la chaussée est lamentable, les trous, crevasses, les vallons, de l'aquaplanage, éclairage inexistant, aucune marge de manœuvre pour l'évitement des autos, animaux et autres, grand nombre de conducteurs en boisson, vitesse élevée, *endormitoire*. C'est tous des points importants qui peuvent être réglés tout de suite pour rendre la route de Stoneham sécuritaire.

1965

Il y a des options, je crois que l'amélioration de la route existante est possible et souhaitable, plusieurs options sont réalisables. Il y a eu un projet en 98, le promoteur prévoyait déjà un élargissement.

1970

Amélioration possible. La route présente est déjà large, il ne manque que très peu d'espace pour faire deux voies supplémentaires. Au lieu de faire une autoroute de contournement, pourquoi ne pas faire quelques rues pour rendre l'accès sécuritaire aux résidents? Le promoteur veut éliminer les accès à la route, voici quelques exemples.

1975

Créer une rue au pied du mont Wright au lieu d'une autoroute à l'est du boulevard Talbot à partir de la rue Randonnée ou même du flash jusqu'au kilomètre 64. Ainsi, les résidents de ce côté n'auraient plus l'accès direct au boulevard Talbot, mais par une petite rue tranquille, ça pourrait être une rue avec cul-de-sac même au kilomètre 64, là. Du côté du parc Rolland et autres résidents du côté ouest, il y aurait facilement accès par la 1<sup>re</sup> Avenue car ils sont peu nombreux.

1980

Pour le secteur kilomètres 65 à 70, déjà une grande partie compte trois voies. Pour limiter les accès du côté ouest, la 1<sup>re</sup> Avenue pourrait se connecter aux rues Paré et Ouellet et créer une belle rue bien aménagée et gardant leur accès au boulevard Talbot à la hauteur de la rue Saint-Edmond.

1985

Les demeures se trouvant du côté est du boulevard Talbot, à la hauteur de la rue Paré, pourraient être relocalisées sur la nouvelle partie de la rue entre la 1<sup>re</sup> Avenue et Paré – c'est une nouvelle partie de rue, là, qui pourrait être créée – éliminant ainsi encore les accès directs au boulevard et ils s'éloigneraient des tours d'Hydro. Ils sont comme *pognés* entre des tours d'Hydro puis de la route, là, cette partie-là.

1990

Les résidents dans le bas de la vallée, côté ouest – où c'est que la madame elle disait qu'elle restait tantôt, là, kilomètre 67 -- un chemin pourrait... longerait la rivière Noire pour se rendre à l'accès de Saint-Edmond. Ça fait que déjà là, encore il y aurait plusieurs accès d'éliminés.

1995

L'élimination de plusieurs accès directs au boulevard Talbot seraient maintenant éliminés par la création de deux accès faciles et sécuritaires ; première, rue Randonnée et Crawford et deuxième, 1<sup>re</sup> Avenue et Saint-Edmond.

2000

Un grand pourcentage d'accès directs sur la route serait éliminé, ça pourrait être un élargissement possible de quatre voies, éclairage à des points stratégiques, quelques nouvelles rues pour améliorer la qualité et la sécurité de la vie de plusieurs résidents. Puis ça serait un entretien plus réalisable, une seule route à entretenir. Le promoteur fournit à peine avec une, il veut s'occuper d'une route... plus d'une route. Je suis sceptique.

2005

Les expropriations. N'oubliez pas la chance que certains possèdent leur petit paradis, des cours d'eau, la tranquillité, accès à la nature directement de sa propriété. Pour les expropriés, assurez-vous du Ministère que les budgets qui seront accordés soient adéquats pour

2010

2015 tous ceux qui perdront un environnement unique et difficile à remplacer. Tel que discuté aux audiences publiques, les gens ayant de tels endroits irremplaçables devront être dédommagés et/ou compensés en conséquence. Retrouver ce que plusieurs ont acquis coûte trois fois plus cher aujourd'hui.

2020 Avec un budget du gouvernement et quelques nouvelles rues bien aménagées, la municipalité pourrait relocaliser plusieurs demeures facilement et créer une meilleure qualité de vie pour plusieurs personnes. Est-ce qu'il existe un programme et un budget pour la relocalisation des expropriés?

2025 En terminant, je ne vois aucune nécessité de construire une autoroute de contournement dans Stoneham. L'option de l'axe a mal été exploitée. Je crois que les options ont été négligées et toutes les énergies ont été mises sur celle du contournement. Je ne peux concevoir qu'une autoroute brise la beauté et la vallée de Stoneham. Des erreurs ont été commises dans le passé, n'en créons pas d'autres.

2030 Je suis pour l'aménagement d'une route à quatre voies moderne, pratique, sécuritaire sur l'axe existant et pour la relocalisation de ses accès. Je suis persuadé qu'un tel projet serait en harmonie avec la nature de Stoneham. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2035 Merci, monsieur Tremblay. Alors, mon collègue a quelques questions pour vous.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2040 D'abord, juste pour bien vous situer, votre résidence, vous dites que vous êtes près de... sur la rue Saint-Edmond près de la rue Whalen?

**M. STEVE TREMBLAY :**

Oui.

2045 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que vous faites partie des gens qui risquent d'être expropriés, si jamais il y avait le projet?

2050 **M. STEVE TREMBLAY :**

Oui.

2055 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, vous êtes dans cette zone-là?



**M. STEVE TREMBLAY :**

2060 Direct.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2065 Directement. Dites-moi, bon, dans votre proposition, ce qu'on peut comprendre en fait, bon, vous mettez beaucoup d'accent sur la question des accidents versus l'entretien de la route, l'état de la route et l'entretien. Vous faites aussi mention, bon, que quand même... quand vous soulevez la question de l'évitement, la question de la largeur actuelle, vous dites, bon, qu'il y a comme un problème à ce niveau-là. Et vous dites, bon, on pourrait élargir.

2070 La question des accès, du nombre d'accès que le Ministère a souvent soulevé, donc ce qu'on peut peut-être voir dans votre mémoire, c'est que ce que vous demandez en fait, c'est de revoir l'ensemble du réseau local, si je peux dire ainsi, là, toutes les rues qui sont des rues de la municipalité pour éviter justement qu'il y ait... pour qu'il y ait moins d'accès finalement?

2075 **M. STEVE TREMBLAY :**

Oui oui, exactement. D'après moi, peut-être en créant seulement entre cinq et dix kilomètres de rues, là, peut-être même rien que cinq kilomètres de nouvelles rues, là, on pourrait sauver tout... c'est quoi la nouvelle... le contournement, une vingtaine de kilomètres?

2080

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En fait, en faisant ça on pourrait limiter, diminuer le nombre d'accès, parce qu'on parlait de 235?

2085

**M. STEVE TREMBLAY :**

Oui oui oui. Oui oui oui oui.

2090 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Par contre, il reste toujours l'intersection Crawford?

**M. STEVE TREMBLAY :**

2095

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2100 Est-ce que... bon, est-ce que vous avez un avis sur cette intersection...?

**M. STEVE TREMBLAY :**

2105 Bien, en 98 il y avait un genre de carrefour, là, puis d'accès plus facile, là, puis mieux pensé, là. Parce que là, les rues, il y a la rue des Randonnées puis rue Crawford, elles ne sont même pas vis-à-vis puis tu as un restaurant d'un bord puis le Pétro plus loin puis les maisons.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2110 Donc, ça impliquerait aussi...

**M. STEVE TREMBLAY :**

2115 Le réaménagement de ce coin-là...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... le réaménagement du carrefour?

2120 **M. STEVE TREMBLAY :**

Oui oui, tout à fait, tout à fait.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2125 O.K. Est-ce que c'est une proposition que vous avez déjà discutée avec la municipalité?

**M. STEVE TREMBLAY :**

2130 Non.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2135 Non? Vous le faites à nous, là, pour la première fois?

**M. STEVE TREMBLAY :**

J'ai pondu ça cette semaine, là. À force de se creuser la tête avec ça depuis deux ans.

2140 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2145 Bon, quand vous parlez, par exemple, d'élargissement à quatre voies dans le tracé actuel, est-ce que vous croyez qu'il va y avoir beaucoup d'expropriations ou si c'est faisable sans exproprier, selon vous?

**M. STEVE TREMBLAY :**

2150 Il y aurait, d'après moi, beaucoup moins d'expropriations, mais vu qu'il y en a quelques-uns qui sont quand même proches de Talbot, peut-être rien que les relocaliser un peu plus haut, des déménagements de maisons, ça serait des expropriations remplacées pour des déménagements de maisons, là. Moi, là, de la façon que je vois ça, là, c'est ça. Un déménagement de maison, ça peut coûter 20 000, 30 000 \$, tu refais le paysagement tout, puis il y a moyen de rendre des personnes heureuses avec ça, là.

2155 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Bien, déménager sur le même lot, vous dites, ou si...

**M. STEVE TREMBLAY :**

2160

Oui oui, sur le même lot.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2165

Sur le même lot. En fait, c'est reculer les maisons pour les éloigner de la route?

**M. STEVE TREMBLAY :**

2170

Parce que si, par exemple, au kilomètre 64 – je prends eux autres par exemple, ça pourrait être n'importe qui, là – si on barre l'accès à eux autres, bien tu sais, la maison elle se trouverait quasiment être à l'envers, là, ça fait que pourquoi pas des fois la relocaliser puis la tourner puis avec la rue qui aurait accès, là, par l'autre côté, où c'est qu'ils veulent faire l'autoroute, là?

2175

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, vous en fait vous seriez en faveur d'un tracé dans l'axe actuel, c'est ça qu'on peut comprendre?

2180

**M. STEVE TREMBLAY :**

Oui oui oui, parce que moi, je suis convaincu qu'il y a moyen de s'arranger avec ça.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2185

Bien, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2190           Juste, quand vous dites que vous seriez éventuellement exproprié, vous parlez de...  
complètement exproprié ou...

**M. STEVE TREMBLAY :**

2195           Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2200           ... une partie de terrain ou déménagé? Complètement exproprié?

**M. STEVE TREMBLAY :**

Oui.

2205           **LA PRÉSIDENTE :**

Selon le plan qui est prévu?

**M. STEVE TREMBLAY :**

2210           Oui. Bien ça, ça n'a pas établi si je serais déménagé ou exproprié, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2215           O.K.

**M. STEVE TREMBLAY :**

C'est dans l'ambigu.

2220           **LA PRÉSIDENTE :**

Mais elle passerait... le projet...

2225           **M. STEVE TREMBLAY :**

Mais ils me passent dessus.

**LA PRÉSIDENTE :**

2230           À combien de distance de votre maison?

**M. STEVE TREMBLAY :**

2235 L'autoroute passe à droite, mettons, de ma maison, mais la bretelle de sortie contourne, là. Ça fait que si je resterais là, je serais...

**LA PRÉSIDENTE :**

2240 Entouré de...

**M. STEVE TREMBLAY :**

2245 C'est ça, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Complètement enclavé, là, c'est ça.

2250 **M. STEVE TREMBLAY :**

Ça ferait une piste de course, là, mais...

**LA PRÉSIDENTE :**

2255 O.K. Merci beaucoup, monsieur Tremblay.

**M. STEVE TREMBLAY :**

2260 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2265 Merci. Alors, je vais appeler les prochains intervenants, pour le Clan des Hurons, messieurs Hugues Sioui et Konrad Sioui, s'il vous plaît.

Et vous êtes accompagnés d'une troisième personne?

**M. KONRAD SIOUI :**

2270 Bonsoir. Oui...

**LA PRÉSIDENTE :**

2275 Bonsoir.

**M. KONRAD SIOUI :**

Bonsoir, Madame la Présidente.

2280

**LA PRÉSIDENTE :**

Bienvenue.

2285

**M. KONRAD SIOUI :**

Bonsoir, Madame la Commissaire, bonsoir Messieurs les Commissaires. Oui, Hugues Sioui à ma droite et Sylvestre Sioui à ma gauche et, comme vous l'avez dit, nous représentons le Clan des Sioui, de la nation huronne, huronne-wendat.

2290

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien ce que je voulais vous demander, votre mémoire est au nom du Clan Sioui...

2295

**M. KONRAD SIOUI :**

De notre Clan.

**LA PRÉSIDENTE :**

2300

... ou de l'ensemble de la Nation?

**M. KONRAD SIOUI :**

2305

De notre Clan.

**LA PRÉSIDENTE :**

De votre Clan. Allez-y.

2310

**M. KONRAD SIOUI :**

Qui fait partie intégrante, par contre...

2315

**LA PRÉSIDENTE :**

Bien sûr.

**M. KONRAD SIOUI :**

2320

... de la nation huronne-wendat, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2325           Alors, nous vous écoutons.

**M. KONRAD SIOUI :**

2330           Merci, beaucoup.

2335           D'abord, on veut au départ affirmer très clairement notre appui inconditionnel à ce que la voie qu'on appelle la route 175 puisse être ouverte à nos frères et nos sœurs parce que quand on parle en matière autochtone, il y a de nombreux Montagnais, des personnes qui, avec nous, ont toujours partagé le parc des Laurentides et, bien sûr, les autres résidents du Lac-Saint-Jean, du Saguenay qui méritent et qui nécessitent aussi d'avoir un accès qui est à la hauteur de ce que sont ces gens, c'est-à-dire des gens qui vivent dans des régions, qui ont des besoins au même titre que nous ici à Québec et qui, pour les années prochaines, les années à venir, vont nécessiter aussi d'avoir une voie qui leur permet de peut-être avoir une meilleure qualité de vie parce que c'est incroyable les nouvelles qu'on a.

2340           Nous-mêmes, on est des grands utilisateurs du chemin, de la route, on est constamment à l'année sur ce chemin-là et ce n'est pas un luxe pour une société comme la nôtre au Québec d'avoir une nouvelle voie, un nouveau tracé, un tracé beaucoup plus conforme à la réalité. Mais en même temps, on veut partager avec vous aussi certaines préoccupations que nous avons relativement à ce tracé-là.

2350           D'abord, aujourd'hui c'est pour nous une journée historique. Le 25 mai 1990, il y a 15 ans aujourd'hui, la Cour suprême du Canada nous donnait raison. C'est-à-dire qu'après neuf ans de travail acharné par le Clan Sioui et bien sûr par beaucoup d'autre monde qui font partie de la nation huronne, la Cour suprême du Canada de façon unanime avait reconnu nos droits dans le parc des Laurentides, des droits aboriginaux, des droits issus de traités, des droits d'accès, des droits territoriaux, des droits qui découlaient de notre traité, un traité pré-confédération et des droits qui découlaient aussi de la Loi sur les Indiens.

2355           Alors, on veut partager cette joie-là aujourd'hui même, il y a 15 ans avec vous, et vous dire en même temps que les savants juges à l'époque, hommes et femmes disaient : «Voyons donc, il y a de la place pour les Hurons à travers ce pluralisme-là. Il y a de la place pour que les Autochtones aujourd'hui puissent vaquer à des occupations traditionnelles, en même temps qu'il peut y avoir d'autres utilisateurs et en même temps qu'on puisse tous peut-être, à un moment donné, coexister de façon pacifique et dans le parc et dans nos forêts.»

2360           Alors, je vous dis ça parce que ça a été une longue lutte du côté des Hurons. Vous savez que le parc national, le parc provincial a été institué au début du siècle et les Hurons qui occupaient les territoires, les Montagnais aussi, ont tous été évincés manu militari, du même coup du parc des Laurentides. Certains n'ont même pas été capables d'aller chercher ou de

recupérer leurs biens. Alors, ça a été une longue lutte en 90 qui nous a amenés à voir la Cour suprême reconnaître nos droits à l'intérieur du parc.

2370 Je suis accompagné de Hugues Sioui, c'est un grand chasseur, un chasseur de la Nation, un homme qui connaît le parc beaucoup plus que moi et qui, avant qu'on procède à des questions ou des échanges, pourrait vous entretenir un petit peu de ce que nous entendons, non pas seulement au niveau des droits.

2375 Les droits, je pense que nos droits... ces droits-là ils existent. Nous sommes conscients que ces droits-là n'existent pas de façon seuls, ils existent dans ce pluralisme-là comme on a expliqué tout à l'heure où les autres aussi ont des droits. Mais en même temps, notre préoccupation c'est de voir le parc des Laurentides devenir peut-être très très très différent de ce qu'on a connu auparavant.

2380 Et sans plus tarder, je laisserais Hugues Sioui vous entretenir un petit peu sur les préoccupations qu'on peut avoir, sur le plan de la faune, de la flore et de l'accès aussi à notre territoire.

**M. HUGUES SIOUI :**

2385

Allô!

**LA PRÉSIDENTE :**

2390

Allez-y.

**M. HUGUES SIOUI :**

2395 Moi, mes préoccupations c'est surtout en matière de faune et de flore parce qu'on sait qu'avec une route où est-ce qu'il y a de la vitesse, il y a beaucoup de nos amis, les animaux, qui perdent la vie, puis en ayant un quatre voies, il va avoir le double, peut-être quatre fois plus d'animaux qui vont... que ce soit des porcs-épics, des... toute notre nourriture, là, de tous les jours, là, bien il va y en avoir quatre fois plus qui vont mourir.

2400 Moi, initialement j'aurais vu... vu que c'est un parc puis vu que je suis chez nous puis... bien j'aurais vu une voie, là, un chemin à 40 kilomètres/heure, moi personnellement. Mais comme Konrad dit, on n'est plus dans des sentiers, là. Mais là, le monde à quatre voies, ils vont aller quoi? Ils vont aller, peut-être à la place d'aller à 90 kilomètres/heure, ils vont aller à 120, 130, hein? Ça va être beaucoup de vitesse, ils vont se sentir plus en sécurité, mais les animaux, 2405 il va y en avoir autant dans la rue, ils sont chez eux, les animaux.

2410 Ça fait que... je ne sais pas si le décompte, s'il y a eu d'autres exemples qui ont été pris dans des parcs nationaux concernant les voies d'accès ou s'il y a d'autres études qui ont été faites, je ne sais pas, dans d'autres provinces, mais si on compare ça avec un parc de conservation dans l'Ouest où est-ce qu'il y a un arbre aux 200 pieds, bien ce n'est pas pareil.



Nous autres, on traverse la brousse, on a des arbres, tiens, on a de la misère à passer... une souris aurait de la misère à passer à travers ça.

2415 Ça fait que les animaux, ils ont de la place pour se cacher puis il va toujours y en avoir, même s'ils mettaient une clôture électrique, bien il va avoir des ours, il va avoir des renards, ce n'est pas comme l'Allemagne nazie puis l'Allemagne... l'autre Allemagne, là, il va falloir... ils se parlent tout le temps ces animaux-là, là. Ça fait qu'un original qui est *callé* l'autre bord ou bien un castor, il va traverser, il va avoir quatre fois plus de chance de se faire frapper puis à des vitesses excessives, hein.

2420

Puis je ne le sais pas s'il va y avoir moins de morts aussi, moins de pertes de vies humaines dans tout ça, tu sais, à la fin de compte parce que, moi... on est tout le temps là nous autres, on n'est pas des utilisateurs, on est des occupants du parc.

2425

Puis en étant occupants du parc, bien on connaît le climat puis on sait que quelqu'un du Lac-Saint-Jean, quelqu'un qui a affaire à voyager souvent là, bien il faut qu'il soit en pneus d'hiver pratiquement 11 mois par année. Ça fait que toute de suite là, bien il y a des conditions extrêmes, on peut être au mois de... je ne sais pas, au mois d'août puis *pogner* une petite gelée le soir puis tiens, c'est fait. Moi, c'est surtout ça, là, mon point de vue.

2430

**M. KONRAD SIOUI :**

Les accès aussi.

2435

**M. HUGUES SIOUI :**

Ah! oui. Parce que présentement, on... tu sais, on a beaucoup de misère avec l'accès sur, tu sais, des... on vient pour rentrer supposons où est-ce qu'on a gagné en Cour suprême, au Sautauriski, il y a des cadenas, il faut aller chercher un cadenas à la SEPAQ. Là, ils ont mis un autre cadenas, là, puis là, nos affaires sont en haut, nos enfants sont là, on arrive les choses sont toutes barrées.

2440

Bien, on ne sait pas... aussi c'est une grosse grosse inquiétude sur notre accès à ces territoires-là aussi, là, hein. S'ils mettent des... je ne sais pas, moi, des barrières puis d'autres choses pour nous empêcher de vaquer à nos occupations, bien, c'est important parce qu'on a des tentes, on a des canots dans le bois qu'il faut aller protéger parce qu'on en a perdu beaucoup beaucoup aussi. On a perdu beaucoup de nos tentes, de nos affaires, ne pouvant pas aller protéger, bien on arrivait là, ça avait été vandalisé. Bien, il faut que nos choses soient en ordre. Merci.

2450

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Sioui?

2455

**M. KONRAD SIOUI :**

2460 Et puis, bien, on a à notre gauche monsieur Sylvestre Sioui, c'est la relève. On essaie de toujours maintenir les enseignements qu'on reçoit puis je pense que c'est pour le plus grand bien de la société québécoise. On n'est pas... on ne veut certainement pas être vus comme un problème, on veut être vus comme une solution ou partie de la solution. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2465 Merci. J'aimerais... d'abord, pour le territoire, là, des activités traditionnelles et tout ça, il va jusqu'à quel endroit, à peu près, plus loin que L'Étape ou...?

**M. KONRAD SIOUI :**

2470 Bien, on a toujours eu des ententes qui datent de toujours avec les Montagnais de Pointe-Bleue...

**LA PRÉSIDENTE :**

2475 Oui?

**M. KONRAD SIOUI :**

2480 ... les Montagnais du Lac-Saint-Jean. Le parc, on s'est toujours séparé le parc, on n'a jamais jamais jamais eu un problème, on n'a jamais eu une chicane comme on dit.

Au grand lac Pikauba et en montant, bien ce sont plus les Montagnais qui y chassent...

**LA PRÉSIDENTE :**

2485 Oui?

**M. KONRAD SIOUI :**

2490 ... puis en bas, à partir du grand lac Jacques-Cartier, Tharyholei, le lac des Neiges, la Sautauriski, le lac Malbaie, tout ça c'est les Hurons qui...

**LA PRÉSIDENTE :**

2495 Qui fréquentaient ces espaces?

**M. KONRAD SIOUI :**

On part de Wendake et on prend la petite rivière Saint-Charles. Rendu à la petite rivière Saint-Charles, en haut on traverse le premier lac Saint-Charles, le deuxième c'est le lac Huron,

2500 on a fait référence tout à l'heure à la rivière Hurons parce que c'est l'embouchure, c'est la charge  
du lac Huron et, rendu à la tête de la rivière Hurons, on a un portage qui nous amène à la rivière  
Jacques-Cartier et à la rivière Jacques-Cartier qu'on appelle la rivière Tharyholei, on  
commence... c'est notre boulevard, puis on monte... les différentes familles vont vaquer à leurs  
occupations sur les différents territoires, les Gros-Louis, les Sioui, les Picard, les Vincent.

2505

**LA PRÉSIDENTE :**

En quoi le tracé proposé actuellement par le ministère des Transports pourrait être  
limitatif pour la nation huronne en regard de leurs droits ou de leur accessibilité à leur site?

2510

**M. KONRAD SIOUI :**

2515 Bien, c'est un peu comme Hugues Sioui a dit tout à l'heure, tu sais c'est... on crée la  
réserve faunique, on crée un parc de conservation, on peut créer d'autres entités aussi dans le  
parc et chacune de ces entités-là possède un corps juridique en soi. Et dans ce sens-là, il y a  
des institutions qui se créent autour de ça et il y a des gens qui représentent ces institutions-là, si  
bien qu'au bout de la ligne, on arrive à des barrières où il y a deux cadenas. Avant ça, il n'y en  
avait pas; puis avant ça, il y en avait un; puis là, on est rendu qu'on en a deux.

2520

Notre préoccupation, c'est est-ce qu'il va y avoir deux parcs? Est-ce qu'il va y avoir trois,  
quatre institutions? Est-ce que tout ça va avoir... fait en sorte que pour nous, on va avoir plus de  
difficulté d'accès, plus de difficulté de se rendre ou de sortir de nos territoires et plus de difficulté  
de vaguer à des occupations traditionnelles? Donc, c'est une préoccupation qu'on a parce que  
déjà on voit que ça commence à se compliquer.

2525

Le parc de la Jacques-Cartier, il a été institué dans les années... au début des années 80  
et puis on ne nous a pas trop trop trop consultés dans ce temps-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

2530

Est-ce que le ministère des Transports, en regard du projet à l'étude, est-ce que vous  
avez été consultés par le ministère des Transports?

**M. KONRAD SIOUI :**

2535

Bien, peut-être le Conseil de la Nation.

**LA PRÉSIDENTE :**

2540

Oui?

**M. KONRAD SIOUI :**

2545                    Peut-être le Conseil aussi des Montagnais de Pointe-Bleue, de Mashteuiatsh.  
Pour ce qui est des entités comme les nôtres, on n'a pas été consultés, non.

**LA PRÉSIDENTE :**

2550                    Mais...

**M. KONRAD SIOUI :**

2555                    Mais on vous invite... c'est pour ça qu'on vous demande aussi de nous impliquer parce  
qu'on pense que l'autonomie gouvernementale pour les Autochtones comme pour n'importe qui,  
ça part de l'individu, le clan, la nation puis à un moment donné, il faut se prendre en main.

**LA PRÉSIDENTE :**

2560                    Ma collègue a quelques questions puis je vais vous revenir.

**M. KONRAD SIOUI :**

2565                    Oui?

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

Oui, bonsoir.

2570                    **M. KONRAD SIOUI :**

Bonsoir.

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

2575                    Est-ce que vous pourriez nous décrire un petit peu les activités traditionnelles que vous  
pratiquiez dans la réserve faunique des Laurentides? Quel genre d'activités vous pratiquiez?

**M. HUGUES SIOUI :**

2580                    On y pratique la pêche, on y pratique la cueillette de médecines, on y pratique la chasse  
au castor, la chasse au porc-épic, la chasse au gros gibier aussi, puis quand on a commencé  
notre bataille en Cour suprême, on était justement sur une pratique d'activités traditionnelles, on  
était en cueillette de médecines puis on était à la pêche, tout le clan.

2585                    **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Quand vous parlez de cueillette de médecines, c'est les plantes...?

2590 **M. HUGUES SIOUI :**

Des plantes, des racines, des produits animaux ou des glands.

2595 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Que vous utilisez dans les soins?

**M. KONRAD SIOUI :**

2600 Notre mère... notre principale mère de clan, madame Éléonore Sioui, ça a été sa principale activité économique pour prendre soin d'une bonne partie de notre famille...

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

2605 Ah oui?

**M. KONRAD SIOUI :**

2610 ... d'aller cueillir des plantes puis soigner des gens partout, en vendre, mais surtout soigner les gens avec ça et c'est comme ça qu'on a... plus certains... moi moins peut-être, mais plus Hugues et d'autres membres de notre clan qui ont appris les connaissances des plantes médicinales.

2615 Et il y a des jeûnes, des jeûnes printaniers, il y a toutes sortes de choses, toutes sortes de choses et c'est un ensemble de... ce n'est pas folklorique, c'est réel, c'est vrai puis... et on essaie de suivre le cycle de la nature puis de vivre avec en harmonie, puis notre cercle est assez grand pour accueillir d'autres personnes aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

2620

On comprend de votre intervention que vous auriez apprécié ou vous souhaiteriez d'être consultés en regard des activités que vous avez actuellement ou des orientations en matière de développement de ce territoire, étant donné... – j'espère que je vous suis bien –...

2625 **M. KONRAD SIOUI :**

Ça va bien, ça va bien.

**LA PRÉSIDENTE :**

2630

... étant donné que l'aménagement éventuel d'une quatre voies dans le parc pourrait éventuellement, vous dites, avoir un devenir très différent pour ce qui est des...

2635 Est-ce que vous pensez, par exemple, que l'accès plus facile au territoire de la réserve  
faunique et du parc et tout ça pourrait susciter un développement à l'intérieur même de la réserve  
ou une orientation différente ou est-ce que ça pourrait être négatif ou positif pour vous? Qu'est-  
ce qui serait... l'effet qu'il y ait un accès plus facile, est-ce que ça peut avoir un impact sur... selon  
vous, sur les orientations mêmes de tout ce territoire?

2640 Parce qu'on comprend que le projet est pour... selon ce qui nous est amené comme un  
des éléments de justification, c'est pour permettre l'ouverture, un accès plus facile à la région du  
Saguenay-Lac-Saint-Jean pour permettre éventuellement un développement économique plus  
structurant. Et certaines personnes ont suggéré, même la semaine dernière à Saguenay lors  
d'un mémoire, que ce lien-là pourrait être aussi utilisé, ce territoire-là, pour donner plus d'accès à  
2645 la population au territoire.

Est-ce que pour vous, est-ce que c'est dans ce sens-là que vous envisagez ou que vous  
pensez à une crainte ou au contraire, vous pensez qu'en étant consultés, ça pourrait être un  
plus?

2650

**M. HUGUES SIOUI :**

Bien c'est sûr... bien oui, c'est sûr qu'on a les mêmes craintes que les intervenants qui  
ont passé avant, là, que ce soit les craintes environnementales, les craintes de... tu sais, ce n'est  
2655 plus le même paysage après. Les cours d'eau qui sont changés; le sel, à la place de mettre du  
sel sur une voie, il y en a sur quatre voies. Il y a bien des choses, là. La flore existe aussi, là.

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

2660

Le déboisement.

**M. HUGUES SIOUI :**

Pardon?

2665

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

Le déboisement.

2670

**M. HUGUES SIOUI :**

Le déboisement, tout est là. Puis... bien, c'est comme on vous a dit tantôt, là, les  
animaux, les deux.

2675

**M. KONRAD SIOUI :**

C'est certain qu'à bien des endroits dans le monde, vous verriez... on s'aperçoit que là où  
on a, il y a une dizaine d'années, accueilli l'écotourisme, aujourd'hui il y a beaucoup de peuples

2680 autochtones, communautés autochtones qui commencent à se préoccuper d'un trop grand accès pour une trop grande clientèle dans des endroits qui devraient être maintenus protégés. Alors, dans ce sens-là, oui on a une préoccupation de ce côté-là aussi.

2685 Je pense que c'est un parc, il n'y a plus beaucoup d'endroits... comme vous disiez, madame Auclair, la déforestation, je pense qu'il s'agit de se promener un petit peu en avion ou même aux abords, on s'aperçoit que c'est incroyable le... même le parc de conservation commence à être touché par la déforestation. Alors, c'est une préoccupation.

**M. HUGUES SIOUI :**

2690 On est couchés dans nos tentes le soir puis il y a une voie puis, tiens, on se dit il faut s'éloigner de la route parce que des fois, on se met proches de la route, là, l'hiver ou l'été, là, nos tentes, puis tellement qu'il y a du vacarme puis du bruit, mais on ne veut pas aller trop loin parce qu'on amène des vieux, des enfants puis... ça fait qu'imaginez-vous à quatre voies. La pollution auditive, je peux comprendre le monde de Stoneham puis le monde qui vivent proche de cette 2695 rue-là aussi à l'année longue.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2700 Peut-être que ma question s'adresserait plus à la Nation, mais est-ce qu'il y a des sites historiques ou patrimoniaux qui pourraient être affectés si le projet se réalisait?

**M. KONRAD SIOUI :**

2705 Bien, Monsieur le Commissaire, il y en a certainement puis plusieurs aussi. Est-ce que la question... si la question avait été : est-ce qu'ils ont tous été identifiés? Je ne le crois pas. Je crois qu'il reste encore du travail à faire au niveau de l'identification d'un ensemble de sites.

2710 Mais par exemple, il y a des feux sacrés. Vous le savez, nous autres une des accusations dont on a fait l'objet, c'est d'avoir fait un feu là où ce n'est pas permis. Et effectivement, le feu qui a servi pendant... pendant, je dirais, des centaines d'années à notre clan à être entretenu, ce feu-là on l'a toujours respecté ce feu-là. Autrement dit, c'est un site sacré, c'est un site où il y a un feu ancestral, c'est le feu du Clan Sioui et...

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2715 Lui, il est localisé celui-là?

**M. KONRAD SIOUI :**

2720 Il est localisé celui-là. D'ailleurs il a fait le tour du monde, celui-là. Mais il y en a d'autres des sites beaucoup. Il y a des sépultures, il y a des endroits qui méritent... oui, c'est une très très bonne question, mais je dirais qu'avec... avec assurance, je dirais que tous ces sites-là n'ont pas encore tous été localisés et identifiés précisément.

2725 **LA PRÉSIDENTE :**

D'ailleurs, dans la foulée de la question de mon collègue, la communauté montagnaise de Mashteuiatsh a demandé à être dans une... lors de son intervention, a demandé d'être associée à la recherche archéologique des sites autochtones. Est-ce que c'est un aspect pour vous aussi sur lequel vous seriez sensibles ou intéressés?

2730 **M. KONRAD SIOUI :**

Bien, il faut reconnaître que la nation montagnaise, nos frères, nos sœurs, nos voisins, sont en négociation territoriale globale, alors que les Hurons ne le sont pas en négociation territoriale globale. Et ça, ça a une incidence sur les programmes et l'accès à ces programmes-là justement pour de la recherche de cette nature-là.

C'est bien difficile, quand on n'est pas en négociation territoriale globale, d'aller chercher les argents, les subsides. Mais ça serait peut-être intéressant de votre côté de... peut-être du côté des Hurons ou des clans, les différents clans des Hurons, de recommander qu'il y ait une étude plus poussée à propos des sites, à propos des endroits, à propos de la territorialité elle-même et en même temps peut-être que ça aurait une incidence aussi sur les fameux accès.

Il y a des endroits, des zones qui sont plus touchées au niveau des accès que d'autres. Et dans ce sens-là, ça aurait comme conséquence d'aider énormément, une meilleure compréhension de la part des gouvernements, des autorités parce que souvent on... quand il y a des problèmes c'est souvent à cause qu'on ne se comprend pas, mais peut-être que ça serait... je ne sais pas si ça dépasse votre mandat, mais ça serait quelque chose qui serait très très bien accueilli, autant du côté Montagnais que du côté Huron puis je suis certain, par ricochet, du côté de la société québécoise dans son ensemble parce que ça touche tous les utilisateurs de la région.

2745 **LA PRÉSIDENTE :**

2755 Merci infiniment de votre participation.

**M. KONRAD SIOUI :**

2760 Ça nous fait plaisir. Bonne soirée.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonne soirée. Alors, nous allons prendre une petite pause et revenir dans quelques minutes avec d'autres intervenants.

**20 h 55 – SUSPENSION DE LA SÉANCE**

**21 h 16 – REPRISSE DE LA SÉANCE**



**LA PRÉSIDENTE :**

2770

Alors si vous voulez vous approcher, nous allons reprendre. Alors je vais appeler le prochain participant. Pour l'Association pour la protection de l'environnement du lac Saint-Charles et des Marais du Nord, l'APEL, monsieur Pierre-Jules Lavigne.

2775

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

Bonsoir, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires.

**LA PRÉSIDENTE :**

2780

Bonsoir, bienvenue.

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

2785

Alors pour le bénéfice des gens qui sont dans la salle, je prends deux secondes pour présenter qui est l'APEL du lac Saint-Charles. L'APEL, ça veut dire Association pour la protection de l'environnement du lac Saint-Charles. Nous sommes un organisme à but non lucratif; nous fêtons cette année notre vingt-cinquième anniversaire.

2790

Notre mission, c'est de protéger et mettre en valeur le riche patrimoine écologique du bassin versant du lac et de la rivière Saint-Charles pour une population immédiate de plus de 30 000 personnes, celle qui accueille d'ailleurs à tous les jours les Jeannois et les Saguenéens après leur traversée du massif des Laurentides.

2795

Si vous voulez une image de l'importance stratégique de la richesse du bassin versant que nous nous évertuons à protéger depuis 25 ans, ce bassin-là, au niveau de la Capitale nationale, dites-vous que les eaux qu'il recueille à partir... juste en bas de la rivière Cachée, en haut de la rivière des Hurons, rivière des Hiboux, et cetera, ces eaux-là ont pour fonction d'alimenter en eau potable plus de 300 000 personnes quotidiennement, c'est-à-dire près de

2800

50 % de la population de la Capitale nationale.

Vous comprendrez pourquoi nous n'hésiterons pas une seule seconde à vous donner l'heure juste à l'égard de ce projet, notre heure, quoi.

2805

Depuis 25 ans, l'APEL a développé des connaissances approfondies au niveau du bassin, ses écosystèmes. Nous servons souvent de référence auprès des ministères, municipalités, nous avons d'ailleurs comme partenaires la Ville de Québec, la Ville de Stoneham, Environnement Canada, le ministère du Développement durable et de l'Environnement du Québec.

2810

On est propriétaires d'ailleurs d'une réserve naturelle en milieu privé sur le territoire. Nous avons aussi comme partenaires Emploi Québec, Canards illimités, Fondation de la faune, et cetera.

2815           Puisque ce projet se passe chez nous, sur notre bassin versant, mais aussi dans un environnement régional plus global, notre objectif est donc de contribuer à en minimiser les impacts. Nous souhaitons que ce projet se développe en très grande harmonie avec les actions en cours dans notre milieu. Il doit contribuer à maintenir et améliorer notre milieu de vie et non l'inverse, tel que nous le constatons à la lecture du projet qui nous a été déposé.

2820           Alors on a un mémoire d'une quinzaine de pages. Je viens de faire un effort de synthèse, là, j'ai griffonné pendant que les autres personnes passaient, je m'en excuse de ne pas les avoir écoutées mais j'ai griffonné cinq pages, ça fait que je n'y vais donc pas de tous les détails. Si vous avez des questions sur des détails, bien j'y répondrai dans la deuxième partie.

2825           Alors on aimerait être dans la position pour vous dire : «Quel beau projet que vous nous offrez!» Malheureusement, on est obligés de mettre un petit bémol. On aimerait avoir à choisir entre du bleu turquoise ou du beau rose bonbon, mais ce n'est pas aussi simple que ça, ce n'est pas aussi bonbon que ça.

2830           À vrai dire, nous sommes déçus de la qualité de l'intervention qui est proposée par le MTQ dans le bassin versant. Tout de go, nous disons non à votre proposition, un non très clair, très simple, qu'on va nuancer, et nous vous proposerons par la suite des éléments de ce qui est pour nous un projet acceptable dans ce bassin versant de la Saint-Charles.

2835           Il faut se comprendre, on n'est pas contre l'amélioration de l'infrastructure routière, mais nous refusons la proposition dans ses éléments tels que présentés. Voici les motifs.

2840           Localement. Localement, on considère qu'on abuse carrément d'une population qui a choisi d'habiter dans un milieu naturel et qui se verra... ce milieu-là se verra irrémédiablement affecté, entre autres par le bruit.

2845           Les gens en ont parlé, ceux qui ont passé plus tôt en soirée, leur qualité de vie va être affectée mais également, dites-vous une chose, la qualité... non, je devrais dire la valeur de leur propriété va en manger un coup assez sérieux. On ne peut pas vendre dans le bois à 20 minutes, 30 minutes de Québec, à 40 kilomètres de chars par jour, des beaux lots champêtres, si on est entourés de trois infrastructures routières qui vont générer évidemment beaucoup de bruit et beaucoup de problèmes.

2850           Au niveau municipal, on constate que le projet coupe la vallée de Stohenam en deux. Elle contraint la municipalité de Stoneham à un développement municipal morcelé entre la route ancestrale, l'actuelle 75, et le futur quatre voies.

2855           Au niveau régional – vous remarquez qu'on augmente notre échelle à mesure – au niveau régional le bassin versant, bien, va se voir affecté dans la vocation verte écotouristique du nord de la Ville de Québec. Depuis 10 ans l'APEL met l'accent avec ses partenaires de Stoneham, de la Ville de Stoneham et de la Ville de Québec, sur l'importance de développer de façon écotouristique tout le nord, toute cette ceinture verte.

2860 La présence d'une réserve d'eau potable qui s'alimente à partir de la rivière des Hurons  
 risque d'être perturbée par tous les éléments qui découlent de quoi? Qui découlent de la  
 construction bien sûr, mais ça c'est temporaire, mais qui vont découler de l'entretien et de l'usage  
 permanent de cette voie routière, de cette importante voie routière. Les mesures de protection  
 qui sont proposées sont vraiment minimales à cet égard-là.

2865 Au niveau provincial, là on est un peu plus cinglants, on trouve qu'il n'y a pas eu de  
 véritable étude d'impact. Lorsqu'on examine l'article 31, tout l'article qui régit les éléments des  
 études d'impact, celle-ci ne correspond pas aux standards d'études, à savoir qu'il n'y a pas eu de  
 scénarios alternatifs qui ont été étudiés pour regarder si ça va être bleu turquoise ou rose  
 2870 bonbon, vraiment il n'y a rien eu de ça. Il y a un projet, puis on dit : «C'est ça, puis voici les  
 impacts, puis go, on y va de toute façon.»

Le nouveau tracé ne fut donc pas évalué selon les règles que les études standard se  
 donnent habituellement. Donc l'étude a été menée sans égard à la procédure et de plus elle fut  
 2875 jugée irrecevable par plus de trois ministères. Malgré tout, la décision politique fut d'aller de  
 l'avant.

Au niveau provincial également, le Québec ajoute sa signature à celle du Canada  
 concernant le récent accord de Kyoto. L'aspect des gaz à effet de serre et du développement  
 2880 durable, on ne peut pas dire que le projet qui nous est présenté tient compte de ces deux  
 variables importantes.

De plus, le ministère des Transports du Québec n'a pas encore de politique de  
 développement de transports en fonction du développement durable ou en fonction des accords  
 2885 de Kyoto, donc à nos yeux, ce serait urgent qu'un projet de cette ampleur, de l'ordre du milliard,  
 de plus de 200 kilomètres, s'il est là pour une durée de vie de 25-30 ans, que ce projet-là au plus  
 vite soit révisé et qu'il s'inscrive carrément selon les accords internationaux qui viennent d'être  
 signés et selon la volonté politique du gouvernement québécois de s'inscrire désormais dans le  
 développement durable.

2890 Au point de vue financier maintenant, est-ce que l'estimation des coûts et des bénéfices  
 directs et indirects sur une phase de court terme, de moyen terme et de long terme sur les  
 aspects sociaux, économiques et environnementaux furent pris en compte?

2895 On est obligés de dire non. On n'utilise pas une méthode d'estimation qui reflète tous ces  
 aspects.

On pose également la question : est-ce que les problèmes que l'on veut régler avec ce  
 milliard vont vraiment être réglés par une voie routière à quatre voies? Est-ce que les générations  
 2900 futures vont devoir payer cet investissement? Il y a des chances que oui.

Point de vue biogéophysique, nous croyons qu'une autoroute ou une route à quatre voies,  
 avec les conditions climatiques qu'il y a dans le massif des Laurentides, nos amis Wendat... de

2905 Wendake tout à l'heure le disaient, c'est 10-11 mois par année d'intempéries, donc les conditions massif qui sont là, qu'il y ait un quatre voies, ça n'améliore pas en rien la sécurité.

2910 Dans notre document on le dit, s'il se met à neiger... je regarde, moi, quand je prends la 20 ou la 40, dès qu'il se met à neiger, il n'y a plus juste une voie qui est utilisée, l'autre voie est toute blanche, elle ne sert pas. Pourquoi? Parce que quand les véhicules roulent, si on veut que l'abrasif ait un effet, l'abrasif doit être déplacé, le fondant doit être déplacé par les véhicules, O.K., et finalement ça finit par avoir une voie dégagée, mais ça ne se fait pas en cinq minutes, ça peut prendre une dizaine d'heures pour arriver à ces résultats-là.

2915 Au niveau sécurité au niveau faunique, le projet proposé à nos yeux n'amène pas de réduction d'impact du nombre d'accidents qui va être causé avec la faune. Si on met plus de fondants, si on a un boulevard plus large, si on a une emprise plus large, c'est évident que les orignaux – on le voit ces jours-ci, là, les mouches commencent à sortir – vous allez dans le bout de Champlain, passez à 7 h 45, vous allez voir des orignaux sur le bord de l'autoroute, ils sont là, même sur le bord du fleuve, tu sais. Alors pourquoi? Ils cherchent le vent, ça fait qu'à la  
2920 brunante, dans le massif des Laurentides, un beau corridor de quatre voies plus l'emprise centrale et les emprises de dégagement pour la vision de chaque côté, c'est le paradis pour un orignal.

2925 Le comportement des usagers est souvent remis en cause au niveau des accidents. Est-ce que le comportement des usagers va changer si l'autoroute est de quatre voies?

2930 Pour avoir vécu au Saguenay pendant trois ans, et je devais venir souvent à Québec, j'ai estimé ma vitesse moyenne, je m'amusais à calculer ça, je me rappelais de nos petites règles dans nos cours de physique en dixième année : espace égale vitesse multipliée par le temps, puis je dégageais ma vitesse moyenne. Du point A au point B, grosso modo, ça me donnait 95 km à l'heure.

2935 Sur l'autoroute que je prends, la 20 ou la 40, quand je descends à Montréal pour la *job*, bien, ma vitesse moyenne, je dis bien la moyenne parce que je roule pas mal plus vite que ça, ma vitesse moyenne entre le point A et le point B est de 115 km à l'heure. Alors est-ce que le comportement des usagers, avec le climat qu'on a, avec une vitesse accrue, qu'il arrive un *hazard* de route – excusez l'anglicisme – un orignal, n'importe quoi, à cette vitesse-là, on a moins de temps de réaction.

2940 À cette vitesse-là, également, on augmente de 20 % les gaz à effet de serre, soit dit en passant.

2945 Point de vue technique, le fameux bruit de fond, les gens en parlent depuis tout à l'heure. Vous connaissez la configuration de la vallée à Stoneham, c'est clair qu'il va y avoir un bruit de fond continu qui est amplifié par quoi? Par les parois rocheuses. Si on fait une voie de contournement un petit peu surélevée, vous pouvez être sûrs d'une chose, on va tailler la montagne, ça va constituer une paroi verticale sur laquelle le son va rebondir et s'amplifier après

ça dans la vallée partout, ça fait qu'imaginez les gens qui vivent là, là, ils n'ont même pas besoin d'ouvrir leur système de son, ils ont une musique ambiante à la journée longue.

2950

Les mesures que le MTQ utilise pour le son, la méthode utilisée n'est pas celle recommandée par l'Organisation mondiale de la santé. C'est une mesure qui se fait à différentes périodes de l'année, à différents moments de la journée et qui est beaucoup plus représentative de ce que peut percevoir ou ressentir la population. D'ailleurs, les citoyens de Stoneham ont fait des mesures, ils sont arrivés au résultat de 70 dB.

2955

Dans l'étude qui a été faite, soutenue par le ministère des Transports, on arrive curieusement à 50 dB, c'est tout de même un écart de 40 %, hein, qui est assez majeur.

2960

Au niveau environnemental, je suis toujours dans les conditions pourquoi on rejette le projet, il n'y a pas de bassins de sédimentation, de bassins de captage ou de bassins de rétention qui sont proposés. Les sédiments fins, l'eau qui est chargée de traces d'hydrocarbures, de sels, donc de fondants qui sont devenus en solution dans l'eau, se dirigent tous inévitablement vers la réserve d'eau potable.

2965

La qualité de l'eau dans cette réserve va diminuer, tous les sédiments qui sont charriés par les coups d'eau puisqu'on aura augmenté de façon très importante le dégagement, donc l'imperméabilisation du territoire, ça entraîne quoi? Ça entraîne une vitesse accrue du liquide, une vitesse accrue de l'eau qui va, à ce moment-là, plus que l'eau est rapide, plus qu'elle a la capacité de charrier des sédiments, et inévitablement se retrouve dans les habitats.

2970

Tout à l'heure j'écoutais parler de la tradition de pêche qu'il y a le long de la rivière des Hurons, effectivement l'habitat du poisson va être très réduit par ça.

2975

Il y a sous-entendu à ce que je disais tout à l'heure, le risque de coups d'eau, c'est-à-dire de crues rapides à cause de l'imperméabilisation d'une grande surface comme celle qui est proposée, vont être très importantes.

2980

Au niveau des sels et des abrasifs dans le bassin versant pour le tronçon entre le soixantième et le 84, de mémoire, là, kilomètre, on parle de 1000 tonnes de plus annuellement qui va être une charge supplémentaire dans le bassin versant. Ça fait que là, 1000 tonnes de quoi, d'abrasifs, ça veut dire des cailloux, ça veut dire du sable, et de fondants, ça veut dire des sels de sodium et de calcium, alors tout ça inévitablement, c'est malheureux, mais ça ne s'évapore pas, ça s'en va inévitablement dans la rivière des Hurons et en bout de ligne dans la réserve d'eau potable.

2985

Est-ce que le passé peut être garant de l'avenir? Je pense que oui. Si on regarde le tronçon qui a été fait du 53,5 kilomètre au soixantième kilomètre terminé il y a deux ans, plus le tronçon antérieur dans la région de Notre-Dame-des-Laurentides, je peux vous dire, comme résident du lac Saint-Charles, lorsqu'on est sur notre réserve privée dans le fin fond du lac, dans la baie Charles-Talbot, depuis deux ans, le bruit se rend jusque là. On entend les freins Jacob à 2 h du matin, n'importe quoi, là, tu sais, depuis qu'il y a des parois verticales qui ont été taillées

2990

2995

dans la montagne pour faire passer le chemin, ça rebondit, puis là il n'y a rien qui arrête le bruit, c'est curieux, ça arrive sur le lac, puis là il n'y a encore rien qui l'arrête, puis ça va jusque dans le fond de la baie Charles-Talbot.

Ça fait qu'imaginez-vous, on ressent ça à peut-être 7-8 km. À 7-8 km linéaires, là, on ressent cet impact sonore.

3000

Il n'y a rien pour prévenir les déversements lorsque la dernière côte arrive en bas à Notre-Dame-des-Laurentides, la petite rivière Jaune qui arrive du lac Beauport et qui est une des charges... la deuxième charge importante de la réserve d'eau potable, il n'y a rien à ce niveau-là. Si une remorque, un camion, un citerne se déverse, c'est direct dans la réserve d'eau potable. Il n'y a rien.

3005

Donc il y a des nuisances permanentes, il n'y a pas de mesure d'atténuation, alors on dit non, nous, à un quatre voies sur toute la longueur du projet et on pense que le projet proposé, ça fait peut-être 10 ans, 15 ans qu'il est sur la table à dessin, il a été déterminé par des préceptes qui datent d'une autre époque.

3010

Maintenant que Kyoto est signé, maintenant que notre ministre de l'Environnement et du Développement durable, maintenant que notre premier ministre a rédigé le premier plan vert au Canada dans les années 90 lorsqu'il était au parti Conservateur, on dit : «Ces gens-là nous ont convaincus qu'ils voulaient s'en aller vers le développement durable.»

3015

Alors le projet, puisqu'il date – il est presque préhistorique à mes yeux, là – puisqu'il a été conçu depuis une dizaine d'années, il date vraiment d'une autre époque et il mériterait d'être revu.

3020

Alors c'est clair à nos yeux, si on revient à l'échelle du bassin ici, on rejette tout ce qui peut se faire à flanc de montagne.

3025

L'APEL dit oui à quoi? L'APEL dit oui à l'axe actuel de la route 175, elle doit être étudiée, elle doit être prise en compte dans les scénarios comme l'exigent d'ailleurs les véritables études d'impact.

L'objectif numéro 1 qu'on a, c'est le respect des citoyens qui ont choisi de vivre dans la ceinture verte de Québec.

3030

Notre objectif numéro 2, qui est équivalent à nos yeux à l'objectif numéro 1 et qui rejoint pourquoi les gens vivent dans ce pays-là, c'est l'environnement, c'est la qualité de l'environnement. Donc tout ce qui est bruit, tout ce qui peut affecter l'eau, doit faire l'objet de mesures absolument exceptionnelles.

3035

Le projet n'est pas issu d'une politique des transports qui s'inscrit dans le développement durable. Nous, ce qu'on propose, c'est... on imagine qu'une politique de transports, au

gouvernement du Québec, elle doit être multimodale. Penser uniquement en termes de routier pour assurer le développement économique interrégional, à nos yeux c'est illusoire.

3040 Pourquoi, sur la Côte-Nord, Kruger, Alcoa, Alouette, désormais tout ce qui s'appelle carburant, ils le reçoivent par bateau? Ils ont abandonné la folie de traverser le massif des Laurentides dans Charlevoix, de traverser le fjord du Saguenay et après ça de se rendre à Baie-Comeau ou à Sept-Îles avec des camions-citernes. Ils ont abandonné ça depuis un an ou deux.

3045 Le gouvernement fédéral, dans sa politique des transports, recommande que tout transport de carburant se fasse désormais par bateau lorsque c'est possible.

En faisant cette mesure-là au niveau du massif des Laurentides, du projet reliant le Saguenay et la Capitale nationale, ça amènerait une réduction de 7 % du transport lourd.

3050 Il y a aussi un nombre effarant de camions qui roulent allèges, qui roulent à vide. Heureusement, il en roule moins à vide quand ils arrivent du Saguenay, ça veut dire que c'est une région économique qui exporte; par contre, quand ils partent de Québec pour monter au Saguenay, il y a 20 % de plus de camions vides, tant mieux pour le Saguenay dans un sens,  
3055 mais on pourrait éviter ce camionnage qui ne sert à rien avec une meilleure planification. Je n'ai pas la solution, mais il y a de quoi à faire à ce niveau-là.

Actuellement on se base sur ces chiffres-là pour dire : «Il faut un quatre voies.» Ah bon. Un quatre voies de un milliard et plus. Est-ce qu'il y a eu une rationalisation de ce côté-là?

3060 Également, au point de vue sécurité, est-ce que tout a été tenté pour éliminer les problèmes avec les orignaux? Est-ce que tout a été tenté avec des panneaux comme on voit dans l'Ouest qui détectent le mouvement et qui préviennent les conducteurs de la présence d'un animal?

3065 Est-ce qu'il y a eu suffisamment de présence policière, comme on peut voir dans l'Ouest canadien, comme on peut voir dans les régions américaines de l'Ouest où il y a beaucoup de faune, est-ce que la présence policière a été suffisante pour civiliser – excusez-moi le mot, mais entre guillemets – le comportement de certains conducteurs pressés de se rendre à Québec?

3070 Juste ces mesures-là, qui semblent pourtant très simples et qui ne coûtent pas un milliard qu'on devra payer sur au moins une génération, n'ont pas été tentées à nos yeux, et celles-ci auraient un impact très positif sur la sécurité.

3075 On souhaiterait également, on dit oui aussi à la mise en place de mesures extrêmement précises pour réduire toute source de bruit dans la conception même de la route, de rendre accessibles de façon très sécuritaire tous les lots forestiers pour les gens qui, dans cette région agro, surtout forestière – l'agro est plutôt faible dans ce coin-là – mais il y a plein de lots forestiers et les gens coupent du bois, les gens ont des érablières, et dans le concept qui est  
3080 établi, même si la vitesse est réduite à 90 km à l'heure, c'est carrément insécuritaire lorsque quelqu'un veut se rendre à son lot puis que la charrue a passé une demi-heure avant lui et puis

qu'il y a un banc de neige de trois pieds, il ne peut pas rentrer, son char est carrément sur l'accotement, sur une autoroute, il y a comme un problème là, tu sais.

3085 Tu arrêtes sur le bord d'une autoroute pour regarder des canards, la police arrive puis elle te donne un ticket, là, tu sais. Ça fait que pourquoi que là, ça serait toléré? C'est carrément insécuritaire.

3090 On souhaiterait aussi qu'il y ait une mise en place avec les municipalités concernées, avec les organismes du milieu comme le nôtre, un suivi à long terme de l'environnement et que soient mises en place les mesures de mitigation qui en découlent, qui n'auraient pas été prévues ou qui auraient été inadéquates dans la prévision de ce projet.

3095 Globalement, sur 200 km, on n'accepte pas l'attitude du ministère des Transports de morceler le projet. Je comprends qu'il y a des contraintes budgétaires, mais si le projet a 200 km, qu'ils fassent une fois pour toutes une étude dans la perspective du développement durable et dans la perspective des accords de Kyoto, et là, qu'on rafraîchisse les justificatifs, qu'on actualise les justificatifs pour que ce projet soit recevable, mais la démonstration n'est pas faite.

3100 En conclusion, les enjeux nationaux, quels sont-ils? La population diminue au Québec, le coût du pétrole, quand je suis arrivé à Lac-Saint-Charles il y a neuf ans, je payais le pétrole 48 ¢ le litre, là on est à près de 1 \$ le litre, le double. Dans dix ans, ça va être 2 \$ le litre. Dans 40 ans, on prévoit une pénurie totale de l'essence comme carburant.

3105 Avec ces données-là, est-ce qu'une autoroute à quatre voies est pertinente à cet égard?

3110 Au Québec, nous sommes dans une société mature au point de vue démographique. Nous ne sommes pas une société en croissance, la population vieillit. Elle n'est pas simplement mature, elle est en décroissance, on estime que d'ici 2025 la population du Saguenay aura diminué de 28 %.

3115 Alors, lorsqu'on est en décroissance, il faut que la méthode d'estimation des coûts au point de vue social, au point de vue économique et au point de vue environnemental, soit la méthode utilisée.

3120 Qui va payer ce milliard et plus si la population est en décroissance? Si la population est en décroissance, a-t-elle besoin sur 200 km dans un climat, dans un massif où de toute façon l'utilité d'avoir un quatre voies est très atténuée à cause justement des considérations climatiques, est-ce que donc cet élément est toujours justifié?

3125 À notre avis, il faut définir un projet avec une nouvelle vision des transports, à savoir les solutions multimodales de transport comme on vous parlait. À ce moment-là, l'argument économique va rejoindre celui du développement durable.

Merci.



**LA PRÉSIDENTE :**

3130           Merci beaucoup. Alors je vais passer la parole à mon collègue, monsieur Marquis, qui a quelques questions.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

3135           Merci, Madame la Présidente.

          Alors concernant les bassins de rétention pour retenir les abrasifs, le MTQ a mentionné que les emprises végétalisées retiendraient les abrasifs et, bien sûr, de votre côté, vous proposez plutôt d'avoir à la fois des bassins de rétention pour le déversement accidentel et pour les  
3140 abrasifs. Pouvez-vous peut-être nous expliquer votre inquiétude un peu plus?

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

          Bien, l'inquiétude... le long de toute voie carrossable, il y a des fossés. Même si le  
3145 chemin est rehaussé de 15... de 5 mètres, mettons, de 15 pieds, puis qu'on a mis du gazon là-dessus, là, il ne faut pas se faire de peur, là. Lorsqu'il mouille à *siaux* comme on peut voir, ou lorsque c'est le printemps puis que ça fond, il y a une prise en charge, par l'eau, des matériaux.

          La couverture végétale sur les flancs des fossés et sur l'emprise même du chemin, donc,  
3150 peut atténuer ce transport-là, mais il est en bout de ligne, sur 6 mois, il est pris en charge par l'eau, il ne devient pas un sol pour autant.

          Au niveau du deuxième aspect de votre question, bien là, ça concerne plus qu'est-ce qui  
est... on pense plus à des accidents, genre camions-citernes ou autres déversements.

3155           Là, ça prend des bassins, près des cours d'eau, qui soient capables donc de retenir ces effluents-là avec la capacité d'intervention, à cause des kilomètres et des kilomètres à franchir, la capacité d'intervention lorsque, je ne sais pas, moi, 10 000 gallons se retrouvent subitement dans l'environnement, bien, il faut quelque chose qui capte ces éléments-là puis qu'on traite le sol en  
3160 question.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

          Concernant les bassins de rétention à nouveau, selon vous, ça devrait pouvoir prendre,  
3165 disons, les débits de crue lorsqu'il y a des précipitations importantes?

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

          Oui, ça peut servir à ça, définitivement. Ça peut ralentir la vitesse des eaux, ça peut  
3170 ralentir les hausses de niveau qu'on observe sur les rives, à savoir que ça étale... au lieu que ça se passe en 3-4 heures, comme on observe présentement sur la rivière des Hurons ou au lac

Saint-Charles, lorsqu'il pleut pendant 24 heures, 36 heures, l'eau fait carrément un gain de 1 pied, 2 pieds dans le lac; sur la rivière des Hurons, la vitesse de l'eau augmente.

3175 S'il y a des bassins du genre, au lieu que ça se passe en quelques heures, en une demi-journée, bien là, on cherche donc à atténuer pour que le tout se passe sur 12 heures, sur 24 heures, qui fait que la même quantité d'eau qui est tombée s'écoule plus lentement et donc ça amène quoi, ça, comme valeur? Ça évite l'érosion des berges.

3180 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

J'aurais une autre question, si vous me permettez. Concernant le suivi, vous parlez d'un suivi environnemental à long terme.

3185 **M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

Oui.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

3190

Est-ce qu'on pourrait savoir un peu, pour vous, ça signifie quoi, le «long terme» dans ce cas-là?

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

3195

Bien, je pense à deux principales mesures qui devraient être suivies, qui devraient faire l'objet d'un monitoring : on pense à la qualité de l'eau et on pense au bruit.

3200

Évidemment, il y a peut-être un ensemble d'autres paramètres, mais une fois qu'une route est là, si les écureuils se font écraser, bien tu sais, c'est dommage, là, mais la route sera toujours là.

3205

Sauf que les deux aspects que je viens de vous décrire, qui est à la fois le milieu de vie des gens et la qualité de l'eau nécessaire pour 300 000 personnes, ça, ça peut faire l'objet d'un suivi, surtout lorsqu'on remarque ces 1000 tonnes de plus par année qui vont être larguées dans le bassin versant, c'est absolument énorme en termes d'abrasifs et de fondants.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

3210

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3215

En regard de ce qui existe actuellement, parce que vous parlez de l'inquiétude que vous avez en regard justement de l'augmentation des fondants qui seraient utilisés et des sels abrasifs, mais on comprend qu'actuellement il n'y a rien qui se fait à ce niveau-là, donc il y a un

risque actuellement déjà en regard des impacts à la fois des eaux du ruissellement, les sels de déglacage, qu'un éventuel accident avec des matières à risque.

3220 **M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

Bien, je vous rappelle effectivement la côte, à Notre-Dame-des-Laurentides, là, vous êtes sans doute passée par là. Tout le monde qui arrive du Saguenay passe là puis la voit bien, la belle église à droite puis la rivière Jaune est juste là, puis il n'y a rien, là. Des beaux petits arbustes horticoles, là, qui ont été plantés, bon c'est tout, là.

3225 C'est comme ça pour la rivière Jaune, est-ce que tout le long... toute la section de la rivière des Hurons qui est la plus importante charge pour la réserve d'eau, est-ce que des mesures comme ça sont facultatives?

3230 À nos yeux non, elles sont essentielles et indispensables. Je ne sais pas si je réponds bien à votre question?

**LA PRÉSIDENTE :**

3235 Bien, oui, je comprends, j'apprécie ce que vous nous amenez comme éléments, mais ce que je voudrais comprendre, c'est qu'il y a une préoccupation.

Bon, la Ville aussi en a fait état, la Ville de Québec, cet après-midi, il y a une préoccupation importante en regard de l'impact d'une éventuelle construction, et pas juste la période de construction, mais durant la période d'utilisation de la route.

3240 Il y a une très grande appréhension en regard des impacts ou des répercussions que ça pourrait avoir sur, dans le fond, l'alimentation en eau potable pour la Ville.

3245 Mais ce que je constate, c'est que dans le fond, jusqu'à maintenant, est-ce qu'il n'y a pas eu cette préoccupation-là? Parce que la route elle existe, actuellement.

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

3250 Oui, oui, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3255 Il y a eu déjà même des travaux qui ont été faits à deux reprises. C'est la première fois qu'on a cette préoccupation-là ou...?

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

3260 Nous, à l'APEL, ça fait six ans qu'on en parle. On a amené la direction de l'environnement de la Ville de Québec et les services techniques dans la Municipalité de Lac-

Saint-Charles et on est arrivés, on a pris une rue dont les fossés se déversaient direct dans la réserve d'eau potable, et là on leur a dit : «Qu'est-ce que vous faites?»

3265           Là on a parlé de marais épurateurs, et cetera, bon. Et ils en ont fait un à l'échelle pilote, il est toujours à l'échelle de démonstration.

3270           Même pour la Ville de Québec, quelque part, c'est une nouvelle réalité. Mais pourquoi c'est une préoccupation? De un, il n'y a aucun véhicule à essence qui est autorisé sur le plan d'eau, que ce soit le lac Delage ou le lac Saint-Charles, pourquoi? Parce que ça rejette des hydrocarbures.

3275           Les hydrocarbures sont réputés cancérigènes. Vous allez me dire que ça en prend plus que deux gouttes, c'est clair, sauf qu'une route avec les graisses, avec les huiles qui se perdent, et cetera, tout ça à l'état de trace, tous ces hydrocarbures à l'état de trace, se retrouvent inexorablement dans le circuit aquatique, et lorsqu'on pose la question au gérant de l'usine qui traite l'eau pour les 300 000 personnes qui s'en abreuvent quotidiennement, c'est un traitement à l'ozone, c'est un traitement qui intercepte les particules lourdes, mais d'aucune manière les usines en place au Québec n'interviennent pour filtrer tout ce qui est pollution, poisons, hydrocarbures.

3280           Il n'y a rien, rien, rien. Une fois que c'est dans l'eau, c'est fini, tout le monde en boit, point à la ligne. Donc c'est une préoccupation.

3285           Pour nous, c'est récent comme préoccupation, 6-7 ans, comme je vous dis, mais on est conscients que c'est un enjeu qui est incontournable.

**LA PRÉSIDENTE :**

3290           Ma collègue aurait une question.

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

3295           Bonsoir, monsieur Lavigne.

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

Oui, madame Auclair?

3300           **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

3305           Dans le projet qui a été présenté par le promoteur, bon, il y a des pertes anticipées de l'habitat du poisson et le promoteur nous a déposé un plan de compensation de l'habitat du poisson. Alors je pense que vous avez été associé à la réalisation de ce plan de compensation?

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

On va l'être.

3310

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

Pardon?

3315

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

On est supposés l'être.

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

3320

Oui?

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

3325

On a collaboré à l'édification du projet, là, effectivement.

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

En fait, vous avez identifié des sites qui pourraient être restaurés...

3330

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

Oui, oui.

3335

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

... qu'il pourrait y avoir création d'habitat sur la rivière des Hurons et également la rivière Hiboux. Il y a, en fait, une quinzaine de sites, je pense, qui ont été identifiés.

3340

J'aimerais savoir, d'abord pour la sélection de ces sites-là, est-ce que les ministères qui ont des vocations fauniques, des vocations de protection faunique, est-ce qu'ils ont été impliqués dans le choix de ces sites-là?

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

3345

Eh, mon doux, je serais malheureux de vous répondre directement. Mon confrère qui travaille pour l'APEL, Jérôme, a travaillé sur ce dossier-là, il pourrait peut-être répondre s'il y a eu une concertation avec le ministère de la Faune, Société de la faune.

3350

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

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3355

Peut-être vous nommer, s'il vous plaît, avant d'intervenir?

**M. JÉRÔME LÉGER :**

3360

Bonjour. Jérôme Léger.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

3365

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

Bonsoir.

3370

**M. JÉRÔME LÉGER :**

D'après ce que je peux me souvenir, on a travaillé effectivement avec le MTQ, on a vu avec eux des différents sites qui étaient les plus dégradés sur la rivière des Hurons et la rivière des Hiboux, mais je ne pense pas qu'il y ait eu concertation directe, en tout cas, entre l'APEL et puis Faune Québec ou autre...

3375

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

O.K.

3380

**M. JÉRÔME LÉGER :**

Je sais que le mémoire est parti à Pêches et Océans Canada pour validation, pour voir si on faisait bien le travail et si les sites étaient acceptés par eux aussi parce que, dès qu'on touche à l'habitat du poisson, c'est le ministère de Pêches et Océans qui en est le responsable, mais c'est à peu près tout ce que je pourrais vous dire, là.

3385

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

Maintenant j'aurais une autre question que je voudrais vous demander : la rivière Noire fait partie également du bassin versant, l'ensemble du bassin versant, il n'y a pas de site de restauration ou de site qui pourrait faire l'objet d'intervention, là, pour la compensation de l'habitat du poisson, là, dans l'ensemble des sites que vous avez retenus?

3390

3395

**M. JÉRÔME LÉGER :**

Disons qu'au départ on s'est vraiment focalisés sur la rivière Hiboux et la rivière des Hurons parce que c'était les plus dégradées. La rivière Noire, il y avait de la dégradation évidemment, mais beaucoup moins importante que sur les deux rivières précédentes.

3400

C'est pour ça qu'on n'a pas pris la rivière Noire, mais il y aura sûrement des choses à faire parce qu'en plus, on avait un certain nombre d'hectares pour la compensation, donc on ne pouvait pas tout faire.

3405 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

O.K.

**M. JÉRÔME LÉGER :**

3410

On aurait voulu tout faire, mais...

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

3415

Vous avez concentré les efforts?

**M. JÉRÔME LÉGER :**

On a concentré sur les sites les plus dégradés, donc c'est pour ça.

3420

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

Parfait. Merci.

3425 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci infiniment de votre participation.

**M. JÉRÔME LÉGER :**

3430

Merci.

**M. PIERRE-JULES LAVIGNE :**

3435

Merci beaucoup. Bonsoir.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

3440

**M. JÉRÔME LÉGER :**

Bonsoir.

3445 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors je vais appeler une prochaine participante, madame Claudia Gauthier, s'il vous plaît.

3450 Bonsoir, madame Gauthier. Bienvenue.

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Alors bonsoir.

3455

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors nous vous écoutons.

3460 **Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Bonsoir, Madame la Présidente, Membres de la commission, mesdames et messieurs.

3465 Je suis Claudia Gauthier, résidente de Stoneham depuis 1998. Je suis aussi une maman de deux jeunes et merveilleux enfants.

Pour des raisons de sécurité, j'ai dû rayer certaines photos très significatives où ma résidence, ainsi que les membres de ma famille, y étaient trop évidents.

3470 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste pour informer les gens, c'est que c'est à la demande de la commission, effectivement, dans les photos témoins que vous déposez, c'est qu'il y avait les photos de vos enfants.

3475

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Oui.

3480 **LA PRÉSIDENTE :**

Et on a comme politique, comme on met ça sur des sites et sur le net, on a comme politique au BAPE de ne jamais accepter de photos avec enfants, même avec la permission des parents.

3485

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**



Oui. Non, je vous en remercie.

3490 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors c'est pour ça qu'on vous avait demandé de retirer, mais de garder toutes les autres photos qui étaient du site.

3495 **Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Oui, je n'avais pas vu l'ampleur que ça pouvait avoir et je vous en remercie pour la sécurité de ma famille.

3500 Alors je partage avec vous celles que je peux.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bien sûr. Allez-y.

3505

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

3510 Aussi, ce n'est pas des photos prises dans le but de défendre quoi que ce soit, c'est des photos prises comme ça parce que c'est chez nous. J'aurais aimé en avoir plus, surtout sur des choses que j'ai vu et je n'avais pas mon appareil photo, là, telle la faune, surtout.

Donc, ça c'est vu de ma galerie, chez moi. On voit – c'est l'hiver, c'est sûr – il y a la rivière des Hurons et puis le pont de la rue Whalen. Je vais essayer de manipuler ça correctement!

3515

3520 Ici, c'est la rivière des Hurons et on voit au loin le pont de la rue Whalen. Donc on voit que l'accès devant chez moi est très proche, donc côté sonore aussi, on entend la rivière, je dirais, 11 mois par année, l'hiver quand c'est très gelé on l'entend à peine, donc là on entend beaucoup plus la route, mais la fenêtre est toujours ouverte, ça c'est sûr et certain, ça aide beaucoup au sommeil.

3525 C'est tout petit. C'est une vue des sentiers qu'on peut aborder, donc, en passant par – en exemple – en traversant le pont de la rue Whalen, on peut accéder à des sentiers pour se rendre à la rivière des Hurons. Donc ici, du sentier, on voit une vue de la rivière des Hurons, la flore, tous les petits animaux qui y vivent, c'est très très agréable pour se promener.

Ici on voit encore une vue sur la rivière, donc je ne sais pas... – normalement, chez moi, elles étaient plus grandes, excusez...

3530 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous pouvez essayer... prenez-en une, là, il y a une petite icône, vous essaieriez... Ah! bien là, ce n'est pas mal.

3535 **Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Là, c'est mieux. On est encore où la rivière des Hurons et on se rapproche de la chute, malheureusement je n'ai pas le nom de cette chute-là... Oui, la chute à Ouellet, c'est ça.

3540 **LA PRÉSIDENTE :**

À Ouellet?

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

3545

C'est ce qu'on l'appelle, mais je ne sais pas si c'est vraiment son... donc c'est la chute à Ouellet.

**LA PRÉSIDENTE :**

3550

À Ouellet.

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

3555

Donc on voit que c'est très beau, c'est un endroit où on va se promener très régulièrement, puis ça se fait en très très peu de temps. Donc...

**LA PRÉSIDENTE :**

3560

Essayez, juste à côté du petit X, le premier, là... O.K., où c'est marqué 25 %... augmentez la grandeur...

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

3565

Allez chercher du 100 %.

**LA PRÉSIDENTE :**

100 %, oui.

3570

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

100 %? Oh! O.K.

3575

**LA PRÉSIDENTE :**

Là, c'est un peu trop.

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

3580

50?

**LA PRÉSIDENTE :**

3585

Voilà!

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

3590

50 %. O.K. Donc on voit mieux.

Donc ici c'est au printemps, donc on voit que la rivière, quand même, elle prend beaucoup de place, l'eau est très très importante à ce temps-ci de l'année, plus au printemps.

3595

Donc on voit encore ici une vue de la chute et puis on va avoir une idée de qu'est-ce que ça a l'air l'hiver aussi, donc c'est très agréable, c'est très beau à voir.

3600

Ici, là je passe plutôt... bon, c'est sûr qu'au niveau de la faune, je n'ai pas pu prendre en photo tous les animaux que j'ai pu voir depuis que j'habite là, mais juste pour donner une idée, juste derrière ma cour, à tous les printemps on a un lièvre qui vient chez nous justement par un petit passage à même le terrain, un sentier pédestre. Je ne tonds pas le gazon dans ce secteur-là, je lui laisse les pissenlits.

Donc les enfants adorent ça, c'est sain, tout simplement. On voit encore ici le lièvre.

3605

Ici, cet hiver j'ai eu la chance de voir dans ma cour une petite chouette toute petite, c'est la première fois que j'en voyais une, normalement c'est un animal nocturne, donc j'étais très enchantée de voir ça, j'ai passé quand même un bon moment à l'observer.

3610

Et ici, le meilleur ami de mon chien, donc c'est un petit tamia, on en a quand même plusieurs et puis c'est toujours agréable encore. Ça fait quand même partie de la faune, même si ce n'est pas la grande faune, c'est quand même des variétés qu'on a chez nous.

3615

Et puis ici, c'est des oiseaux, chose que je n'avais pas lorsque j'habitais en ville. Donc ici, on voit aussi encore une belle variété d'oiseaux. Je n'avais jamais vu cette espèce-là auparavant.

3620

Ensuite, côté flore, bon, ici on a le trille qui est quand même une fleur qui est emblématique, O.K., pour la province de l'Ontario, mais quand même c'est une fleur aussi qu'on doit préserver dans notre forêt boréale.

Et puis ça aussi, c'est sans compter toutes les plantes que je peux utiliser de nature... en herboristerie, donc médicinales, comme les messieurs tantôt mentionnaient.

3625 Donc ici c'est des... c'est tout petit! Ici, c'est le petit-prêcheur, c'est une plante assez spéciale à observer.

3630 Et pour terminer avec les photos, ici, on est du côté est de la rue Whalen, c'est un sentier qui est quand même assez désert, on voit la belle vue sur les montagnes et c'est en plein à cet endroit-là où la route du projet de contournement va passer. Donc masquer ce beau paysage-là par une route...

On voit que c'est tout à fait magnifique, puis juste de s'y promener, c'est génial, mais là on ne pourra plus le faire avec une route, donc ça c'est du côté est de la route.

3635 Et ici – malheureusement, j'ai dû brouiller les visages – ici, on a aussi les anciens bâtiments de la famille Whalen, on voit encore la superbe montagne et c'est à cet endroit-là aussi que là, le viaduc va commencer à amorcer, parce que la rivière des Hurons se trouve juste ici, là. Donc je trouvais important de montrer la vue qu'on va aller camoufler par du béton et puis de l'asphalte et tout.

3640 Alors je poursuis. Donc malgré le beau paysage et la richesse écologique, c'est en plein à ces endroits-là que certaines personnes veulent faire passer la route.

3645 Alors après un travail considérable mis sur ce projet, je persiste à voir que ma détermination a un fondement réaliste et positif. Cela m'a même fait découvrir à quel point je suis choyée d'être établie dans un secteur aussi merveilleux et avantageux pour notre santé. Une place comparable est très rare et très difficile à trouver.

3650 Il est à considérer que, étant donné les dangers de contamination de la réserve d'eau potable pour plus de 350 000 personnes de la région de la Capitale-Nationale sont très grands; étant donné que la conservation de l'écosystème, la faune, la flore, jouent un rôle primordial à cette région afin de fournir une eau potable bien oxygénée de bonne qualité; étant donné l'importance que le niveau sonore a dans la gamme des facteurs de stress; étant donné l'importance primordiale de la sécurité de la route à comprendre l'entretien, l'aménagement, et il  
3655 ne faudra pas oublier de considérer les causes d'accidents dus à la consommation d'alcool.

3660 Étant donné le fait qu'il existe déjà une route et que le projet pilote du corridor routier de 1998 serait grandement à prendre en considération comme amélioration de la sécurité et de l'efficacité de la route existante, il serait bon de prendre du temps pour revisiter avec des yeux neufs ce dossier.

Si vous considérez que ce projet est réalisable tel quel, alors bravo. Sinon, celui-ci pourrait être une très bonne base de travail et économique.

3665 Ma compréhension de l'étude d'impact de 1998 est que cette façon d'améliorer la sécurité de ce tronçon de route m'apparaît plus satisfaisante pour vous et pour moi, sans affecter la vallée.

3670 L'étude est presque complète et il y a un plus grand respect du territoire en utilisant des parties déjà utilisées, à comparer à des parties encore en nature.

3675 Étant donné la presque impossibilité de trouver comparable à l'emplacement, à la superficie de ma propriété et les bas coûts fixes reliés à celle-ci; étant donné les aspects spirituels équilibrants, ressourçants et apaisants de cette région qui demeurent un critère essentiel de haute valeur pour ma famille et moi, prenant toutes ces considérations de manière sérieuse, j'ose vous recommander de ne pas aller de l'avant avec votre projet controversé et non respectueux.

3680 Alors j'espère que vous n'irez pas de l'avant avec ce projet, mais plutôt vous reprendrez et complétez le projet presque prêt à être réalisé déjà en 1998, selon ma compréhension.

Merci de m'avoir accordé votre temps et merci pour vos efforts à comprendre mon point de vue.

3685 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, madame Gauthier, pour ce témoignage de votre environnement quotidien. Alors ma collègue a quelques questions pour vous.

3690 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

3695 Bien, je pense que votre témoignage était éloquent, en fait moi, je voulais vous remercier d'avoir partagé avec nous votre appréciation de l'environnement qui vous entoure, mais on comprend, là, que vous êtes localisée actuellement près de... Pouvez-vous nous situer exactement où est-ce que vous êtes située?

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Oui, sur la rue Saint-Edmond...

3700

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

Saint-Edmond.

3705

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

... en face de la rue Whalen.

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

3710

O.K. Donc vous seriez, par le projet qui est présenté actuellement par le promoteur, vous seriez donc expropriée?

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

3715

Ciblée, oui. Donc oui, avec le viaduc qu'ils veulent faire au-dessus de la rue Saint-Edmond, qui va passer à l'ouest de mon terrain, il y a la bretelle de sortie. Donc la bretelle de sortie arrive dans le stationnement et le petit boisé au côté de ma maison, donc automatiquement ciblée.

3720

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

Donc ça affecte grandement votre terrain et en fait vous seriez...

3725

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Totalement.

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

3730

Totalement?

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

3735

Totalement, tout l'emplacement au complet, donc... si, advenant le cas, le projet se réalise, il y a possibilité peut-être de déménager la maison, mais aspect propriété-environnement, c'est fini, là.

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

3740

O.K. L'environnement qui vous entoure actuellement...

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

3745

C'est terminé.

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

... n'y serait plus.

3750

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Exactement.

3755 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Parfait. Merci. Merci de votre témoignage, madame.

3760 **Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Plaisir.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3765 J'aurais peut-être une question. Dans votre mémoire, il y a une section qui s'appelle «environnement sonore»...

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

3770 Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3775 ... que vous avez développée. Il y a un aspect que vous soulevez, c'est un peu la question, je dirais, de... On parle beaucoup de bruit, beaucoup de la question du bruit, mais vous, vous amenez un élément, je ne sais pas comment est-ce que je pourrais le qualifier, mais en fait oui, c'est qualifier le bruit en fonction pas juste de son intensité, mais de sa source, puis de sa cohérence avec le milieu dans lequel il se situe.

3780 Comme par exemple, vous faites référence, bon, à un bruit élevé d'un chant d'un oiseau dans un milieu, dans un cadre naturel, ce n'est pas la même chose qu'un bruit routier élevé dans un décor naturel.

3785 Donc vous faites un peu une comparaison, je dirais, du caractère du bruit, en fait la source, en fonction de son milieu où on l'entend. Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu comment vous...?

**Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

3790 En fait, je me suis basée sur la présentation aussi que le ministère des Transports avait faite. Ils avaient comparé le niveau sonore – donc ils nous avaient présenté des bruits de tondeuse, de corneille, de différents appareils – ils avaient comparé à une chute qui pouvait avoir un niveau sonore aussi élevé que ces bruits.

3795 Là où je veux en venir dans mon mémoire, c'est que ces bruits-là ou ces sons-là, certains peuvent être agréables même si le niveau est plus élevé qu'un frein à Jacob.

3800 Dans mon mémoire, je fais allusion que, bon, sur le marché on peut aller s'acheter des cassettes de sons d'oiseaux, de bruits d'eau qui coule pour nous apaiser, mais je n'ai jamais vu des sons de tondeuse ou de machinerie ou quoi que ce soit.

3805 Tu sais, c'est sûr que des chants d'oiseaux, le vent dans les feuilles, peut avoir un niveau sonore très élevé lorsqu'on calcule avec leur bidule, là – je ne me souviens plus comment ça s'appelle – c'est là, là, je ne sais pas si je répons bien à votre question?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Oui, oui, je pense que...

3810 **Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

O.K.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3815

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3820

Ça va?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

3825

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci de votre témoignage, madame Gauthier.

3830 **Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3835

Alors je vais appeler le prochain intervenant pour le Camping Stoneham, monsieur André Gagné, s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur Gagné. Bienvenue.

3840

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**



Bonsoir à tous. Je m'excuse de ne pas avoir pris le temps... de ne pas avoir fait un mémoire écrit, je devais le faire...

3845

**LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est pas grave, tout est permis, même le mémoire verbal, c'est permis aussi, c'est accepté.

3850

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

O.K. On fonctionne des sept jours semaine, nous autres c'est la période achalandée pour nous, même en maintenance, en attendant, là, nos clients.

3855

Oui, c'est ça. Cette autoroute-là, c'est sûr qu'on ne peut pas arrêter le progrès et puis il va y en avoir une un jour ou l'autre, que ce soit le contournement ou l'axe.

Moi personnellement, je suis au kilomètre 66, le boulevard Talbot longe le camping sur sa longueur en fait. Au niveau sonore, bien ça fait 35 ans qu'on est situés là, ça a été fait par le gouvernement, on vit avec ça. Le niveau sonore est assez élevé, même sur le bord, là, est assez élevé, oui.

3860

L'autoroute de contournement, pour nous, serait une solution plus en sourdine. C'est sûr que, tu sais, on est dans les montagnes, le son se rendrait pareil chez nous, mais ça serait plus en sourdine. Il y aurait peut-être des points négatifs, on aurait moins d'accès au niveau orignaux, chevreuils, puis toutes ces bêtes-là qui sont dans le parc puis dans les terres du Séminaire, descendent sur le camping et circulent de temps en temps avec nos campeurs.

3865

Mais l'axe, moi, tu sais, moi, j'appelle ça «les éléphants blancs du gouvernement», le camping, en fait, tu sais... C'est un double et le triple d'infrastructures qu'on a à entretenir pour une période d'achalandage qui est très courte, donc une entrée d'argent minime pour l'infrastructure qu'on a à entretenir. Ils ne se sont pas départis de ça pour rien, le Ministère, c'est rendu privé, ce n'est pas pour rien.

3870

3875

Moi, si on développe l'axe, moi je crois que la business serait en péril pour une période de... ça durerait peut-être 2-3 ans, le développement de l'axe? Mon Dieu, moi, je ne vois pas de campeurs qui vont venir nous voir bien bien, là, je pense...

3880

Ils viennent régulièrement, ils reviennent, ils peuvent venir 2-3... jusqu'à 10 fois dans la saison. Si je vois les *bulls*, là, pendant 2-3 ans de temps en avant de chez nous, là, je pense que je vais avoir une très grosse *drop* d'achalandage.

3885

Puis ça fait 10 ans qu'on a acheté ça, ce camping-là, on a une hausse continue toutes les années dans le niveau du camping. Là, je serais 2-3 ans sur une *drop* assez sévère, je ne sais pas qu'est-ce qui... au niveau impact, ça serait assez sérieux pour nous.

3890 Ça fait que le bon choix là-dedans, l'autoroute de contournement, moi, ça diminuerait mon son. J'ai demandé pour avoir peut-être une compensation si on faisait l'axe et on m'a dit non. J'ai demandé si je pouvais avoir peut-être un muret si on faisait l'axe, on m'a dit : «C'est *statu quo* à ce qu'il y a présentement, donc on n'a pas de raison de vous en mettre un.»

3895 Ça fait que je trouve que les ouvertures sont assez faibles. Ça fait que quelle est la bonne solution? Si on va sur l'autoroute de contournement, on brise la faune encore plus, tu sais, que ce qu'il y a présentement, mais pour moi, c'est une business puis ma porte de sortie est plus vers le contournement.

3900 Il y a le niveau signalisation aussi qu'on est assez limités. Moi, j'aimerais ça peut-être avoir des pictogrammes, comme on a parlé avec le Pétro, là. Nous, on prend la signalisation bleue, si le ministère des Transports serait capable peut-être de fournir des styles pictogrammes qu'on voit comme à beaucoup d'endroits dans certaines municipalités ou des régions, Montréal et un peu partout, là, on voit les annonces «Camping». Il y a même le ski de fond à Saint-Adolphe, «Ski de fond», «Restaurant» ou *whatever*, tu sais.

3905 Puis là où c'est un dossier qui est assez important, même présentement, là, même s'il n'y a pas d'autoroute qui se ferait, il devrait y avoir une protection. On a la Noire, puis c'est une eau... on a parlé tout à l'heure de l'évaluation de l'eau de la rivière Noire, c'est vraiment une eau limpide, là, ce n'est pas une rivière qui est très longue. Puis ça arrive de toutes... c'est alimenté par des criques, par les montagnes, puis nous, nos petits lacs sur le camping sont alimentés par la rivière Noire.

3915 Et puis le ministère vient prendre des échantillons dans ce lac-là à tous les 2-3 ans puis il la déclarerait presque potable à l'environnement, là... la consommation, sans traitement. C'est vrai que c'est une belle eau.

3920 La Hurons, à la hauteur qu'on est là, elle n'a pas été touchée encore par certaines personnes qui n'ont pas toujours des bonnes installations, donc on a encore une belle eau potable aussi sur la Hurons, mais c'est tout de l'eau qui descend pour alimenter le bassin du lac Saint-Charles qui alimente la Ville de Québec.

Il devrait y avoir une protection, vraiment protéger ces deux rivières-là, hein, ce serait très important. Même s'ils ne font pas d'autoroute, ils devraient essayer de protéger ça plus que ça.

3925 Parce que l'autoroute longe présentement la Hurons, la Noire qui se *dumpe* dans la Hurons et, si on va jusqu'à... Nous, on fait beaucoup d'enrochement, je marche avec le ministère de l'Environnement, je marche avec l'APEL. On monte des plans d'ingénieur puis on en fait approuver, puis on fait approuver ça, puis là je protège mes rives parce qu'avec l'érosion, on perd beaucoup de rives. Moi en 10 ans, j'ai perdu 10 pieds de profondeur de rives par longueur, là... Je ne parle pas de la longueur, tu sais.

3930

Ça fait que là, on ne peut pas récupérer ce qu'on a perdu, mais on peut essayer d'arrêter l'érosion, ça fait que je marche avec les ministères puis je marche par secteur où c'est qu'ils sont le plus critiques.

3935 Ça fait que j'ai investi là-dessus, puis on remet de la végétation. Je suis limité dans la végétation, ça prend des plantes spécifiques, on ne peut pas mettre n'importe quoi.

3940 Ça fait que je marche au niveau du Ministère et de l'APEL, puis c'est nous, c'est notre argent, on n'a aucune subvention là-dessus. Puis on est une petite PME, on engage quand même une vingtaine de personnes pendant les périodes d'été.

3945 Mais j'aimerais que le Ministère et tout le monde un peu se mettent là-dedans puis que peut-être, à la gang, on viendrait à bout de trouver une solution qui pourrait être raisonnable puis qui pourrait protéger tout cet environnement, parce qu'on est privilégiés, on a vraiment un bel environnement.

C'est à peu près ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

3950 Merci. Je sais où c'est situé, le camping, à partir de la route, j'ai vu les plans, mais en profondeur, est-ce que ça va du côté de la rivière, ça?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

3955 Oui, moi je commence à partir du boulevard Talbot, présentement...

**LA PRÉSIDENTE :**

3960 Oui?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

3965 ... puis je monte jusqu'en haut du site de lignes à haute tension qu'il y a dans la montagne.

**LA PRÉSIDENTE :**

3970 Oui?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

3975 Si vous prenez l'autoroute de contournement, vous allez vous trouver à acheter le bout de nos trois lots de large, deux ou trois lots de large.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

3980 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Vous allez traverser le haut de mes lots. Moi, je serais prêt à céder ces lots-là, ça ne m'empêcherait pas de développer plus bas, là, du côté de la Hurons, mais c'est ça, là, vous passez carrément chez nous.

3985

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

3990 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Sur le haut de mes lots. Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3995

O.K. Le projet, actuellement, là, de contournement, passerait sur les lots en question?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4000

Oui, vous allez être obligés d'acheter le haut de mes lots. Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

4005

O.K. Et est-ce qu'il y a eu des négociations avec le ministère du Transport ou déjà de l'exploration là-dessus?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4010

Pas... ils sont venus planter quelques piquets.

Moi, j'ai négocié pour monter l'autoroute parce qu'au départ elle passait sur la Hurons, là, dans le bas, là, sur le pied de mon camping. Ça n'avait pas de bon sens, on aurait fermé les portes tout de suite, ils auraient passé dans le milieu du camping ça aurait fait pareil.

4015

Là, on a réussi à les faire monter plus dans la montagne, plus près des tours en haut...

**LA PRÉSIDENTE :**

4020

Oui?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

... mais c'est ça, là, pour ne pas... Mais ça passe sur le camping, oui.

4025 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4030

C'est une partie qui est non développée, qui est potentiellement développable.

**LA PRÉSIDENTE :**

4035

Puis quand vous dites que dans l'axe, ça mettrait votre entreprise en péril, c'est à cause de la période de construction, c'est ça?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4040

À cause de la période de construction, oui, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Mais en dehors de la période construction, c'est-à-dire...

4045

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Non, ça serait du *statu quo*.

4050 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça n'aurait pas d'impact, de répercussions sur...?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4055

Mais j'aimerais avoir une protection sonore parce qu'elle est là, hein.

**LA PRÉSIDENTE :**

4060

Oui?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4065

Ah oui, oui. Il y a juste la rivière entre les deux, en fait, puis un petit boisé de peut-être bien 20 pieds, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

4070 O.K. Vous dites qu'il y a eu beaucoup de problèmes d'érosion sur la rivière Noire, c'est ça?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4075 La rivière Hurons.

**LA PRÉSIDENTE :**

La rivière Hurons? O.K.

4080 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

La Noire est bien protégée...

**LA PRÉSIDENTE :**

4085 O.K.

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4090 ... il y a une belle végétation, puis qui est assez stable.

**LA PRÉSIDENTE :**

4095 O.K.

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Bien pas «assez stable», stable.

4100 **LA PRÉSIDENTE :**

Selon...

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4105 La Hurons il y a des...

**LA PRÉSIDENTE :**

4110 O.K. Selon vous qui connaissez ce milieu-là, ce serait dû à quoi, cette érosion-là?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Mon Dieu, la crue des eaux, c'est sûr...

4115

**LA PRÉSIDENTE :**

Elle est plus importante qu'avant ou...?

4120

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Plus... bien, c'est des cycles, hein...

**LA PRÉSIDENTE :**

4125

Oui?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4130

... j' imagine que c'est des cycles, mais depuis que je suis là, on perd toujours... comme dans le temps du Saguenay, on a perdu quelques pieds en largeur puis...

**LA PRÉSIDENTE :**

4135

Oui?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

... plusieurs mètres, plusieurs centaines de mètres en longueur, là.

4140

Il y a aussi, le Ministère, à ce moment-là, il n'y avait pas de règle de développer des sites ou déboiser sur le bord des rivières, là, tu sais.

**LA PRÉSIDENTE :**

4145

O.K.

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4150

Mais *astheur*, on ne pourrait plus faire ça, le Ministère ne pourrait plus faire ça. Même le privé ne pourrait plus faire ça. Il y a une distance qu'on ne peut plus toucher, mais ça a été fait puis c'est acquis, c'est pour ça que moi, je suis obligé de planter à plusieurs endroits du cornouiller, du saule de rivière, ça c'est tous des projets que je marche avec le Ministère, que je suis obligé de mettre la main dans ma poche pour essayer de protéger ce qui est présentement

4155

**LA PRÉSIDENTE :**

4160           Donc on a votre position concernant l'axe. Concernant le contournement, est-ce que vous voulez dire, dans le fond, que vous êtes en faveur plus du contournement?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4165           Moi, ça serait plus tranquille sur le camping parce que moi, c'est une clientèle qui vient se reposer, en fait, hein.

              Moi, j'aurais aimé avoir un impact sonore mieux...

**LA PRÉSIDENTE :**

4170           Qu'on diminue encore?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4175           ... plus précis...

**LA PRÉSIDENTE :**

4180           Oui?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

              ... plus comparer l'un et l'autre. Je n'ai pas... on n'a pas rien eu, en fait...

4185           **LA PRÉSIDENTE :**

              O.K.

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4190           On n'a pas eu...

**LA PRÉSIDENTE :**

4195           Donc, ce que vous dites, c'est que vous n'avez pas d'idée réelle de ce que serait un versus l'autre en regard d'impact réel du...?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**



4200 Oui, oui, oui. Moi, selon moi, le son diminuerait, mais on est dans la montagne, puis l'écho et tout, là, mais par contre l'axe, là, présentement je l'ai...

**LA PRÉSIDENTE :**

4205 Oui?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

... tout le long.

4210

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

4215 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Très collé.

**LA PRÉSIDENTE :**

4220

Mon collègue aurait une question aussi.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

4225 Actuellement, votre source d'eau potable, c'est quoi exactement?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

C'est un puits.

4230

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Un puits. Et il est bien protégé par rapport à quelles que soient les modifications qui pourraient arriver avec la route?

4235

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Mon Dieu, on est à... nous autres, mon puits se trouve à être à peu près à 50 pieds de la Hurons.

4240

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Donc il est en fait...

4245 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Il se trouve à être...

4250 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

... du côté ouest de la route actuelle?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4255 Oui, oui, oui. De l'autre côté de la Hurons, en fait, là, c'est ça, oui. Pas entre Talbot... il y a le boulevard Talbot, la Hurons, je suis de l'autre côté.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

4260 O.K.

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4265 Alors en passant par l'autre côté, on se trouverait... là je serais du côté de l'autoroute, mais elle serait quand même assez éloignée, là.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

4270 Bien. C'était juste pour savoir s'il pouvait être affecté par les projets.

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4275 Non. À moins d'être des gros déversements, ils affectent la nappe phréatique, mais ça serait la même affaire sur le boulevard Talbot, en fait, là, ça serait le même impact.

C'est pour ça que c'est important de protéger ça aussi. On marche avec deux rivières, hein, il y a deux rivières qui se jettent l'une dans l'autre, qui se jettent dans le lac Saint-Charles et ça aurait besoin d'un... – c'est sûr que c'est des dollars, c'est des sous – mais c'est sérieux quand même, hein, ça approvisionne la Ville de Québec.

4280

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4285 Une question concernant l'aspect sonore. Quand on regarde un peu ce qui va se produire, en fait le bruit va être déplacé en fait sur la future voie de contournement si jamais il y avait la voie, donc ça va se situer en arrière de votre terrain.

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Oui.

4290

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que vous voyez des problèmes pour l'expansion future? Parce que vous avez parlé d'expansion, vous ne semblez pas être inquiet, mais...

4295

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Oui.

4300

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... est-ce que le fait que... vous êtes enclavé entre deux routes, donc une qui va avoir moins de bruit que l'autre, mais il va quand même y avoir... on va déplacer la source, si on veut, du bruit à l'arrière de vos terrains.

4305

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Oui, oui, oui.

4310

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que vous prévoyez que ça va avoir un impact sur votre développement?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4315

Je développerais moins haut à ce moment-là, je ne pourrais pas développer jusqu'au haut. Je me garderais une bonne distance de boisé, là, je développerais plus près de la Hurons mais dans les règles *astheur*, là, de dégagement, là.

4320

On a comme un plateau, là, il y a un plateau d'une trentaine de pieds de dénivellation, là je monterais sur le plateau, à peu près la place que l'autoroute voulait passer le printemps passé. Là, je monterais dans ce secteur-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4325

Donc vous allez adapter votre développement en fonction de...?

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

4330

Je n'ai pas le choix bien bien.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

4335

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur... – ah, excusez-moi, ma collègue a une autre question.

4340

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

Est-ce qu'il y a des activités récréatives qui se pratiquent, là, à partir du camping sur les plans d'eau dont vous parlez?

4345

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Sur les plans d'eau, bien, on n'a rien de monté, là, mais les familles amènent – au niveau des rivières – ils amènent tous leurs tubes puis leurs matelas pneumatiques, puis ça part du pont à l'entrée de l'accueil et puis ils descendent jusqu'à l'arrivée de la Noire quand elle arrive dans la Hurons. Il y a une plage, là, puis ils débarquent là avec leurs tubes puis ils remontent sur le camping, puis là ils recommencent.

4350

Ils font ça des grandes journées de temps. Ils profitent vraiment des rivières, là, quand l'eau est à un beau petit niveau, là, c'est assez exceptionnel à voir, là.

4355

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

Est-ce qu'il y a de la pêche?

4360

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Toute la petite famille, là, les parents. Oui, de la pêche, régulièrement, là, les petites familles.

4365

Puis j'ai deux petits lacs artificiels qui ont été faits dans le temps puis il y en a un que j'ensemence, qui est alimenté par la Noire en fait, là, oui, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

4370

Merci beaucoup, monsieur Gagné, de votre témoignage.

**M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Parfait, merci.

4375

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors nous avons maintenant... il s'est rajouté une intention de mémoire verbal, monsieur Yvon Pilote, s'il vous plaît.

4380

Alors bonsoir, monsieur Pilote, bienvenue.

**M. YVON PILOTE :**

4385

Je me présente, Yvon Pilote, propriétaire du restaurant Le Relais du Nord, juste à l'entrée du parc des Laurentides.

4390

Je voudrais vous demander quel genre d'impact que je vais avoir à vivre avec le nouveau boulevard en avant, vu que m'as avoir une grosse perte de clients parce que moi, je vis beaucoup avec les *truckers*, les gros camionneurs, parce que ça c'est un *truck-stop* qu'on a chez nous puis avec tout le parc de la Jacques-Cartier, on a aussi les visiteurs du parc de la Jacques-Cartier aussi chez nous.

4395

Point de vue visiteurs, ça va être pas si pire encore, mais point de vue *truckage*, camionnage, moi je prétends, je calcule un 50 à 60 % de perte qui va se faire.

4400

Quand j'ai demandé au ministère des Transports concernant quel genre de voie qu'il va se faire, ils ont dit : «On va faire, il dit, un genre de sortie pour aller chez vous, une entrée pour monter vers Chicoutimi.»

4405

Mais pour la descente vers Québec, monsieur tout à l'heure parlait concernant pour le Pétro-Canada, m'as avoir une grosse perte parce que j'ai fait une petite enquête concernant chez nous au point de vue des camionneurs, il dit : «Monsieur Pilote, pensez-vous qu'on va commencer, il dit, à arrêter chez vous, à sortir dans le parc de la Jacques-Cartier, retomber sur l'ancien boulevard Talbot vu que ça va être fini, avec des bi-trains chargés à bloc, puis, il dit, en plein hiver? Monsieur Pilote, dites-vous une chose là-dedans, qu'on ne sera pas capables d'arrêter.»

4410

Puis moi je ramasse beaucoup de personnes qui viennent dormir chez nous, ils sont fatigués, les messieurs en question, puis ils arrivent du Lac-Saint-Jean, ils sont brûlés, ils prennent un café, ou bien ils mangent ou bien là ils prennent leur douche puis là ils redescendent pour Québec, ils prennent ça relax le moins.

4415

4420

Mais je voudrais savoir qu'est-ce qu'il faudrait faire concernant pour le nouveau boulevard? Moi, j'ai demandé au Ministère de le remettre sur le boulevard qui est déjà existant à l'heure actuelle, j'ai dit : «Vu qu'il y a déjà deux voies déjà pour monter vers Chicoutimi, soit par exemple le rélargir, faire autrement dit un genre autrement dit de rapetissage vers le centre autrement dit des voies pour être capables de faire une desserte pour les vans, mettons, que quand tu viens pour monter vers Chicoutimi, de tasser à droite pour rentrer vers le terrain. Ou bien de descendre autrement dit de Chicoutimi, être capables de rapetisser un peu comme L'Étape ils veulent faire, pour être capables de traverser les boulevards, en réalité, qu'il va y avoir à l'heure actuelle.»

4425           Présentement ils le font déjà sur deux voies. Ça fait 16 ans que j'ai le restaurant, le restaurant existe depuis 30 ans. J'ai amélioré mon commerce, j'ai investi de la grosse argent, quasiment un demi-million là-dessus puis je ne voudrais pas le perdre à l'heure actuelle à cause du boulevard. Puis je me demande quoi faire avec ça, là? Je ne le sais plus. C'est pour cette raison que je vous demande ça.

4430           **LA PRÉSIDENTE :**

          Mais oui. Est-ce que vous avez eu jusqu'à maintenant des discussions avec le Ministère?

4435           **M. YVON PILOTE :**

          J'en ai parlé un peu quand je suis allé aux réunions, autrement dit avec la Ville de Stoneham.

4440           **LA PRÉSIDENTE :**

          Oui?

4445           **M. YVON PILOTE :**

          J'en ai parlé un peu avec ça. Il dit : «Monsieur Pilote, il dit, ça va être de même, il dit, si ça fait pas, mettez-vous une pancarte en l'air, en haut sur la côte, pour signaler comme de quoi vous avez un restaurant en bas.»

4450           J'ai dit – j'ai trouvé ça con un peu sur les bords, là – j'ai dit : «Normalement, peu importe les pancartes, c'est pas les pancartes, c'est le boulevard.»

4455           Le monde arrête parce qu'ils passaient, puis point de vue autrement dit accidents ou peu importe, j'ai été obligé d'éclairer le boulevard Talbot à Stoneham à mes frais, que je paye à tous les ans, pour être capable d'avoir une clarté pour être capable de voir quand les vans sortent, pour réussir à avoir une visibilité pour les véhicules qui s'en viennent. Avec ça, je n'ai pas de problèmes, mais avant ça, il n'y en avait pas, avant ça. Puis je paye encore à l'heure actuelle pour ça aussi.

4460           Puis comme j'ai demandé au ministère des Transports : «Pourquoi vous n'êtes pas capables de réussir à rembarquer pareil sur le même boulevard pour nous donner une chance au moins de ramasser ces gros véhicules lourds-là?»

4465           On en a eu, l'autre jour, c'est voilà un an, on a eu un camion qui avait *pogné* un morceau... ça c'est sur le boulevard, puis il est venu nous mettre ses 250 gallons de fuel dans la cour chez nous, puis ça a coulé pareil dans le fossé. Le risque... on ramasse, on réussit à libérer les véhicules qui peuvent être en trouble.

4470 Ça fait que si le boulevard est là à l'heure actuelle, bien, ils vont rester sur le boulevard  
puis ils vont... chez nous, il va chier là, un point c'est tout, puis ça va être dangereux pareil pour  
les personnes qui vont passer.

4475 Moi, qu'est-ce que j'ai demandé au ministère des Transports, de réussir à faire libérer  
durant les tempêtes, durant l'hiver ou durant le verglas, peu importe, ces gros mastodontes-là du  
boulevard. Je n'ai pas eu de réponse positive là-dessus.

**LA PRÉSIDENTE :**

4480 O.K. Donc on comprend, en regard de ce qui est proposé actuellement par le Ministère  
comme configuration, là, dans le secteur de votre commerce, ce que vous voudriez, c'est que  
peut-être en rétrécissant la largeur...

**M. YVON PILOTE :**

4485 De ramasser les personnes qui descendent puis qui remontent.

**LA PRÉSIDENTE :**

4490 ... permettre des dessertes...

**M. YVON PILOTE :**

C'est en plein ça. C'est en plein ça.

4495 **LA PRÉSIDENTE :**

... une sortie directe, mais des dessertes pour les camions lourds.

**M. YVON PILOTE :**

4500 C'est en plein ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

4505 O.K.

**M. YVON PILOTE :**

4510 Pour être capable de libérer ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Votre clientèle, elle est en majorité...

4515 **M. YVON PILOTE :**

99 %, je me trouve à avoir autrement dit du camion lourd...

4520 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

**M. YVON PILOTE :**

4525 ... puis je me trouve à avoir à peu près je veux dire 10 %... 90 % de camions lourds puis 10 % du tourisme puis le passant pas mal.

**LA PRÉSIDENTE :**

4530 O.K. Et...

**M. YVON PILOTE :**

Parce que je n'ai pas de pétrole, je n'ai pas rien chez nous.

4535

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui? Et ils viennent du nord vers le sud...

4540 **M. YVON PILOTE :**

De Chicoutimi, oui, des deux bords.

**LA PRÉSIDENTE :**

4545

... pour 90 %, là, de ceux qui... il y a une bonne partie...

**M. YVON PILOTE :**

4550 Je veux dire, c'est pas mal général d'un bord à l'autre...

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

4555

**M. YVON PILOTE :**

... parce que là ils arrêtent le soir, mettons par exemple pour venir manger...



4560 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

4565 **M. YVON PILOTE :**

... pour prendre une douche ou bien coucher dans la cour. Puis même le matin, quand on arrive le matin là, la cour est pleine, le monde dorme. Ça leur prend un endroit pour dormir...

4570 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

4575 **M. YVON PILOTE :**

... parce que sans ça, s'ils font le boulevard, ils vont aller s'échouer où? Là ça va être là, le risque qu'on a. J'ai vu du monde chez nous, moi, arriver chez nous, puis dormir au volant de leur camion, assez brûlés parce qu'ils font Montréal-Lac-Saint-Jean, il faut que tu arrêtes à quelque part pour être capable de réussir à dormir. Puis des fois, c'est qu'ils sont stressés par le temps.

4580

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc ils arrêtent chez vous avant de prendre le parc...

4585 **M. YVON PILOTE :**

C'est en plein ça.

4590 **LA PRÉSIDENTE :**

... ou encore ils arrivent du nord puis ils arrêtent chez vous avant de prendre la route de ville.

4595 **M. YVON PILOTE :**

C'est en plein ça. Ils arrêtent chez nous, ils s'en vont à la chambre de bain, ils mangent un peu, ils prennent ça relax, ils prennent un café, ils jasant un peu, ou bien autrement dit ils se reposent dans la cour.

4600 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**M. YVON PILOTE :**

4605

Parce que j'ai un grand terrain, j'ai une grande superficie de terrain, j'ai 230 000 pieds de terrain...

**LA PRÉSIDENTE :**

4610

O.K.

**M. YVON PILOTE :**

4615

... ça veut dire qu'il peut en entrer plusieurs vans.

**LA PRÉSIDENTE :**

4620

Puis votre commerce, c'est quoi? C'est un restaurant?

**M. YVON PILOTE :**

4625

Un restaurant avec autrement dit chambres qu'ils peuvent dormir là, avec des douches aussi...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

4630

**M. YVON PILOTE :**

... puis la nourriture, tout au complet, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

4635

O.K. Mais vous n'avez pas d'essence...?

**M. YVON PILOTE :**

4640

Non, on n'en a pas d'essence.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

4645

**M. YVON PILOTE :**

Non, mais parce que là, l'essence elle se trouvait juste en avant de monsieur Côté, le garage Esso en avant de chez nous.

4650

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est le garage Esso, c'est à côté de chez vous?

4655

**M. YVON PILOTE :**

Juste le parc de la Jacques-Cartier qui est juste à l'entrée.

**LA PRÉSIDENTE :**

4660

O.K.

**M. YVON PILOTE :**

4665

Parce qu'eux autres, qu'est-ce qu'ils avaient pensé le ministère des Transports, c'est de faire un genre de *by-pass*...

**LA PRÉSIDENTE :**

4670

Oui?

**M. YVON PILOTE :**

4675

... pour retourner par-dessus, parce que nous autres on va être à la fin du boulevard Talbot, ça c'est l'ancien boulevard.

**LA PRÉSIDENTE :**

4680

O.K.

**M. YVON PILOTE :**

4685

Mais tourner là pour venir en bas, il dit : «Yvon, on commencera pas à se virer là avec des tonnes en arrière de nous autres.» Puis c'est logique aussi, n'importe qui va le faire aussi d'ailleurs.

**LA PRÉSIDENTE :**

4690

O.K. C'est quoi le nom de votre commerce?

**M. YVON PILOTE :**

Bien ça, c'est le Relais du Nord.

4695 **LA PRÉSIDENTE :**

Le Relais du Nord, oui.

**M. YVON PILOTE :**

4700

L'adresse, c'est 6635, le Relais du Nord.

**LA PRÉSIDENTE :**

4705

C'est ça, O.K., excusez, vous l'aviez dit.

**M. YVON PILOTE :**

4710

Il y a des ski-doos l'hiver en masse aussi qui viennent chez nous, la *trail* de ski-doos passe en arrière.

**LA PRÉSIDENTE :**

4715

O.K.

**M. YVON PILOTE :**

Puis le monde vient, il y a beaucoup de touristes qui viennent là-dessus aussi. Oui oui.

4720

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui. O.K., vous avez des gens même de ski-doos?

**M. YVON PILOTE :**

4725

Le ski-doo, l'arrière-pays, le ski-doo...

**LA PRÉSIDENTE :**

4730

Oui?

**M. YVON PILOTE :**

4735

... c'est nous autres qui... Ils partent de chez nous puis ils vont autrement dit soit à L'Étape, quoi que ce soit, ou montent...

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Oui.

4740

**M. YVON PILOTE :**

Oui. Parce que ça, c'est plein, c'est plein l'hiver.

4745

**LA PRÉSIDENTE :**

Il y a eu des propositions de déplacer – en tout cas, une de la Ville de Stoneham – de déplacer en fait l'échangeur, mais à ce moment-là, selon la proposition qui est faite, ça impliquerait pour vous plutôt d'être exproprié. Est-ce que c'est...

4750

**M. YVON PILOTE :**

Je ne le sais pas, je vais dire, parce qu'en réalité, je n'ai pas été approché là-dessus face à ça, là. J'ai vu des piquets en arrière de la maison chez nous, j'ai une grosse maison en arrière du restaurant aussi, un trois étages. J'ai vu des piquets là, mais ils n'ont jamais parlé comme de quoi qu'il... d'exproprier, parce qu'eux autres ils veulent faire ça, autrement dit, à peu près une affaire de 200 pieds en avant du restaurant, mais dans le flanc de la montagne qui va passer en arrière du garage Esso, monsieur Côté, puis après ça, monter autrement dit, ça c'est dans la côte pas loin du parc de la Jacques-Cartier.

4755

4760

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Mais en fait, ma question c'est est-ce que, entre deux maux, vous préférez être exproprié ou vous préférez avoir ce que vous proposez?

4765

**M. YVON PILOTE :**

Moi je me dis, là-dedans, moi, c'est qu'est-ce que je demande pareil à l'audience à l'heure actuelle puis au ministère des Transports, je dis : «Même si je suis exproprié, essayez de réussir à être capables de faire libérer ces véhicules-là sur le chemin.»

4770

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

4775

**M. YVON PILOTE :**

J'ai vu bien des affaires à l'heure actuelle, depuis 16 ans, puis depuis tout ce qu'on voit, puis que les *truckers* nous disent : «Ça nous prend quelque chose pour être capables de réussir à se libérer avant de rentrer comme au centre du parc pareil.»

4780

4785 Bien, des fois, quand ils *pognent* des tempêtes, puis souvent c'est du verglas, si je vous dis, un coup, là, à peu près une affaire de 100 vans : «Restez sur le boulevard Talbot parce que lors du verglas puis être pris là.» Même des autobus, il n'y a plus rien à faire avec ça, parce que je suis d'accord que le chemin n'est pas large, mais on a trois voies pareil qui passent là à l'heure actuelle.

4790 S'il y avait une modification du boulevard pour être capable de réussir à donner une chance aux personnes qui roulent ou du monde fatigué ou quoi que ce soit, ça serait formidable.

**LA PRÉSIDENTE :**

4795 Donc, ce que vous proposez, c'est que la solution tienne compte d'une configuration d'un accès...

**M. YVON PILOTE :**

De halte routière, de halte routière plus ou moins.

4800 **LA PRÉSIDENTE :**

... d'une halte entre autres pour les camions, les véhicules lourds?

**M. YVON PILOTE :**

4805

Oui. Oui, c'est ça, parce que c'est comme ils font sur la 20, l'autoroute 20 à l'heure actuelle, ils font des haltes routières, que le monde dorme pour libérer ça.

4810 Qu'est-ce qui fait, autrement dit, des accidents, comme les messieurs me parlaient de ça – ça c'est les *truckers* – ils me disaient ça : «Yvon, il vient un temps qu'on s'endort, puis il y a des fois on *pogne* les fixes, puis des fois les chars nous dépassent.» Même là, à l'heure actuelle, dans le parc, puis des fois c'est pas évident parce qu'ils jouent pas, c'est pas des petits jouets qu'ils ont là, à l'heure actuelle. C'est pour ça.

4815 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Pilote, de votre témoignage.

**M. YVON PILOTE :**

4820

Merci, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

4825 Alors je vais appeler un dernier intervenant pour ce soir, en fait deux personnes : madame Louise Dubé et monsieur Daniel Benmou, s'il vous plaît.

Madame Dubé?

4830 **Mme LOUISE DUBÉ :**

Bonsoir, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

4835

Bonsoir. Alors nous vous écoutons.

**Mme LOUISE DUBÉ :**

4840

Membres du comité. Alors au risque de se répéter. Alors mon mari et moi, on a préparé ce petit mémoire. Écoutez, je vais vous le lire parce que je suis un peu fatiguée.

4845

Nous sommes des payeurs de taxes qui vivent en bordure de cette nouvelle voie de transport et nous en avons vécu les premières phases parce que ça fait 12 ans que nous demeurons à Stoneham. Alors nous avons vécu toutes les phases de la construction de l'autoroute.

4850

Si le passé, le présent aussi est garant de l'avenir, nous espérons, souhaitons que ce mémoire entraîne quelques changements de comportement chez les responsables pour éviter que d'autres cours d'eau, lacs, ne soient ruinés par une gestion bafouant l'environnement des voisins de cette autoroute en devenir, au nom des impossibles dépassements budgétaires.

4855

Nous avons choisi de vivre à Stoneham pour la qualité de son environnement, de ses cours d'eau, de sa faune et de sa flore. L'autoroute est un plus certain pour notre région, un plus certain si sa construction se fait sans détruire la qualité des terrains et des pièces d'eau avoisinantes.

4860

À nos questions relatives aux dégâts et bien que positives sur les faits, et constatant les dommages subis, à nos questions des réponses déniaient ou rejetant les responsabilités vers d'autres partenaires sont données.

4865

Face à ces comportements, nous nous préoccupons de savoir, lorsque les travaux seront terminés, soit la réalisation de la nouvelle portion de l'autoroute, qui va se préoccuper et se soucier des impacts sur l'environnement bordant l'autoroute?

Devons-nous accepter des réponses du type : «Il n'y a plus de budget» ou «Demandez ça à votre municipalité»?

4870

Est-ce que notre environnement doit être saccagé pour incapacité volontaire de planification financière ou par un jeu de chaises musicales désaccordé?

Va-t-il y avoir un budget et un intérêt pour le nettoyage des cours d'eau asphyxiés par le sable et autres surplus en provenance des bassins de rétention et de captation des eaux si rapidement construits en fin de travaux et de budgets au bord de l'autoroute?

4875

Va-t-il y avoir un budget et un intérêt pour réduire la pollution par le bruit?

Allons-nous rencontrer des professionnels travaillant avec des citoyens payeurs de taxes, ou devoir continuer à nous battre d'un ministère à l'autre, que ce soit le Transport ou l'Environnement, pour éventuellement obtenir des réponses et peut-être rêver des services sans avoir à interpellier la justice?

4880

Notre récente expérience nous apprend que nos demandes, nos questions sont sous-estimées, au mieux, ignorées.

4885

Les préoccupations. Alors la pollution par le bruit. Le bruit est une nuisance partout, mais dans un environnement de montagnes, la réverbération l'amplifie au point de le rendre insupportable. C'est un harcèlement insupportable que d'entendre nuit après nuit et soir après soir cette procession de camions se répercutant dans la montagne.

4890

Malheureusement, ce harcèlement, par ceux qui ne le vivent pas, est normalisé en décibels moyens sur 24 heures, norme qui rend notre réalité insignifiante et sans intérêt. On ne peut même pas ouvrir une fenêtre, chez nous.

4895

La pollution de nos eaux. Alors notre propriété est située environ face au kilomètre 59,5 – il y a une erreur dans le... Bon.

Elle reçoit depuis plus de 40 ans les eaux de diverses sources. Une d'elles, une petite part des eaux ruisselantes de la montagne, ses eaux se condensaient dans un lac limpide et rempli de vie, situé sur la propriété pour ensuite s'acheminer naturellement vers le lac Clément et ensuite le lac Saint-Charles.

4900

Depuis la construction de l'autoroute se terminant au kilomètre 60, le lac se transforme en sablière, les eaux claires sont devenues opaques et brouillées. Dessus maintenant flottent des huiles aux couleurs arc-en-ciel. Le lac, se remplissant de sable provenant avec évidence du bassin de captation et de rétention des eaux, le fond monte, les terrains environnants se transforment en marécages, trempés maintenant d'une neige à l'autre. Les poissons ont disparu et des algues malodorantes ont pris la place et couvrent le lac une grande partie de l'été.

4905

Nos questions et demandes de services auprès des ministères du Transport et de celui de l'Environnement ont été balayées du revers de la main, étant en dehors de leur juridiction respective, répondues avec une grande condescendance, et pour le mieux sont restées sans réponse.

4910



4915 Pour nous calmer, après moult représentations, nous avons eu droit à des relevés de terrain et des petits poteaux colorés, plantés par les mêmes techniciens. On nous affirmait là reconnaître les problèmes.

4920 Depuis, il ne reste plus de budget, nous a-t-on dit. On reconnaît bien là la considération du payeur de taxes et le principe qui consiste à écouler le temps en refusant d'assumer des responsabilités.

Alors quelques suggestions et commentaires pour améliorer le projet.

4925 Dans le but de préserver la qualité de vie des citoyens qui ont fait le choix de la campagne et qui vivent en bordure de cette autoroute, nous vous demandons de considérer les besoins des citoyens qui demandent de diminuer la pollution par le bruit. Pouvons-nous suggérer que des panneaux ou murs antibruit soient pensés, érigés et budgétés?

4930 Nous croyons fermement que des professionnels des différents ministères peuvent faire preuve de créativité et s'inspirer au besoin de ce qui est érigé dans d'autres provinces ou pays.

4935 Les besoins des citoyens, qu'ils devront vivre avec l'afflux de nouvelles eaux, de plus grands volumes liquides et de grandes quantités de matière sableuse charriées par ces eaux détournées de leurs cours normaux, pouvons-nous suggérer qu'un mécanisme, qu'une cellule de travail soit créée, mise en place, cellule qui inclurait les ministères concernés et la municipalité, dont le but serait de régler ces situations?

4940 Cela éviterait aux contribuables, aux prises avec ces situations désastreuses découlant de la construction de l'autoroute, restent sans réponse et sans solution.

Que des commettants soient ballottés d'un ministère à l'autre parce que personne n'est plus responsable de rien, est frustrant et improductif pour tout le monde.

4945 Une autoroute, ce n'est pas juste deux bandes d'asphalte, ce devrait être une construction originale dont toute la population serait fière et satisfaite, et la qualité de vie préservée.

4950 Des budgets indépendants devraient inclure des suivis postconstruction sur plusieurs années, et je dirais même à vie, quasiment.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, madame Dubé.

4955

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Merci beaucoup.

4960 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors mon collègue a une première question.

4965 **Mme LOUISE DUBÉ :**

Oui?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4970 J'aimerais revenir sur la question de la cellule de travail, si on veut.

**Mme LOUISE DUBÉ :**

La cellule de travail, oui?

4975

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Voilà. Est-ce que c'est une cellule... en fait, est-ce que c'est un...

4980 **Mme LOUISE DUBÉ :**

Des représentants.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4985

... un service qui serait permanent, c'est-à-dire qui serait toujours présent pour, disons, pour les travaux, durant les travaux, après les travaux, ou c'est toujours...?

**Mme LOUISE DUBÉ :**

4990

Ce que je me souviens, c'est que lors des périodes de questions, c'est que durant les travaux effectivement, il y a des gens, je veux dire, qui vont s'occuper de voir à ce que ça soit bien fait.

4995

Nous, ce qu'on demande, c'est après la construction, parce que quand les deux bandes d'asphalte sont finies, il n'y a plus rien après, c'est terminé, mais nous on reste avec les problèmes après et des problèmes, vous savez, à Stoneham, on vit dans l'eau, il y en a de l'eau à Stoneham, et dernièrement, quand ils ont terminé l'autoroute à l'automne, il y a eu des détournements de ruisseaux qui sont arrivés dans le lac et nous, cette année, je veux dire, on a de l'eau, on a de l'eau sur le terrain, on ne sait plus où la mettre.

5000

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En fait, c'est comme un guichet unique, en fait.

5005

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Un guichet unique?

5010

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En fait, dans le sens qu'au lieu d'aller cogner à un ministère à un autre, vous voulez avoir un endroit où est-ce qu'il y a un mécanisme qui fait que...

5015

**Mme LOUISE DUBÉ :**

C'est-à-dire qu'il y ait des représentants de la municipalité et des ministères concernés pour que les gens, je veux dire, soient ensemble, pour qu'on ait un endroit où aller porter nos plaintes, parce que là, on est rendu où il faut passer par la justice, là, pour régler nos problèmes. Ce n'est pas drôle, ça.

5020

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et là, actuellement...

5025

**Mme LOUISE DUBÉ :**

... parce que ce n'est pas nous autres qui les avons causés, ces problèmes-là, là.

5030

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Bien actuellement, vous faites quoi? Vous allez...

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5035

Tu sais, que le lac soit mort...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

5040

Mais là, actuellement, vous faites quoi? Vous allez à la municipalité pour faire vos plaintes, qu'est-ce que vous faites?

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5045

On est allés à la municipalité; j'ai parlé... j'ai écrit une lettre au ministère des Transports qui nous ont dit que ça regardait la municipalité. La municipalité, ils ont dit : «Bien, nous, ce n'est pas de notre juridiction.»

5050 Ensuite de ça, quand ils ont parlé de la nouvelle construction de l'autoroute, du projet, je  
veux dire, dont il est question, j'ai rencontré certaines personnes au Ministère. Bon, ils ont  
installé un bassin de captation voilà quinze jours parce que ça n'avait plus de bon sens l'eau qui  
arrivait, là, dans le ruisseau et dans le lac.

5055 Ils ont planté quelques arbres parce qu'il faut que je vous dise qu'avant, on ne voyait  
même pas passer les camions et les voitures sur l'autoroute, maintenant on les voit parce qu'ils  
ont enlevé les arbres. Bon, ce n'est pas deux petites rangées d'arbres qui vont faire, je veux dire,  
que le bruit va s'en aller, et un petit muret de – excusez, là – de *garnotte*, là.

5060 Mais on est pris avec ça et moi je me sers de mon expérience de maintenant pour plus  
tard parce que je pense que... j'entends les gens parler : c'est le bruit, c'est la pollution des eaux,  
je veux dire, on est pris avec ça, là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

5065 Hum hum. Est-ce que, sur votre comité, vous voyez... «un comité», sur la cellule est-ce  
que vous voyez aussi des représentants des citoyens? Parce que là on parle de ministères, on  
parle de la municipalité, est-ce qu'il y a des représentants aussi...?

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5070 Pourquoi pas? Bien, je pense qu'à la municipalité, les gens qui sont élus là, je veux dire,  
c'est des citoyens.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

5075 Bien... oui, je comprends ce que...

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5080 Oui, je comprends ce que vous voulez dire, mais il ne faut quand même pas multiplier  
non plus les intervenants.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

5085 Multiplier non plus... Ce n'est pas non plus une structure lourde que vous voulez, non  
plus, c'est une structure...

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5090 Pardon?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ce n'est pas non plus une structure lourde.

5095

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Ah non non, non non, non non, non non. Mais je veux dire, c'est que si les gens ont des problèmes, l'érosion des eaux, des choses comme ça, à qui on s'adresse? Ce n'est pas normal, là.

5100

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

En fait, madame, vous avez vécu des désagréments depuis...

5105

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Énormément, madame.

5110

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

... les dernières constructions et...

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5115

Assez que des fois je pense à m'en aller de là, parce que c'est insupportable.

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

5120

Et ce qu'on comprend, c'est que vous craignez que ça se transpose, là, dans les...

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Bien, voyez-vous...

5125

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

... les résidents qui vont subir le...?

5130

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Oui, parce que ce que je vis présentement, je ne le souhaite pas à personne et je pense que c'est la place idéale pour venir parler des désagréments qu'on a présentement pour éviter, je veux dire, que ça se propage, parce que écoutez, de 60 à 84, là, il y en a du monde qui vivent, là, je veux dire, en bordure... qui vont vivre en bordure de cette autoroute-là.

5135

Alors voyez-vous, si on ne pense pas à régler, à regarder qu'est-ce qu'on peut faire maintenant, on ne finira plus, je veux dire, d'aller devant la justice, de faire des représentations, de crier à gauche et à droite, ça n'a pas d'allure.

5140

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

Ce que vous proposez également, là, c'est si le projet se...

5145

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Si le projet a lieu.

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

5150

... si le projet avait lieu, bon, qu'il y ait un suivi en fait, un suivi...

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5155

Effectivement, effectivement. Qu'on ait un endroit où on peut... d'aller voir, peut-être avec la municipalité, qu'il y ait quelqu'un à la municipalité qui soit, je ne sais pas, peut-être mandaté, et que cette personne-là, je veux dire, a accès aux différents ministères, que ce soit l'Environnement, la Faune...

5160

Parce que là on s'est adressés à l'Environnement en plus de ça pour notre lac, parce qu'on n'a plus aucun poisson dedans, le lac il est brun. Quand on est arrivés, il était bleu, et on nourrissait les poissons, là il n'y a plus rien.

5165

Alors la Faune... la Faune, l'Environnement, qu'est-ce que vous voulez qu'ils nous disent? «On ne peut rien faire, creusez votre lac, nettoyez-le.» Mais ce n'est pas nous qui avons fait la pollution, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

5170

C'est quel lac, madame Dubé?

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5175

Chère madame, il n'a pas de nom.

**LA PRÉSIDENTE :**

Il n'a pas de nom?

5180

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Apparemment que ça fait plus de 40 ans qu'il est sur le terrain et...

**LA PRÉSIDENTE :**

5185

C'est un lac naturel ou c'est un lac qui avait été fait...?

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5190

Oui, parce qu'il y a plusieurs sources qui arrivent dans ce lac-là, en fait deux ou trois sources de la montagne, nous on en a deux sur le terrain qui nourrissent ce lac-là, mais maintenant c'est du sable, ça n'a pas de bon sens.

**LA PRÉSIDENTE :**

5195

C'est situé à quel endroit, vous dites? Au...?

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5200

Sur la rue Plamondon.

**LA PRÉSIDENTE :**

5205

O.K. C'est quel lot?

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Oh!

5210

**LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est pas grave.

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5215

Vous me posez une bonne question!

**LA PRÉSIDENTE :**

5220

... on va trouver, sur la rue Plamondon. O.K. Je voulais savoir, vous dites que les désagréments dont vous faites part, tout ça c'est consécutif aux travaux des kilomètres 55 à 60?

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5225

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

5230

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Qui s'est terminé à l'automne.

5235

**LA PRÉSIDENTE :**

Avant, vous n'avez pas eu ce genre de problème là?

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5240

C'est-à-dire qu'avant ça, il y avait juste deux voies, très peu de personnes empruntaient en fait ces deux voies-là, presque tout le monde continuait à circuler sur le boulevard Talbot.

**LA PRÉSIDENTE :**

5245

O.K.

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5250

Parce que, après ça, on a eu la construction, je veux dire, à quatre voies, alors nous, le lac a commencé à se détériorer peut-être voilà 4-5 ans, là, qu'on a remarqué. On a dit : «Bien, qu'est-ce qu'on fait au lac, tu sais, comment il se fait, je veux dire, qu'il commence à... qu'on a des algues sur le lac, l'été...»

5255

Ce n'était pas normal et là on se posait des questions, on a appelé des gens à l'Environnement, à la Faune, pour qu'ils viennent voir, et il n'y a jamais personne qui a jamais voulu s'en occuper, mais ça fait au moins 4-5 ans que le lac a commencé à se détériorer.

**LA PRÉSIDENTE :**

5260

Mais vous dites que vous avez eu quand même des réponses au ministère de Transport, ils sont venus voir ou...?

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5265

Non, pas du tout.

**LA PRÉSIDENTE :**

5270

Il n'y a personne qui est venu constater?



**Mme LOUISE DUBÉ :**

5275 Non. Ils sont venus voir à l'automne parce que mon mari était à la maison et il y a  
quelqu'un qui se promenait sur le terrain et qui plantait des petits piquets rouges, il est allé lui  
demander qu'est-ce qu'il faisait.

5280 «Bien, il dit, on vient faire un relevé, là, je veux dire de... pour voir qu'est-ce qui se passe  
avec les eaux.»

Et c'est comme ça qu'on a appris, je veux dire, qu'ils viendraient probablement nettoyer,  
mais il n'y a rien de certain encore...

**LA PRÉSIDENTE :**

5285

O.K.

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5290 ... on n'a aucune réponse écrite, on n'a absolument rien sur papier. Alors on se fie à la  
bonne volonté des gens.

**LA PRÉSIDENTE :**

5295

Merci beaucoup, madame Dubé.

**Mme LOUISE DUBÉ :**

5300 C'est moi qui vous remercie et je vous souhaite bonne chance pour la rédaction de votre  
rapport.

**LA PRÉSIDENTE :**

5305

Merci.

**Mme LOUISE DUBÉ :**

Merci.

5310

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors c'est fini pour les interventions ce soir. Par contre, nous avons une demande de  
rectification de la part du ministère des Transports, monsieur Donald Turgeon, s'il vous plaît.

5315

Bonsoir, monsieur Turgeon.

**M. DONALD TURGEON :**

Bonsoir, Madame la Présidente.

5320

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors nous vous écoutons.

5325

**M. DONALD TURGEON :**

Oui, c'est une rectification concernant le mémoire présenté cet après-midi par l'Association forestière du Québec métropolitain.

5330

À la page 6, deuxième paragraphe, on peut lire... donc on parle de la commission Coulombe qui impose une réduction de 20 % des droits de coupe, là, donc on peut lire :

**«La commission du BAPE devrait donc considérer cette baisse de 20 % qui viendra diminuer significativement le nombre de camions sur la route 175 puisque 69,8 % expédition et 99,9 % réception du transport par camionnage concerne le transport du bois.»**

5335

Donc ce qu'on voulait rectifier, c'est que ce qu'on a dit dans les premières parties des audiences, c'est que pour transporter le bois, les compagnies utilisent beaucoup le transport routier, mais sur la 175, le transport routier, ce n'est pas 69 et 99 %, c'est 24,8 % en volume.

5340

Donc, s'il y a une réduction de 20 % – disons que ça serait proportionnel à la diminution du droit de coupe – s'il y a une réduction de 20 % du droit de coupe, ça serait 20 % du 25 % de camions...

5345

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

5350

**M. DONALD TURGEON :**

... qui transportent...

**LA PRÉSIDENTE :**

5355

Du bois.

**M. DONALD TURGEON :**

5360

... des produits forestiers sur la 175. Donc il y a 25 % de camions chargés de produits forestiers, et 75 % avec d'autres produits, là.

**LA PRÉSIDENTE :**

5365 O.K. Je comprends.

**M. DONALD TURGEON :**

5370 Donc ce n'est pas... parce qu'ici, ça laisse entendre 99 et 69 %, et un peu plus bas dans le paragraphe on parle aussi :

**«Des camions qui traversent le parc des Laurentides roulent à vide, soit 44 % et 31,4 % vers le nord et vers le sud.»**

5375 Puis ça, c'est tiré de l'étude de la BUC, mais j'ai vérifié dans l'étude de BUC de 1998, au tableau 3.10 de la page 57, et c'est 31,6 % en direction nord au lieu de 44,4 %, et 23,6 % en direction sud au lieu de 31,4 %.

5380 Et enfin, on parle à la page 14 de... on parle d'expérience pilote dans la partie de la grande faune, on parle d'expérience pilote et de clôture électrique. Je voulais vous rappeler que dans la première partie des audiences, le Ministère a annoncé que les secteurs où on allait installer des clôtures, c'est des clôtures métalliques. Donc ce n'est pas des clôtures électriques à titre expérimental que le Ministère veut installer, mais des clôtures métalliques.

5385 Ça fait que c'était les quelques rectifications.

**LA PRÉSIDENTE :**

5390 Merci, monsieur Turgeon.

Alors je remercie tout le monde de votre présence et de votre participation, nous allons donc reprendre les audiences demain après-midi à 13 h 30 ici même.

5395 Merci, bonne soirée.

**22 h 54 – FIN DE LA SÉANCE**

5400 Je, soussignée, LINE PERREAULT, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques, prises au moyen du sténomasque, le tout conforme à la loi.

---

Line Perreault, s.o.

5405

