

**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 15**

---

Séance tenue le 26 mai 2005  
Syndicat de la fonction publique  
5100, boul. des Gradins  
Salle Gosselin-Harguindeguy  
Québec

**TABLE DES MATIÈRES**

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT, RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE .....	1
CONSEIL DE BASSIN VERSANT DE LA RIVIÈRE ST-CHARLES.....	18
M. RODOLPHE LELIÈVRE .....	27
Mme MICHELINE DESHARNAIS.....	34
PISCICULTURE DE STONEHAM.....	41
PROMOTION SAGUENAY.....	52
MARC PETTERSON .....	74

---

**13 h 38 – DÉBUT DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

5           Alors, je vais vous demander de vous approcher, nous allons débiter bientôt. Je vais appeler le premier participant pour le Conseil régional de l'environnement, région de la Capitale nationale, monsieur Alexandre Turgeon et madame Jeanne Robin. S'il vous plaît, je vous demanderais le silence.

10       **M. ALEXANDRE TURGEON :**

          Alors, bonjour, Madame la Présidente, Messieurs et Madame les commissaires.

**LA PRÉSIDENTE :**

15           Bonjour, bienvenue à la commission.

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

20           Alors, immédiatement, on va débiter parce que le temps est court et je vais laisser immédiatement la parole à Jeanne pour la présentation de notre mémoire.

**LA PRÉSIDENTE :**

25           Alors, madame Robin, bonjour.

**Mme JEANNE ROBIN :**

30           Bonjour. Je ne vais pas présenter l'intégralité du mémoire que vous avez eu l'occasion de lire, donc je vais limiter mon argumentaire à la question de la justification du projet qui est la question essentielle à se poser avant même d'étudier les impacts et à celle des alternatives au projet.

35           Je voudrais d'abord signaler que concernant ce projet deux études d'opportunité ont été réalisées et que la conclusion de ces deux études étaient qu'une route à chaussées séparées n'était pas la meilleure solution concernant les objectifs de sécurité et de fonctionnalité qui sont recherchés par le ministère des Transports.

40           Ensuite, je voudrais quand même rappeler que le ministère des Transports a fait siennes les conclusions de ces études puisqu'en 2004, dans le projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies divisées, dans l'étude d'impact sur l'environnement, le ministère des Transports dit :

45           **«Le réaménagement de la route 175 à quatre voies divisées n'est pas justifié si on vise en priorité à répondre aux besoins d'ordre géométrique et structural de l'infrastructure, ainsi que de sécurité et de circulation.»**

50 Donc, une fois ce point fait, je vais expliquer que suivant les normes du ministère des Transports, lors de l'amélioration d'une infrastructure routière, on recherche en priorité à répondre à deux objectifs qui sont l'amélioration de la fonctionnalité, soit le niveau de service sur la route, et l'amélioration de la sécurité.

55 Pour le cas de la 175, le niveau de service est considéré comme plutôt bon puisque c'est un niveau C ou D et que le ministère des Transports juge justifié d'intervenir à partir seulement du niveau E.

60 En ce qui concerne le débit, c'est un débit de 5000 véhicules par jour en moyenne annuelle environ, alors qu'on justifie la construction d'une route à chaussées séparées à partir de 8000 véhicules en moyenne annuelle.

65 Je voudrais signaler qu'il n'y a pas d'intersection majeure sur la route 175 à part l'intersection avec la route 169, donc il n'y a pas vraiment de conflit de circulation entre une circulation de desserte et une circulation de transit et ça aussi, c'est un critère qui est considéré par le ministère des Transports. Donc, dans le cas de la 175, ça ne plaide pas en la faveur de la construction d'une route à chaussées séparées.

70 Les prévisions sur les débits de circulation permettront la justification d'une route à chaussées séparées seulement à partir de 2028 pour les routes où il y a des sections avec des voies auxiliaires, donc des voies de dépassement ou des voies pour les véhicules.

75 En ce qui concerne la sécurité, on peut construire une route à chaussées séparées s'il y a une problématique de sécurité et d'accidentologie particulière. Sur la route 175, il y a une moyenne de quatre décès par année et d'environ 10 blessés graves, un taux d'accidents inférieur à la moyenne québécoise, donc c'est une route plutôt moins dangereuse que les routes comparables suivant les études qui ont été réalisées par le ministère des Transports.

80 Ici, je voudrais faire un point sur des études qui ont été amenées par le ministère des Transports au cours de la première partie des audiences où les experts faisaient, en fait, une comparaison de routes fictives qui montrait que ce qui est particulièrement dangereux sur une route, c'est la présence d'intersections.

85 Donc, finalement, la conclusion logique de cette étude-là, c'est que la route 175 serait dangereuse s'il y avait beaucoup d'intersections. Or, il n'y a pas d'intersections majeures, donc il n'y a pas de problématique sérieuse d'accidentologie.

Et la conclusion du ministère des Transports, enfin celle qui, selon nous, aurait dû être apportée, c'est que ça n'en fait pas une route prioritaire pour la réalisation de chaussées séparées. Donc, en ce qui concerne la sécurité, on a vu qu'il n'y a pas de problématique sérieuse.

90 Il y a aussi la question de la justification économique. Aucune étude n'a montré que le  
développement de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean dépend de la création d'une route à  
chaussées séparées. La seule étude qui a été réalisée, c'est celle que nous a présenté le  
ministère des Transports en première partie de l'audience, qui mélange deux notions, d'une part,  
les avantages pour les industries dont on voit, dans les documents présentés, qui sont mineurs  
95 et, d'autre part, le coût des décès.

Et le coût des décès, finalement, ça revient au critère de la sécurité, on ne peut pas  
considérer que c'est un critère de justification économique, ce n'est pas du développement  
économique, c'est juste l'évaluation qui est faite des gens de ce qu'ils accepteraient de payer,  
100 c'est le calcul de la disposition à payer, donc ce n'est pas du développement économique. On  
revient au critère sécurité et on a vu que ce n'était pas un critère qui justifiait la création d'une  
route à chaussées séparées.

On pourrait aussi dire que le développement économique d'une région dépend d'une  
105 bonne desserte en infrastructure routière et pour la route 175, c'est le cas, le trafic est fluide,  
donc la desserte est bonne et elle ne constitue pas un frein au développement de la région.

Par contre, c'est vrai que la route 175 a une image négative mais on peut se demander  
pourquoi, alors que la route n'est pas dangereuse et que la vitesse moyenne sur la route est  
110 élevée puisqu'elle est supérieure à la vitesse autorisée, en fait, on l'a vu lors des premières  
présentations. Donc, on pense que, en fait, il y a un impact sur la perception de la dangerosité  
du fait du traitement médiatique de la route 175 et de la mobilisation des groupes de pression en  
faveur de la création d'une route à chaussées séparées.

115 Donc finalement, sur les différents critères considérés, il n'y a pas de justification possible  
d'une infrastructure routière de type supérieur. L'infrastructure actuelle est adaptée au type de  
circulation.

Par contre, l'infrastructure actuelle ne répond pas aux normes du ministère des  
120 Transports, donc c'est nécessaire d'apporter des améliorations. Quand on apporte des  
améliorations à une infrastructure routière, il y a plusieurs variantes à considérer. Déjà, il faut  
toujours améliorer ensemble la fonctionnalité et la sécurité de la route.

Concernant la fonctionnalité, la problématique de la route 175, c'est une problématique  
125 de relief avec la présence de nombreuses pentes et de courbes, donc c'est nécessaire  
d'améliorer la géométrie dans ces points-là et c'est une problématique de présence de circulation  
lourde qui nécessite de rajouter des voies auxiliaires pour le dépassement et pour la circulation  
des véhicules lents dans les côtes.

130 Concernant la sécurité, il y a une problématique particulière de collisions frontales et de  
collisions avec la faune. Ce qui est important quand on a une problématique de collisions  
frontales, c'est d'abord de chercher la cause de ces collisions.

135 Ça n'a pas été réalisé par le ministère des Transports. Et c'est important de connaître la cause des collisions pour répondre aux problèmes. On ne peut pas résoudre un problème dont on n'a pas cherché la cause. Les collisions frontales, elles peuvent être faites suite à des dépassements non sécuritaires, à une vitesse excessive, à un dérapage, aux conditions de route, toutes sortes de choses mais il faut savoir à quoi on cherche à répondre.

140 En ce qui concerne les possibilités d'amélioration, on peut d'abord chercher à prévenir les causes de l'accident par divers aménagements et, d'une manière générale, en accentuant la prévention sur la route et le contrôle. Et ensuite on peut chercher à empêcher la collision en mettant en place des dispositifs de retenue latéraux et des dispositifs de retenue centraux.

145 Prévenir les causes de l'accident, ça permet de limiter le nombre d'accidents. C'est l'option qui est préconisée par les études d'opportunité qui ont été réalisées par le ministère des Transports, qui préconisent des améliorations ponctuelles et l'aménagement de voies de dépassement tous les huit kilomètres sur l'ensemble de la route 175 afin de rendre possibles des dépassements sécuritaires sur l'ensemble de la route.

150 Empêcher les collisions, ça permet d'atteindre des objectifs de diminution de la mortalité routière. C'est le cas dans les pays du nord de l'Europe où on a mis en place de nouveaux types de routes qui associent des voies de dépassement régulières à des dispositifs de retenue centraux. Ces nouveaux types de routes sont bien adaptés aux faibles débits.

155 Nous avons fait des propositions au ministère des Transports en ce sens. Ils se sont montrés très intéressés par nos suggestions. Leur opposition principale, c'est qu'ils ne souhaitent pas faire d'essai sur ce nouveau type de route sur 143 kilomètres, ce qui peut parfaitement se comprendre.

160 En ce qui nous concerne, on ne voit pas vraiment de problèmes, le ministère des Transports a largement le temps de faire des essais sur d'autres tronçons de routes dans la mesure où une route à chaussées séparées ne sera pas nécessaire avant 20 ans ou plus tôt sur la route 175.

165 Pour conclure sur l'opportunité du projet, je voudrais rappeler que sur une route à chaussées séparées, il neige autant, il passe autant d'orignaux, les améliorations fauniques ne dépendent pas de la présence d'un terre-plein central et le milieu traversé demeure un milieu naturel un peu hostile en l'absence d'occupation humaine. C'est cela qui fait de la route 175 une route particulière et il n'est pas de projet qui permette de modifier ces caractéristiques.

170 Sur la question de la sécurité, ce qui est important, c'est d'améliorer l'ensemble du réseau routier québécois et pas de réaliser un projet disproportionné sur la seule route 175, d'autant qu'on peut avoir des doutes sur l'amélioration réelle de la sécurité sur la route 175 en raison notamment de l'accélération, de l'augmentation de la vitesse qui peut avoir lieu en raison de la vitesse moyenne pratiquée sur les routes à chaussées séparées.

180 Donc, ce que nous demandons principalement au BAPE et à vous, c'est d'abord de réaffirmer les conclusions des études d'opportunité qui sont qu'il n'y a pas de justification de ce projet, ni basée sur les questions de sécurité ni basée sur les questions de fluidité du trafic.

185 Ensuite, nous demandons au BAPE d'étudier les alternatives que nous avons proposées dans notre mémoire et toutes celles qui ont été proposées et de les faire étudier en profondeur par des spécialistes.

Et pour replacer le projet dans son contexte politique, je vais laisser le mot de la fin à Alexandre Turgeon. Merci.

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

190 Alors, je rappellerais rapidement, pour terminer, que dans la dernière partie de notre mémoire, on rappelle que, indépendamment du projet retenu, indépendamment des travaux d'infrastructure que le ministère des Transports devra faire, il devra y avoir mesures de mitigation et mesures de compensation. On rappelle également le concept que monsieur Mulcair a fait la proposition, c'est-à-dire d'aucune perte nette d'habitats et donc, ils devront être compensés en totalité.

200 Il doit également y avoir des compensations financières dorénavant dans tous les projets de transport en conformité avec l'avant-projet de loi sur le développement durable et la création du fonds vert.

205 Je rappellerais également cinq autres éléments. D'abord que dans les études d'opportunité, il y a eu deux sondages qui ont été faits auprès des usagers de la route, que 83 % en été et 82 % en hiver des usagers jugeaient que la route actuelle était sécuritaire.

210 Je vous citerai, dans la dernière version de notre mémoire qui vous a été envoyée en fin d'avant-midi, vous allez la retrouver, une citation de Luc Bergeron, directeur territorial du ministère des Transports, qui disait, il y a un an à une autre audience publique, à une question sur les choix en matière de transport :

215 «Si vous parlez de développement de réseaux routiers, donc l'ajout de nouvelles voies, de nouvelles autoroutes, de nouvelles routes d'accès, je vous... que les critères sont d'abord politiques. Le développement du réseau routier, c'est une responsabilité du gouvernement, c'est le gouvernement qui décide des projets de développement, donc les nouveaux axes, les nouvelles autoroutes. C'est le gouvernement qui décide et comme fonctionnaires, nous, on doit essayer de développer, donc, des argumentaires techniques, soit en termes de capacité et de temps d'attente, et cetera.»

220 Alors, dans cette réponse-là, monsieur Bergeron indiquait clairement que le choix politique d'une route se faisait d'abord et que leur rôle, leurs responsabilités au Ministère étaient de trouver l'argumentaire technique pour justifier cette décision politique-là.

225 Et je pense qu'ils l'ont tout à fait démontré dans la première partie de l'enquête et, somme toute, il faut leur donner le crédit pour un excellent travail, essayer de démontrer par des arguments qui, quand on les regarde, ne tiennent pas la route, commencer à créer des routes fictives pour comparer la dangerosité de la 175, il fallait y penser, de dire... les arguments sur le transport routier, de dire que les gens... les entreprises préfèrent, sur des courtes distances, utiliser le camionnage.

230 Bien entendu, compte tenu qu'on donne des infrastructures de transport gratuites, accessibles au transport routier au Québec et que les autres infrastructures sont coûteuses pour l'industrie et que si le gouvernement n'y investit pas pour développer des alternatives en termes de transport des marchandises, ça ne va pas être un choix qui va se faire automatiquement, mais c'est une responsabilité du Ministère de le regarder. Il y a une politique maritime qui a été  
235 élaborée en ce sens-là, c'est pour ça qu'il devrait continuer dans cette voie-là.

Alors, on reconnaît – un mot sur Stoneham avant de conclure. On rappelle également dans notre mémoire, sur le tronçon à Stoneham en particulier, qui est particulièrement dommageable dans le milieu et qui a des impacts humains importants, que s'il y a un endroit où  
240 le tracé doit être retravaillé, c'est clairement à Stoneham.

Et quand on dit «retravailler le tracé», là, pour nous, ça veut dire à cent pour cent dans l'emprise de la route actuelle et que s'il y a de la place pour une voie de circulation dans chaque sens, il y aura une voie de circulation dans chaque sens et il y aura uniquement, à la limite, des  
245 expropriations pour des aménagements de sortie ou de rond-point, de demi-tour, des aménagements comme on en retrouve sur le boulevard Sainte-Anne, par exemple, et pour minimiser au maximum autant les impacts sur le milieu que sur les habitants.

Et ce n'est pas vrai que, compte tenu du débit, de l'utilisation de la route actuellement, qu'il n'y a pas moyen, dans plusieurs tronçons sur cette route-là, qu'il n'y ait qu'une voie de  
250 circulation dans chaque direction.

Je rappelle également, à titre de comparaison quand on parle du débit de 4500 véhicules par jour, le débit moyen sur la 175, et le 8000 véhicules qu'il faut normalement minimalement  
255 atteindre pour parler d'une autoroute au Québec, on sait que dans d'autres pays c'est encore plus élevé, que sur des routes qui paraissent peu achalandées aujourd'hui en termes d'autoroute, la 20 entre Rivière-du-Loup et Lévis, on a un débit moyen de 13 500 véhicules. Et pourtant, ça a l'air désert comme route, la plupart du temps et un débit moyen, c'est basé sur la moyenne de son utilisation.

260 Alors, en terminant, on reconnaît au gouvernement le droit et le pouvoir de trancher à la fin du processus. C'est ça que le processus d'évaluation environnemental donne comme pouvoir au gouvernement du Québec.

265 Et indépendamment de tout ce qui aurait pu être dit, indépendamment du rapport que vous remettrez, le gouvernement peut prendre la décision qu'il veut au bout du processus. Quand le ministère de l'Environnement aura fait ses recommandations, son mémoire au mois de



mai 2006 peut-être, peut-être plus tard encore, quand ça ira au Conseil des ministres, le Conseil des ministres tranchera.

270

Mais en attendant, vous, comme commissaires, comme Bureau d'audiences publiques, avez la responsabilité de regarder les faits pour ce qu'ils sont et de conclure à la non-justification de ce projet-là, à la démesure d'un projet d'infrastructure pour 4500 véhicules et que les chiffres indiquent qu'il n'y aura pas de croissance probable au cours des 20 prochaines années en termes d'utilisation; même avec les perspectives au niveau de la démographie, il y a des chances que ça diminue.

275

Alors donc, vous devez conclure à la non-justification du projet et suggérer, comme ça avait été fait dans d'autres études par le ministère des Transports, à des mesures alternatives pour améliorer ponctuellement les problèmes de sécurité qui peuvent être rencontrés sur la route 175. Alors, je vous remercie.

280

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci. J'aimerais aborder, dans votre mémoire à la page 25 où il y a un aspect dont vous faites part concernant la protection d'habitats équivalents pour la réserve faunique des Laurentides. Vous demandez une modification du statut de la réserve afin de favoriser l'atteinte des objectifs de 8 % du territoire québécois protégé en 2005.

285

J'aimerais comprendre, est-ce que par ça, vous demandez à ce que la réserve faunique soit désignée comme aire protégée?

290

**Mme JEANNE ROBIN :**

Oui, mais ça implique surtout une modification de la gestion de la réserve faunique. On ne peut pas juste se contenter de la désigner comme aire protégée, ça implique des aménagements et une modification au niveau de la gestion, surtout en ce qui concerne l'exploitation forestière.

295

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Qui ne pourra plus être pratiquée.

300

**LA PRÉSIDENTE :**

Effectivement, parce qu'actuellement il y a quand même de l'exploitation forestière, il y a aussi d'autres types d'activités, là, qui sont pratiquées. Vous savez comment fonctionne le processus en regard des aires protégées?

305

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Oui.

310

**LA PRÉSIDENTE :**

315

Est-ce que vous avez déjà soumis cette idée-là ou ce processus-là d'études au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs?

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

320

Non. Comme vous le savez, les consultations dans la région qui nous concerne ne sont pas encore débutées pour suggérer, le processus ne fait que débiter pour suggérer les terrains. Et aux autres activités dont vous faites question, j'imagine que vous parlez de la pêche et de la chasse, ce sont des activités qui peuvent être compatibles...

325

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

330

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

... dans la stratégie sur les aires protégées.

**LA PRÉSIDENTE :**

335

Oui. Maintenant, il faut que ça vienne quand même du milieu, qu'il y ait des gens qui le demandent et tout ça. Donc, ma question : est-ce que vous aviez l'intention, lors des consultations pour la région de la Capitale-Nationale, de suggérer que... à ce que ce soit l'ensemble de la réserve faunique ou des secteurs, des territoires de la réserve?

340

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Je pense que l'intention à la création de la réserve faunique était d'en faire un milieu protégé, c'était l'intention pour la plupart des réserves fauniques au Québec. Et il y a eu un passage, à un moment donné – je suis trop jeune pour comprendre pourquoi – mais où on a commencé à y pratiquer de l'exploitation forestière et à dénaturer le sens de la raison d'être pour laquelle on avait créé ces réserves-là, ces milieux naturels là.

345

Et je pense que vous parlez de la communauté. La principale communauté qui utilise ce site-là, c'est la nation huronne et je pense qu'ils vont certainement être intéressés à regarder cette proposition-là.

350

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous faites part aussi, dans votre mémoire toujours à la page 25, vous parlez d'un fonds de compensation environnemental. Peut-être demander un petit peu de silence, s'il vous plaît. Alors, vous nous dites que le fonds en question – j'aimerais ça que vous nous expliquiez un peu

355

360 qu'est-ce que c'est, ce fonds-là? Est-ce que c'est en regard de ce qui est prévu ou ce qui est à l'étude actuellement par la gouvernement dans le contexte du développement durable, des consultations ou est-ce que c'est quelque chose à quoi vous faisiez référence plus particulièrement?

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

365 C'est une proposition qu'on ne fait pas spécifiquement pour le dossier de la 175. C'est sûr qu'il doit débiter et commencer à quelque part, et il y a là un principe qui doit être retenu. Au même titre que dans des grands projets publics où on accorde 1 % aux arts, dans les projets d'infrastructures routières, on pense qu'il y a une somme qui doit être dédiée au fonds vert, que  
370 le gouvernement du Québec entend mettre sur pied pour financer des activités alternatives et qui permettent de favoriser les changements de comportements, les changements de valeurs qui vont faire en sorte que la population se dirige plus positivement vers l'atteinte du développement durable.

375 Alors, la création du fonds vert et les différents mécanismes ne sont pas prévus dans l'avant-projet de loi, c'est des choses qui vont devoir être confirmées par règlement une fois le projet de loi adopté, mais en attendant, on pensait que c'était important de le souligner et de le rappeler dans le rapport, que, à chaque fois qu'il y a un projet d'infrastructure routière quel qu'il soit, il faut qu'il y ait un pourcentage proportionnel des coûts qui soit versé dans un fonds en compensation des dommages.

380 Un peu comme le fait volontairement Hydro-Québec, sauf que le problème qu'on y voit avec Hydro-Québec, c'est qu'il y a une espèce de marchandage qui se fait pour favoriser la réalisation des projets et gagner l'appui des municipalités concernées. Alors, si la somme va dans un fonds indépendant au gouvernement du Québec et non pas attribuée directement en lien  
385 autour du projet, cette possibilité-là n'est pas possible.

**LA PRÉSIDENTE :**

390 Et donc, ça, en fait, c'est pour l'utilisation du territoire mais ce que vous parlez... vous faites référence aux fonds, là, qui sont accordés par Hydro-Québec, c'est des fonds de compensation pour l'utilisation de territoires qui sont négociés avec soit les MRC, les municipalités ou les citoyens ou les groupes d'intérêt et ils ne doivent pas compenser pour des répercussions, des impacts réels du projet sur le milieu. Donc, c'est dans ce sens-là. Ce que vous proposez n'exclut pas les compensations en termes de mesures de mitigation...

395

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Non.

400 **LA PRÉSIDENTE :**

... ou de mesures de compensation pour remettre en place le milieu ou...

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

405

Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

410

... régénérer un milieu qui serait affecté.

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

415

Non, au contraire. Comme je l'ai bien dit dans la présentation tout à l'heure, je pense qu'il ne doit y avoir aucune perte nette d'habitats.

**LA PRÉSIDENTE :**

420

O.K. Je vais vous revenir tout à l'heure, mon collègue a quelques questions aussi.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

425

J'aimerais aborder la question de la fluidité, donc toute la question des débits que vous avez dans votre mémoire. Les débits que vous avez indiqués à la page 9 de votre mémoire, en fait, ce qu'on peut comprendre, c'est le secteur des kilomètres 84 à 166; est-ce que c'est bien ça, oui?

**Mme JEANNE ROBIN :**

430

Oui, c'est ça.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

435

J'aimerais savoir, en termes d'hypothèse, parce que vous avez, bon, estimé une certaine croissance durant les années, quels sont les taux que vous avez utilisés dans ce tableau?

**Mme JEANNE ROBIN :**

440

C'est les taux qui ont été mentionnés par le ministère des Transports, je pense que c'est 2,15 % d'augmentation par année, c'est les derniers chiffres du ministère des Transports.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

445

Donc, c'est 2,15 pour tous les chiffres d'année en année, ce que vous avez utilisé comme taux?

**Mme JEANNE ROBIN :**

Oui. Oui.

450

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Maintenant, vous savez que l'écoulement, en fait, de la 175, si on part du sud, donc on a beaucoup plus de débit au niveau de la partie Stoneham, à mesure qu'on monte vers le nord, ça diminue puis il y a un changement plus drastique au niveau de l'intersection avec la 169, je pense qu'il y a un tiers du débit qui... un tiers/deux tiers, en fait, il y a un partage qui se fait là.

455

Dans votre évaluation au niveau des niveaux de services, vous avez utilisé, bon, vous, le niveau E comme étant le niveau d'intervention. Je sais que le Ministère, dans ses études, il parle souvent du niveau D comme étant l'élément déclencheur, si on veut, de ces études et dans l'étude de BUC et dans l'étude d'impact qu'il nous a soumis, les horizons que eux estimaient comme étant des horizons d'intervention, c'était l'horizon 2008 pour la section, je dirais, au sud de l'intersection avec le 169 et la partie nord, c'était l'horizon 2018. Vous, vous estimez à 2027, je pense. Alors, comment vous expliquez un peu, quel est votre...

460

465

**Mme JEANNE ROBIN :**

En fait, dans l'étude de BUC, ce qui est préconisé, c'est 2008 comme horizon d'intervention pour les tronçons où il n'y a pas de voies de dépassement, où il n'y a pas de voies de circulation lente...

470

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui, mais...

475

**Mme JEANNE ROBIN :**

... et c'est 2018 pour les tronçons où il y a des voies de circulation lente jusqu'à l'intersection avec la route 169.

480

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais moi, je vous réfère à l'étude d'impact, je ne vous réfère pas à l'étude de BUC, là. Dans l'étude d'impact, il y a un tableau, dans les études, en fait, c'est le même dans les deux, où là on a une situation, ce qu'on indique, bon, voici... et aussi, il y a la question des voies de dépassement, donc des fois c'est D, des fois c'est E.

485

Mais quand on obtient le niveau D, eux, en fait, ce qu'ils démarrent, c'est qu'ils démarrent le processus de planification de projet. Et quand on regarde leurs chiffres à partir de l'étude d'impact, pour la partie sud, je dirais la partie qui est Stoneham et tout ce qui est au sud de l'intersection, l'intervention, en fait, le niveau d'intervention, l'horizon d'intervention ce serait 2008.

490

495           Donc, en fait, ma question, je vais peut-être la poser autrement. En fait, vous dites, dans un sens, que dans la partie que vous avez examinée, que l'intervention n'est pas nécessaire à court terme, en fait, pas avant 2025-2027. Au niveau du sud, au niveau de la partie sud, est-ce que c'est la même justification que vous en faites? Est-ce que l'intervention, c'est nécessaire plus rapidement? C'est un peu le sens de ma question.

500           **Mme JEANNE ROBIN :**

                  Alors, pour faire le point, je n'ai pas la citation sous les yeux mais de mémoire, ce que dit le ministère des Transports dans ses réponses au ministère de l'Environnement, au moment où le ministère de l'Environnement demande qu'est-ce qui justifie la réalisation anticipée du projet  
505           alors que les études d'opportunité avaient comme conclusion que le projet n'était pas justifié à l'heure actuelle, le ministère des Transports dit que les études estiment qu'il sera nécessaire de réaliser le projet en 2018, qu'il ne voit pas de raison de remettre en cause la conclusion de ces études mais que pour réaliser une autoroute en 2018, il faut commencer les études en 2008 et que donc, eux ont choisi, en fait, d'anticiper la réalisation du projet en raison d'une opportunité  
510           politique, je crois que ça se termine comme ça, l'argumentaire.

                  Les chiffres de l'étude de BUC, c'est des chiffres de mil neuf cent... enfin, l'étude a été réalisée en 1998, donc on peut supposer que les chiffres sur le trafic sont encore antérieurs et eux, ils se basaient sur une augmentation du trafic de 2,5 % chaque année et ce n'est pas ce qui  
515           s'est produit. On est entre 2,15 et puis 2,2 %, donc forcément, l'horizon de réalisation se voit repoussé.

                  Et d'après les calculs que... en fait, on a repris les tableaux des études d'opportunité et on les a réactualisés avec l'augmentation de la circulation qui a été vérifiée pour le moment et  
520           qu'on étend jusqu'à un horizon qui justifie la réalisation de la route. C'est ça qui fait qu'on prévoit la réalisation seulement en 2027.

                  Et puis ces chiffres-là, ils sont considérés, dans notre mémoire comme dans l'étude de BUC, pour le tronçon entre le kilomètre 84 et la route 169, ils ne sont pas considérés pour le  
525           tronçon après la route 169.

                  Après la route 169, on se retrouve avec des débits de circulation qui sont bien moins élevés mais, en fait, on aurait peut-être dû le préciser davantage dans notre mémoire. Je crois qu'on a rajouté une petite phrase là-dessus, mais que, évidemment, l'autoroute n'est pas  
530           justifiée... enfin, la route à chaussées séparées n'est pas justifiée avant la route 169, elle l'est encore moins après, mais on parle toujours, en fait, du tronçon jusqu'à la route 169, pour répondre à votre question.

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

                  Donc, pour la partie sud, par contre, vous n'avez pas fait l'exercice pour la partie...

**Mme JEANNE ROBIN :**

540 Par contre, pour la partie Stoneham, c'est un contexte particulier, les débits sont plus élevés mais il y a un contexte périurbain qui est différent, il y a davantage d'impacts, donc c'est une réponse différente. Mais on n'a pas fait la projection des débits routiers pour la partie Stoneham.

545 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

Mais si je peux me permettre d'ajouter. Premièrement, il faut rappeler que les niveaux de desserte de qualité D qu'on observe sont en période de pointe uniquement, donc c'est très rarement, là; en direction du nord, ça va être le dimanche en fin de journée; le vendredi soir, en 550 direction sud; qu'il suffit d'ajouter une voie de dépassement pour augmenter la qualité de la desserte une fois de temps en temps et, dans le secteur de Stoneham, on peut penser à des voies de décélération et des voies d'accélération de part et d'autre lorsqu'il y aura des entrées sur la route principale.

555 Il n'y a pas là de bouchon de circulation à cet endroit-là, il n'y a actuellement qu'une voie de circulation dans chaque direction et, bien sûr, sur une dizaine de kilomètres, on ne peut pas procéder à des dépassements dans ce secteur-là, mais on est dans un milieu qui est urbanisé. Et je pense que, compte tenu qu'il a été urbanisé, il faut vivre avec ce contexte-là.

560 Et quand on est sur n'importe quelle route nationale au Québec et qu'on passe à travers un village, quand vous faites la 132 en Gaspésie, à chaque fois que vous passez à travers un village, vous devez décélérer et rouler à 50 kilomètres/heure, le temps de trois kilomètres et même parfois quelques feux de circulation.

565 Et je pense qu'il n'y a pas lieu de commencer à procéder à des dizaines d'expropriations pour régler un inconvénient, somme toute, extrêmement mineur sur 10 kilomètres particulièrement problématiques à Stoneham.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

570 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

575 Vous semblez dire que dans le fond, toute la réflexion de ce projet-là – d'autres ont abordé cet aspect-là aussi lors de l'audience hier – que la réflexion de ce projet-là n'a pas été, si on peut dire, insérée dans le cadrage des objectifs de développement durable, des nouvelles façons de faire, des nouvelles façons de penser. Est-ce que, effectivement, c'est votre avis ou de quelle façon ça pourrait être amélioré?

580 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

585 Bien, je pense que le développement durable commence qu'on ait des réponses appropriées à des problèmes réels. Et actuellement, ce qu'on a en face de nous, c'est une réponse disproportionnée par rapport au problème qu'on connaît en termes de sécurité routière.

590 Il y a 650 morts par année au Québec sur les routes. Le transport automobile, c'est le transport le plus dangereux et la 175 n'est certainement pas le lieu prioritaire d'intervention où on doit commencer à faire des interventions. Et si on investit un milliard sur la 175, bien, nécessairement, il y a d'autres tronçons routiers beaucoup plus dangereux sur lesquels on n'interviendrait pas.

595 Maintenant, en matière de développement durable, il faut regarder également l'ensemble de la problématique et des alternatives. D'une part, on l'a souligné dans notre requête au niveau de l'étude d'impact, le fait de faciliter le transport par camionnage, ça ne va pas favoriser le développement économique de la région, ça va juste favoriser le *just in time*, produire le plus loin possible.

600 Et, écoutez, le promoteur, en première partie, qu'est-ce qu'il nous a répondu? Qu'il y avait les mêmes commerces qu'aux Galeries de la Capitale. Ce n'est pas ça qui fait vitalité économique d'une région, d'avoir un Aldo, un Wal-Mart ou je ne sais quoi comme lieux de distribution. Ce qui fait la richesse économique d'une région, c'est ses lieux de production de ses biens.

605 Et ce n'est pas normal qu'on transporte des *vans* de pain Weston ou qu'on descende les quotas de lait dans le sud, les transformer dans les laiteries dans le sud pour les réacheminer et les vendre sur les tablettes au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Ça n'a pas de bon sens. Et en améliorant les infrastructures routières, on ne fait qu'encourager ce cycle économique-là qui est tout à fait contraire au développement durable.

610 Maintenant, au niveau des alternatives, il faut résolument pousser sur les alternatives plus durables au niveau environnemental et beaucoup moins dommageables sur le plan de la consommation d'énergie et sur le plan de la qualité de l'environnement que sont les infrastructures ferroviaires et utiliser la voie d'eau qui est là, qui est exceptionnelle.

615 Ce n'est pas toutes les régions, l'Abitibi n'a pas cette chance-là d'avoir une voie d'eau comme ça qui donne accès à sa région pour faire entrer des biens ou faire sortir des marchandises et il faut l'exploiter. Et le gouvernement du Québec s'est doté d'une politique maritime, là, il faut que le ministère des Transports soit cohérent et pousse résolument sur des projets et les appuie à la même hauteur qu'il le fait avec le transport routier. Et c'est ça faire du développement durable.

**LA PRÉSIDENTE :**

625 Vous avez abordé tantôt toute la question d'opportunité politique, soit de choix politique ou gouvernemental. Plusieurs personnes aussi ont abordé la question de la fenêtre politique qui est offerte actuellement, c'est-à-dire la possibilité qu'il y ait un financement à parts égales avec le



gouvernement fédéral qui, naturellement, va s'appliquer selon certaines exigences ou contraintes pour le type de programme en question.

630

Donc, je vous poserais la question dans la même optique. Pour une population ou pour une région, s'il y a une... parce que vous parliez tout à l'heure en termes de temps, là, hein, c'était prévu pour 2008, on a avancé un peu parce qu'il y avait une opportunité, vous ne pensez pas que pour une population ou un groupe, d'avoir la possibilité d'une opportunité peut permettre une appréciation différente des échéances?

635

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

Écoutez, là, si ce projet-là aujourd'hui, il est devant vous, c'est parce qu'il y a une région qui a poussé dessus sans cesse depuis 30 ans, qui en ont fait un intense lobby. Et moi-même, j'ai extrêmement hâte que le dossier soit derrière nous, qu'on cesse de se faire harceler, et je pense qu'on peut tout à fait comprendre des politiciens, à un moment donné, d'avoir lâché le morceau et dire :...

640

**LA PRÉSIDENTE :**

645

Mais je vous amènerais une réflexion...

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

650

... «On laisse aller.»

**LA PRÉSIDENTE :**

... à un autre niveau, monsieur Turgeon. Si on compare ce qui s'est fait, tout le développement, toute l'Histoire du Québec, comme d'ailleurs aussi, on peut regarder l'Histoire des États-Unis et tout ça, la majorité des développements des groupes, des citoyens, des régions, c'est toujours fait par des combats de routes, c'est toujours fait... jusqu'à la période des trappeurs ou autres, il y avait des ouvertures de routes qui faisaient qu'à un moment donné, ça se développait.

655

660

Et à l'inverse, quand un noyau se développait, on demandait : «Ouvrez plus grand pour permettre de passer à une autre étape.» C'est ce que, dans le fond, on entend, là, de la position des gens. En termes d'impact sur le milieu humain, quelles sont les considérations? Selon vous, est-ce que ce sont des considérations qui relèvent aussi de l'appréciation environnementale?

665

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

L'évaluation environnementale québécoise est basée sur la justification du projet et le ministère des Transports le dit lui-même, quand il justifie un projet, il le justifie sur des bases de fluidité et de sécurité. Et sur les aspects économiques, il n'y en a pas d'étude qui est capable de

670

démontrer que le développement ou l'avènement d'une nouvelle route change tout d'un coup la structure économique d'une région.

675 Et regardez ce qui s'est fait au Québec, il n'y a aucune étude qui s'est faite, qui démontre qu'une autoroute a un changement significatif sur l'économie d'une région. Et pourquoi actuellement? Parce qu'au niveau de la fluidité, la route actuelle dessert adéquatement cette région-là. Ça, c'est les données du ministère des Transports qui le démontrent et, en conséquence, ce n'est pas parce qu'il y a un intense lobby qui se fait, ce n'est pas parce que, à  
680 coups de campagnes médiatiques et publiques et politiques on pousse sur un dogme, que le projet, tout d'un coup, on doit le prendre en considération dans sa justification.

**LA PRÉSIDENTE :**

685 Je vous demanderais le silence, s'il vous plaît.

Maintenant, vous avez donné aussi une annexe, vous avez fourni en annexe un projet de configuration de route. Ça a été abordé aussi en première partie d'audiences publiques. Est-ce qu'on doit comprendre que si cette configuration-là était étudiée, était appliquée pour le projet,  
690 vous seriez en faveur du projet?

**M. ALEXANDRE TURGEON :**

C'est la raison pour laquelle on l'a suggérée au ministère des Transports dans les rencontres préalables à une éventuelle médiation qui était souhaitée par nous, comme vous  
695 l'avez vu dans notre requête d'audience, les rencontres de travail qu'on a eues avec le ministère des Transports, ils ont reçu ce document-là, ils l'ont jugé très intéressant, qu'ils allaient regarder ça pour des projets éventuels mais là, dans le contexte actuel, étant donné l'état d'avancement, ils trouvaient ça un peu difficile.

700 À la limite, ils se disaient, sur le plateau central, le 100 kilomètres au milieu de la réserve, là où il n'y a pas de montées, pas de descentes, c'est une option qu'ils pourraient regarder positivement.

705 Malheureusement, il y a eu des signaux politiques qui ont fait en sorte, bien, on continue, feu vert au même projet, on va de l'avant.

Et oui... oui, effectivement, nous, on n'a jamais dit qu'il ne fallait pas y avoir d'amélioration à la sécurité, donc nous, on va plus loin que ce que les études d'opportunité ont suggéré comme  
710 amélioration à la route avec une infrastructure comme celle-là, avec un système de retenue central qui empêche des collisions frontales.

Parce que les études d'opportunité du ministère des Transports n'allaient pas jusque-là, elles suggéraient simplement l'ajout de voies de dépassement à des endroits bien ciblés de part  
715 et d'autre dans chaque direction.

720 Alors, oui, nous, on est prêt à concéder, à dire, ça, ce serait... ce serait d'ailleurs un beau début, parce que ça montrerait à quel point il y a moyen de faire autre chose que toujours penser en termes d'autoroute.

725 Et si on dit oui à ce projet-là, avez-vous pensé... l'argument actuellement technique sur lequel se base le Ministère pour dire 8000 véhicules minimum avant de penser à faire une autoroute, c'est quoi... tous les autres projets au Québec sur lesquels il va falloir qu'on s'interroge et dire : «Bien, nous aussi, on en veut une autoroute, nous aussi, on veut... aïe, nous autres, on a 4000 véhicules, là, on veut une autoroute; nous, on en a 3 500, on veut une autoroute à quatre voies avec un terre-plein central.» C'est où que ça va arrêter, la limite?

730 Et si on applique la logique d'une autoroute à quatre voies pour la 175, bien, il va falloir malheureusement considérer tout un paquet d'autres secteurs. Je vous invite à regarder les débits routiers au Québec, que ce soit sur les autoroutes, les autoroutes existantes, pour voir à quel point on est passablement au-dessus du 8000 déjà, sur toutes les autoroutes qu'on a actuellement au Québec et regardez tous les autres tronçons où on n'a pas d'autoroute, regardez les débits moyens qu'on y observe, il y en a plusieurs qui sont largement supérieurs à la 175 et sur lesquels on n'a pas d'autoroute et qu'on n'en envisage pas actuellement.

735 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup de votre participation.

740 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

Ça me fait plaisir.

745 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**Mme JEANNE ROBIN :**

750 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

755 Alors, je vais appeler les prochains participants. Pour le Conseil de bassin versant de la rivière Saint-Charles – excusez-moi, je n'ai pas les noms devant moi. Alors, pour le Conseil du bassin versant de la rivière Saint-Charles, madame Caroline Brodeur et monsieur David Viens, c'est bien ça? Oui. Merci. Je m'excuse, je n'avais pas la bonne feuille pour les noms. Alors, bienvenue.

760 **Mme CAROLINE BRODEUR :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

765

Nous vous écoutons.

**Mme CAROLINE BRODEUR :**

770

Alors, bon, d'entrée de jeu, je souhaiterais mentionner que le Conseil de bassin de la rivière...

**LA PRÉSIDENTE :**

775

Je vous demanderais de parler un petit peu plus fort.

**Mme CAROLINE BRODEUR :**

780

Plus fort?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

785

**Mme CAROLINE BRODEUR :**

790

D'accord. Donc, je souhaite mentionner, en débutant, que le Conseil de bassin de la rivière Saint-Charles étant un organisme de concertation, le conseil d'administration a souhaité que l'on ne prenne pas formellement position pour ou contre le projet et qu'on se concentre uniquement sur la portion Stoneham, donc des kilomètres 60 à 84.

795

Donc, ce qu'on fait ici, si on ne prend pas position, c'est que le rôle du Conseil de bassin, c'est d'informer. Donc, on souhaite amener des éléments d'information supplémentaires qui pourraient permettre de voir le projet dans une perspective de gestion par bassin versant.

800

**LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

**M. DAVID VIENS :**

805

«Les gestion intégrée de l'eau par bassin versant...

**(Lecture du mémoire)**

810 **«... par des problèmes d'instabilité.»**

**«Ainsi, le promoteur devrait élargir...**

**(Lecture du mémoire)**

815 **« ... la limite géographique des impacts du projet.»**

Donc, plus précisément, il y a différents éléments qui touchent la qualité de l'eau dont les sels.

820 **«Les sels peuvent occasionner des dommages...**

**(Lecture du mémoire)**

**«... le partage de cette nourriture.»**

825 De plus, les ions chlorures affectent aussi la qualité de l'eau potable. Or, le promoteur n'a pas calculé les valeurs de contamination potentielles des eaux de surface et souterraines situées... suite aux travaux. Il nous est donc impossible de savoir si les seuils de toxicité sont atteints ou pas.

830 Donc, l'évaluation des sels pouvant atteindre le cours d'eau peut être faite par une modélisation. C'est ce que Environnement Canada et Santé Canada citent. Toutefois, moi je n'ai aucune compétence dans ce domaine. Et en absence de certitude, le promoteur devrait effectuer le calcul pour en offrir un ordre de grandeur.

835 En plus des sels de voirie, d'autres contaminants se retrouvent dans les eaux par le passage des véhicules qui entraînent des impacts permanents sur le milieu hydrique.

840 **«Les éléments contaminants tels les huiles usées...**

**(Lecture du mémoire)**

**«... fluctuent beaucoup en fonction du temps et de l'espace. »**

845 Le promoteur devrait donc évaluer un ordre de grandeur pour les charges polluantes générées par ces contaminants.

Dans notre bassin où coule la rivière Hurons qui est beaucoup affectée par la route 175, la rivière Hurons est affectée par des variations au patron d'écoulement naturel qui rendent le

850 cours d'eau très instable et entraînent une modification de ces patrons d'érosion et d'apports de sédiments fins dans le cours d'eau.

**«Or, la rivière Hurons coule...**

855 **(Lecture du mémoire)**

**« ... instabilité de ce cours d'eau. »**

**«D'autre part, le promoteur ne prévoit pas...**

860

**(Lecture du mémoire)**

**«... des rivières et des petits cours d'eau.»**

865 Le programme de compensation de l'habitat du poisson qui a été fait pour le projet permet de réhabiliter des sites gravement dégradés. Ces aménagements-là proposés sont très adéquats, mais ils ne permettent pas de... – excusez-moi – ils ne permettent pas de rencontrer les demandes faites par la Loi de la pêche... de la Loi sur les pêches.

870 **«Le principe directeur de la Loi...**

**(Lecture du mémoire)**

**« ... les cours d'eau plus importants. »**

875

Ainsi, les tributaires de la rivière Hurons, telle la rivière noire devrait être aménagés afin de récupérer ces habitats perdus... qui seront perdus notamment sur la rivière noire.

880 Donc, en conclusion, on croit qu'il serait très important et que le promoteur ait une vision par bassin versant du problème et voir tous les impacts du projet sur les cours d'eau en aval. Et il ne faut surtout pas oublier que c'est plusieurs centaines de milliers de gens qui s'alimentent à même les eaux souterraines et de surface provenant du bassin versant de la rivière Hurons, directement en aval du lac Saint-Charles.

885 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Alors, ma collègue va commencer avec une question.

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

890

Bonjour. Monsieur Brodeur, bon, ce que je constate, c'est que...

**M. DAVID VIENS :**

895 Madame Brodeur.

**LA PRÉSIDENTE :**

900 Madame Brodeur, monsieur Viens.

**M. DAVID VIENS :**

Moi, c'est David Viens.

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

Ah, madame. Excusez-moi.

**LA PRÉSIDENTE :**

910 Monsieur Viens.

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

915 Je n'avais pas les noms. Alors, Monsieur Viens, en ce qui concerne, bon, l'utilisation de déglaçants, alors ce que je comprends, c'est que vous craignez que l'utilisation de ces sels ne se répercute dans les cours d'eau et que le taux de salinité n'atteigne des niveaux dangereux pour la faune...

920 **M. DAVID VIENS :**

Tout à fait.

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

925 ... au niveau de toxicité aiguë, là, ce qu'on appelle.

**M. DAVID VIENS :**

930 Tout à fait.

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

935 Alors, selon vous, là, est-ce que ça devrait faire l'objet d'un suivi?

**M. DAVID VIENS :**

940 Oui. On croit que ce serait nécessaire d'avoir un suivi. D'ailleurs, on a débuté, nous, de notre côté, à faire des échantillons de sels dans les eaux de la rivière Hurons au courant de ce printemps pour être certains qu'on ait des données avant-projet. Ces données-là...

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

945 O.K. Donc, pour établir un seuil de référence?

**M. DAVID VIENS :**

950 Oui, oui, c'est ça. Ces données-là sont notamment disponibles au ministère de l'Environnement parce qu'on les a faites en partenariat avec la direction du développement du suivi de l'environnement, du ministère de l'Environnement.

955 Et puis on notait déjà des concentrations assez importantes. Je n'ai pas les chiffres avec moi, là. Donc, il faudrait voir quelle serait l'augmentation liée au projet. Alors, ça pouvait peut-être être dangereux, on ne sait pas.

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

Et le suivi dont vous parlez, est-ce que c'est dans la rivière des Hurons?

960 **M. DAVID VIENS :**

Oui.

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

965 Et les autres cours d'eau, est-ce qu'ils sont aussi suivis?

**M. DAVID VIENS :**

970 On a une station qui a été faite à l'aval, tout près de l'embouchure de la rivière Noire à la rivière des Hurons et puis deux autres stations sur la rivière des Hurons dont une station témoin, là, qui est en amont beaucoup du projet dans Stoneham.

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

975 Parfait. Maintenant, en ce qui concerne le programme de compensation de l'habitat du poisson, bon, vous avez pris connaissance de ce qui est présenté par le promoteur.

**M. DAVID VIENS :**

980 Oui.



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

985 Il prévoit donc réhabiliter certains sites dans la rivière des Hurons et la rivière Hibou, des sites qui ont été dégradés auparavant et ça permettrait de restaurer le milieu. Maintenant, vous, ce que vous proposez, c'est qu'à ces sites soient ajoutés des sites sur la rivière Noire...

**M. DAVID VIENS :**

990

Oui.

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

995

... parce qu'elle présente aussi un état de dégradation?

**M. DAVID VIENS :**

1000

La rivière Noire présente déjà des états de dégradation par la 175 présente.

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

Actuellement. O.K.

1005

**M. DAVID VIENS :**

La construction va nécessairement avoir des impacts négatifs sur la rivière Noire mais la rivière Noire présente une population d'ombles de fontaine allopatrique, ça veut dire qu'il n'y a uniquement que de l'omble de fontaine, il n'y a aucune autre...

1010

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

Espèce de poisson.

1015

**M. DAVID VIENS :**

... espèce de poisson présente, ce qui fait que la productivité de ce milieu est exceptionnelle et donc, les impacts seront plus grands sur ce niveau-là parce qu'on n'est jamais capable d'avoir des aménagements aussi efficaces en milieu sympatrique, donc où il y a plusieurs espèces, tel est le cas dans la rivière des Hurons. Mais les aménagements sur la rivière des Hurons qui sont proposés y sont nécessaires parce que c'est des dégradations graves d'érosion et ils doivent être faits absolument quand même.

1020

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

1025

Merci.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1030 Merci, Madame la Présidente.

Je reviendrais avec la première question de ma collègue. Dans votre mémoire, vous dites que les études qui sont faites en 2004-2005 vont être disponibles sous peu. Est-ce que le «sous peu» veut dire qu'on va pouvoir les avoir à la commission à temps pour nos travaux?

1035

**M. DAVID VIENS :**

Oui.

1040 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Oui?

**M. DAVID VIENS :**

1045

Bien, en fait, les données brutes devraient arriver dans quelques... devraient probablement être déjà au ministère de l'Environnement, on n'en a pas eu copie encore, mais on pourrait probablement vous fournir ça, oui.

1050 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Merci pour cette première information.

**LA PRÉSIDENTE :**

1055

La commission apprécierait s'il est déposé officiellement.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1060 Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1065

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Un autre point qui a aussi été touché par ma collègue, c'est que vous parlez beaucoup, par exemple, des études hydrologiques et, entre autres, des mesures de mitigation qui devraient être mises en place pour protéger la qualité de l'eau et vous dites qu'il n'y a pas de mesures de mitigation sérieuses proposées par le promoteur. Vous avez en tête quelles mesures de mitigation à ce moment-là, peut-être, qui pourraient être envisagées?

1070

**M. DAVID VIENS :**

1075

Bien, on parle, par exemple, des bassins de sédimentation. Je sais que le ministère des Transports indiquait vouloir faire des bassins de... je ne sais pas comment qu'ils...

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1080

De captation.

**M. DAVID VIENS :**

1085

De captation, c'est ça.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1090

Oui.

**M. DAVID VIENS :**

1095

Mais n'allait pas plus loin dans la captation des... dans la rétention des sédiments allant dans les cours d'eau, donc... puis il semblait négliger ce problème-là en même temps que nous avons une problématique grave de sédimentation et d'érosion dans la rivière des Hurons. Donc, c'est un peu une incompatibilité.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1100

O.K. Et l'autre point, c'est surtout de bien analyser les changements aux débits qui pourraient se produire dans ces rivières advenant le projet de route, quoi?

**M. DAVID VIENS :**

1105

Oui. En fait, l'augmentation -- je vais partir ça autrement. Il y a déjà des fortes variations des débits. Les routes causent encore plus de variations de débits, donc ces variations de débits-là, c'est ces mêmes variations qui causent les problèmes d'érosion et de sédimentation. Donc, c'est l'accumulation de tous ces effets-là qui risque d'être très très néfaste pour le milieu.

1110

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Avez-vous pu voir des changements avec les tronçons de route qui ont été refaits ces dernières années dans la partie sud ici, du kilomètre 53 à 60, là?

1115

**M. DAVID VIENS :**

Je ne pourrais répondre à cette question-là, je n'ai pas de données, je n'ai pas d'information.

1120 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1125

Merci infiniment de votre participation.

**M. DAVID VIENS :**

1130

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1135

Alors, je vais appeler pour la prochaine participation monsieur Rodolphe Lelièvre, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Lelièvre, bienvenue.

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

1140

Bonjour, Madame la Présidente, Madame, Messieurs.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous vous écoutons.

1145

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Pas de lunettes, ça ne vaut pas cher!

**LA PRÉSIDENTE :**

1150

Prenez pas de chance! On va vous laisser le temps de les mettre.

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

1155

J'ai préparé simplement un résumé du mémoire que je vous ai soumis.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, tout à fait

1160

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Et si vous avez des questions sur le mémoire lui-même, gênez-vous pas.

1165 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez bien fait vos devoirs, Monsieur Lelièvre, on avait demandé à plusieurs, effectivement, étant donné que les mémoires étaient assez denses, de nous faire un résumé pour que la commission puisse avoir du temps pour vous interroger.

1170

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Oui.

1175 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous vous écoutons.

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

1180

Nous sommes touchés par le projet de contournement du MTQ. Personnellement, je veux dire. Je suis en accord avec le tracé du MTQ entre le kilomètre 60 et le kilomètre 63 et entre les kilomètres 67 et 84, mais en désaccord avec la voie de contournement entre les kilomètres 63 et 67.

1185

C'est sur le plan écologique que repose mon recours. C'est, à mon avis, un non-sens et notre suggestion est appuyée par un échantillonnage de citoyens très impliqués et dans un rayon maximal de 1500 mètres, soit des résidents du chemin Whalen, Presqu'île, chemin Saint-Edmond ainsi que du boulevard Talbot.

1190

Notre suggestion est que du kilomètre 63 jusqu'au pont existant au-dessus de la rivière des Hurons, l'autoroute sud pourrait passer sur la 175 et l'autoroute nord du côté est de la 175. De cette façon, on pourrait éviter des expropriations du côté ouest de la 175 en étudiant la possibilité de bâtir quelques ponceaux sur la rivière et rejoindre la 1<sup>re</sup> Avenue tout en gardant des propriétés taxables selon les normes de la municipalité, entre autres, le parc Rolland.

1195

Du pont jusqu'au kilomètre 66, l'autoroute nord se servirait de l'assise de la 175 et l'autoroute sud passerait du côté ouest, et les deux routes iraient rejoindre le tracé initial du contournement du MTQ vers le kilomètre 67. J'ai marqué : «Voir le plan B.» Mes plans suivent après ça.

1200

Nous suggérons, de plus, un viaduc léger à deux voies pour raccorder le chemin Saint-Edmond et la 1<sup>re</sup> Avenue, doublé d'un trottoir pour piétons et rejoindrait l'autoroute vers le sud. L'ajout d'une bretelle simple vers le boulevard Talbot nord desservirait la population au nord du kilomètre 67.

1205

1210

De plus, avec ce tracé préconisé, l'emprise sur le mont Wright serait moindre et une sortie vers la rue Crawford serait envisagée. De plus, si on y regarde de plus près, huit propriétés du côté est de la 175, entre les kilomètres 64 et 65, pourraient être sauvées avec la suggestion d'une voie de service entre ces constructions et le stationnement du mont Wright, tel que démontré sur le plan de l'axe amélioré qui est inclus dans l'affaire.

1215

Conséquences écologiques. Si c'est la voie de contournement, pollution accrue pour la rivière des Hurons et la nappe phréatique vers la rivière des Hurons, principal affluent du lac Saint-Charles par les pluies ainsi que la neige polluées de même que les abrasifs et celles qui descendront à cause de la déforestation inutile.

1220

De plus, pollution par le bruit accentuée vu son élévation de 15 à 20 mètres et plus, la qualité de l'air serait également altérée dans ce corridor et la population du chemin Whalen, Presqu'île et ainsi que le chemin Saint-Edmond seront touchés de plein fouet par les senteurs de diesel et autres carburants, soit au-delà de 90 résidences.

1225

Il y a donc des inconvénients écologiques pour que nous dénoncions cette injustice au niveau personnel et pour l'écologie du milieu également. J'ai mis une couple de petites notes que je n'ai pas sur le... Je trouve qu'il devrait y avoir une attention spéciale, re : érosion à la... 67... de 67 à 75 sur le Conseil de bassin de la rivière Saint-Charles que j'ai inclus dans...

1230

Et de plus, je trouve qu'il y a beaucoup de théories sur 40 ans sur les impacts inconnus. Je crois qu'on se sert de nous autres comme cobayes.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Lelièvre.

1235

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Maintenant... Oh, excusez!

1240

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, allez-y, continuez.

1245

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Pardon?

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous aviez terminé ou?

1250

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Non, non, c'est parce que, ici, j'ai trois autres... il y a des mémoires qui ont été...

1255 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui, allez-y, oui.

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

1260

... inclus dans mon affaire.

Il y a des gens qui ont signé un mémoire sur les terres à bois, sur les propriétaires de terres à bois.

1265

**«Nous, soussignés, nous nous objectons à la construction... de l'autoroute 73 dans le tracé dit le contournement, ce tracé couperait nos terres à bois et érablières en deux et nous rendrait la vie difficile sans raison valable. En passant à l'est de la rivière des Hurons et du camping Stoneham, il provoquerait la dégradation de la rivière des Hurons, ce qui est inadmissible. La valeur de nos terres serait dépréciée pour longtemps et la rétribution qu'on nous offrirait n'en vaudrait pas la peine. La proposition du tracé de l'axe amélioré serait une solution mieux adaptée et serait plus avantageuse pour nos terrains essentiellement en montagne.»**

1270

1275

À part de ça, il y a un mémoire qui a été fait pour les gens de la rue Whalen, Presqu'île, Saint-Edmond et sans compter Saint-Adolphe.

**«Nous soussignés, nous nous objectons à la construction...**

1280

**(Lecture du mémoire)**

**« ... on ne peut pas dire que c'est brillant. »**

1285

À part de ça, il y en un autre. Ça, c'est ceux du boulevard Talbot, juste au nord du mont Wright.

1290

**«Nous soussignés, nous nous objectons à la construction de l'autoroute 73 dans le tracé dit le contournement pour les raisons qui suivent. Nous avons une propriété le long de la route 175, désirons la protéger de la destruction pour cause environnementale et écologique, soit la destruction de trop de forêt. La rivière des Hurons risque d'être surpolluée et la dégradation de ses berges mettrait les marais du nord en très mauvaise position pour filtrer l'eau du lac Saint-Charles.**

1295

**Un chemin de desserte tel que proposé sur le tracé de l'axe amélioré serait une solution plus valable et une piste cyclable du mont Wright jusqu'à la rue Whalen pourrait être envisagée. La municipalité de Stoneham y gagnerait en gardant des**

**terrains et des maisons de valeur entre le corridor électrique et l'autoroute proposée.»**

1300 De plus, j'ai mis un addenda en relation avec des viaducs améliorés, autrement dit, oublions un peu le béton, des fois.

**LA PRÉSIDENTE :**

1305 Merci, monsieur Legendre. Ah, Lelièvre! Vous allez m'en vouloir, Monsieur Lelièvre!

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Non, non, non, non, non.

1310 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Legendre doit être content!

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

1315 Non, pas plus!

**LA PRÉSIDENTE :**

1320 Alors, écoutez, j'aimerais comprendre. Quand vous faites une proposition avec certains... vous avez déposé certains plans de proposition, mais est-ce qu'on comprend que vous, vous appuyez plutôt un projet pour la section 60-84 dans l'axe, est-ce qu'on comprend que ça se rapproche de ce qui avait été proposé aussi comme alternative par le ministère des Transports?

1325 **M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Pas 60-84.

1330 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais, en fait, c'est tout le contournement que vous ne voulez pas.

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

1335 Non, non. Le contournement, je l'accepte entre 60 et 63.

**LA PRÉSIDENTE :**

1340 O.K. Donc, c'est à partir de 63.



**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

63 à 67, c'est cette partie-là. L'autre partie, de 67 à aller...

1345

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1350

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

... au lac, si vous voulez, ça, c'est...

**LA PRÉSIDENTE :**

1355

Oui, oui.

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

1360

Parce que moi, je me suis simplement impliqué dans le territoire du 63 à 67. Je ne touche pas...

**LA PRÉSIDENTE :**

1365

C'est beau. Non, je comprends bien, là. Merci. Alors, mon collègue avait quelques questions pour vous.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1370

À plusieurs endroits, vous faites allusion souvent au viaduc et je pense qu'on peut, en tout cas, remarquer dans votre mémoire que le viaduc semble être un élément, pour vous, très contraignant dans un certain sens, hein, vous le voyez gros, vous le voyez immense.

1375

Expliquez-nous un peu votre préoccupation? Est-ce que c'est le fait qu'il soit gros ou qu'il ne soit pas beau? C'est quoi un peu votre... Parce que vous avez aussi un article où est-ce que vous mettez la question sur l'esthétisme, la beauté du viaduc. Alors, c'est quoi un peu votre préoccupation? Est-ce que c'est la qualité architecturale, si on veut, du viaduc ou si c'est le fait qu'il soit là ou qu'il soit gros? Expliquez-nous un petit peu votre position?

1380

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

1385

Bon. Le côté architectural, je crois que ça devrait être regardé de près parce que je ne parle pas seulement pour la route 175, je parle pour la grandeur de la province. On a déjà, à l'heure actuelle, sur la 15, juste en rentrant à Sainte-Adèle, un viaduc qui est différent des autres, quand quelqu'un passe là, il trouve que c'est quelque chose qui est différent.

1390 Autrement dit, ce n'est pas une masse de béton qu'on foute par-dessus la route puis c'est tout. Puis ce viaduc-là a été bâti, je pense, ça fait à peu près une trentaine d'années, juste à l'entrée de Sainte-Adèle. C'est quelque chose qui ne coûterait pas plus... ça ne coûte pas plus cher mais ce qu'il y a, ce sont des matériaux différents et, en même temps, une façon de faire différente.

1395 Parce que je calcule, la première des choses, que nos viaducs, à l'heure actuelle, coûtent très cher. Même s'ils disent, ah, c'est fait en série pratiquement, là, ils coûtent très cher, ils se dégradent facilement.

1400 Même si vous prenez, à l'heure actuelle, la 73, dans le bout de l'axe... entre Lac-Saint-Charles et Lac-Beauport, vous voyez une couple de viaducs qu'on voit les *rods* de ciment, les barres de ciment dedans, donc ils sont à refaire à tout bout de champ et c'est que donc, ça coûte cher quand on regarde l'entretien avec les années. Et je trouve que pour l'œil, du moins moi, je ne trouve pas ça trop, trop artistique de la façon qu'ils sont faits, première des choses.

1405 Deuxième des choses, ce que vous me demandiez par rapport avec celui-là de la 73 sur la voie de contournement, est-ce que... c'est deux gros viaducs qu'ils font, avec un pont à côté pour couper Saint-Adolphe et la rue Whalen complètement de la municipalité. Ça fait un mur psychologique.

1410 Tandis que moi, ce que je propose, les viaducs que je propose sur mes petits plans, eh bien, ils ont comme *background*, comme arrière-plan, une montagne de 420 mètres. Ça fait que, tu sais, ça commence à être... on ne peut pas dire que ça cache le paysage ou ainsi de suite, là, tu sais, puis surtout s'ils sont faits d'une façon un peu plus esthétique, ça ne coûtera pas plus cher, faites-vous-en pas là-dessus parce qu'ils ont des enveloppes discrétionnaires, là, tu sais, ça fait que ce n'est pas pour quelques milliers de dollars, comme j'avais offert au ministère de la Culture, si ça pouvait se faire d'arriver puis qu'est-ce qu'il y a, de faire un concours avec... pour les architectes... puis qu'est-ce qu'il y a, travailler de concert avec les ingénieurs pour bâtir quelque chose qui serait plus attrayant. Parce qu'on n'a pas ça pour un an, deux ans, on a ça pour 30, 40, 50 ans.

1420 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et le Ministère, vous les avez approchés, je pense, vous avez une lettre, je pense que...

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

1425 Bien, vous avez la réponse qu'ils m'ont faite et à part de ça, moi, j'ai fait... dedans, dans mon affaire, vous pouvez voir de quelle façon que je répons. Parce que de la façon qu'ils m'ont répondu, c'est... et ce qu'il y a, disons que Stoneham, on n'est pas avec les caribous puis on n'est pas avec les orignaux, tu sais, on est un centre pratiquement semi-urbain. Tu sais, disons, soyons francs, là, tu sais, on n'est pas en plein bois, tu sais. Je ne dis pas de bâtir des choses

1430 de même, disons, dans la réserve, non, non, mais ce qu'il y a, où il y a une population assez valable, où il y a une circulation valable, il me semble que ce serait à regarder, du moins.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1435 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1440 Merci beaucoup, Monsieur Lelièvre. Bonne journée.

**M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Merci.

1445 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous allons faire une petite pause et revenir avec les prochains participants.

**14 h 46 – SUSPENSION DE LA SÉANCE**

1450 **15 h 14 – REPRISE DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous allons reprendre.

1455

Alors, je vais inviter la prochaine participante, madame Micheline Desharnais. Je demanderais le silence, s'il vous plaît. Je demanderais le silence, s'il vous plaît, s'il vous plaît, s'il vous plaît. Alors, je vais demander à madame Desharnais de venir à l'avant.

1460

Oui bonjour, madame Desharnais. Alors bienvenue, nous vous écoutons.

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1465 Alors, bonjour. Moi, je vous ai fait parvenir mon mémoire, alors je vais vous en faire la lecture. Et j'ai des photos, rassurez-vous, il n'y en a pas 2000, il y en a juste sept. C'est parce que ma fille qui était sur l'ordi à matin, elle a mal fait son enregistrement, mais elle a les photos!

**LA PRÉSIDENTE :**

1470 O.K. Allez-y.

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

**«Alors, je soussignée, Micheline Desharnais...**

1475

**(Lecture du mémoire)**

**«... a l'avantage de prendre la couleur des saisons.»**

1480

Alors, il y a deux photos là-dessus, c'est le cédérom 1 et 2. Et d'ailleurs, quand on a acheté, j'ai dit : «Bien, il y a du monde qui paie des millions pour un Renoir, nous autres, on se paie un Renoir, mais c'est un paysage qui change.

1485

Ah! excusez-moi, là, je ne suis pas habile avec. Alors, voilà, c'est la photo 1, alors on voit les montagnes, on voit... on est sur trois angles et on voit les montagnes sur trois angles et le ruisseau qui passe sur le terrain. C'est sûr que c'est peut-être un petit moins clair, là, parce que c'est des photos que j'ai divisées pour être capable de donner une bonne image de ce que c'est puis de ce qui sera détruit, là, si le projet...

1490

Bon. Et c'est la deuxième, alors ici, c'est la chute de la rivière des Hurons qui est à cinq minutes de marche à pied de la maison. On sort dans la cour puis on monte, on arrive à la chute. Et vous avez la rivière, là, où j'ai mis la photo de la rivière qui nous berçait de ses chants, elle chantait fort, on était dans la grosse crue des eaux en avril. Alors, on continue le texte.

1495

**«L'air qu'on y respire est sain...»**

**(Lecture du mémoire)**

**«... c'est un véritable paradis enchanteur.»**

1500

Alors, il y a trois photos sur ça. Alors, vous avez le terrain avec les boisés matures, vous avez le boisé à la façade de la maison, ce qu'on ne retrouve plus aujourd'hui, vous avez le boisé du côté ouest. Ici, on a un petit coin des terres, vous avez la vue partielle de la façade; c'est vraiment totalement boisé.

1505

Alors, vous avez l'autre aussi, le coin des arbustes à fleurs. Il faut noter qu'ici c'était une pépinière, alors c'est ce qui fait qu'à un moment donné il y a tant de bois, il y a tant de choses qui sont un peu particulières et qui... en tout cas, qui font un petit peu le charme de la place, là, il y a des plants qui sont très rares.

1510

**LA PRÉSIDENTE :**

Inquiétez-vous pas, le monsieur à côté de vous, c'est notre technicien!

1515

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

Non, c'est correct, je suis bien contente de l'avoir, si j'ai de la misère, il va être là!

1520 Alors, ici je la grossis aussi. Alors ici, vous avez... lorsque je parle de l'escalier de bois  
rustique, c'est très vieux, ce n'est pas hier que ça a été fait, là, c'est pas mal avant-hier et avec...  
qui est en demi-lune et les murets de pierres moussues. C'est de la roche, c'est des grosses  
roches, donc c'est quelque chose qu'on ne peut même plus se procurer, qu'on ne peut même  
plus avoir. Il y a quelqu'un qui est venu chez nous qui nous a dit que juste des roches comme  
ça, ça pouvait aller chercher dans plusieurs centaines de dollars pour une seule roche. C'est des  
1525 choses qu'on ne peut pas vraiment retrouver comme ça, là, qui sont uniques.

Alors, je continue l'autre partie pour les deux dernières photos.

**«Notre propriété a été construite...»**

1530

**(Lecture du mémoire)**

**«... de quincaillerie rappelant celle de l'époque.»**

1535

Alors, pour les voir, on va les voir, il y a deux photos. Alors, vous voyez la maison  
construite en 1898 par John Whalen, qui lui, est né en 1863 et décédé en 1937. Alors lui, il a  
érigé ça en 98 et la façade de la maison, pour nous, c'est notre côté ouest, alors où j'ai inscrit  
autrefois la façade de la maison. Ça, c'est tout en pièce sur pièce.

1540

Le mur que vous voyez en bas, c'est le mur original, c'est de la pièce sur pièce, c'est des  
12 pieds de hauteur, 25 pieds de long, 12 pieds... de large, je ne le sais pas, là et les murs... les  
murs qu'il y a là dans la salle à dîner, ce sont les murs de planche originaux de 1898.

1545

Alors moi, je trouve que c'est quand même un patrimoine qui devrait être, à mon avis,  
conservé. Et ici, vous avez sur la première photo les poutres apparentes qui sont équarries à la  
hache, alors c'est ce qui tient le mur du deuxième étage.

1550

Vous avez la fenestration ancienne avec des... – en tout cas, je ne sais pas comment est-  
ce qu'on appelle ça, là, mais ce n'est pas grave, là -- et puis vous avez la cage d'escalier, c'est  
en planche, ça monte jusqu'au deuxième comme ça. O.K.

Alors, ce que j'en dis c'est que :

**«Je suis tout à fait opposée...»**

1555

**(Lecture du mémoire)**

**«... de la route 175 entre le kilomètre 63 et 66,5.»**

1560

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1565

«Alors ici, j'ajoute à cela que...

**(Lecture du mémoire)**

1570

«... fin de la citation.»

Je dois dire que force nous est de constater que, en tout cas, on n'a pas l'impression qu'il y a grand-chose qui a changé dans ça; ça ressemble encore un peu à ça.

1575

Quand j'ai posé la question au Ministère lors des représentations de février, on m'a dit : «Ah bien, vous savez si on passe dans l'axe, vous allez -- puis pourtant, là, c'est juste un petit bout de trois kilomètres, là -- vous allez être... en avoir pour trois ans à circuler dans la boue, trois à quatre ans à circuler dans la boue, circuler à une voie.»

1580

Je ne pense pas que ça prenne quatre ans pour faire trois kilomètres de route ou trois, quatre kilomètres là, pour rester sur la 175 actuelle, là. En tout cas, je ne suis ingénieur disons, là, mais il me semble que ce n'est pas si long que ça.

Alors, bien je n'ai pas autre chose, si vous avez des questions.

1585

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, madame Desharnais.

1590

Si on comprend bien, à l'endroit où vous êtes située, c'est le kilomètre?

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1595

Kilomètre 66, sortie kilomètre 66 et actuellement, l'autoroute passe, bien ce n'est pas compliqué, là...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1600

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

... la maison est entre une voie de sortie puis entre la route, entre l'autoroute...

1605

**LA PRÉSIDENTE :**

Actuellement?

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1610

... une voie d'autoroute puis la voie de sortie.

**LA PRÉSIDENTE :**

1615

O.K.

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1620

Ça fait que là, je peux être assise dans mon salon puis regarder le trafic passer.

**LA PRÉSIDENTE :**

1625

Des deux côtés. Donc, si le projet était réalisé tel que présenté par le ministère des Transports qui favorise la voie de contournement, est-ce que ça implique que vous seriez expropriée?

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1630

Bien forcément, il faut qu'ils fassent quelque chose, ils détruisent ou ils nous exproprient, mais il y a quelque chose qu'ils font. On n'a pas le choix, on ne peut pas rester là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1635

O.K. C'est-à-dire que le tracé passe sur votre terrain?

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

On est entre la voie de sortie et l'autoroute.

1640

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. C'est ce que vous dites... quand vous dites actuellement, là, c'est actuellement le projet tel que...?

1645

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

Actuellement, la maison où elle est située, là...

**LA PRÉSIDENTE :**

1650

Oui?

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1655 ... avec le dernier projet qu'ils ont pour le contournement, là...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1660

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

... tu as la voie d'accès, bien en tout cas la sortie puis tu as la route...

1665

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1670

... un tronçon de l'autoroute.

**LA PRÉSIDENTE :**

1675

O.K. Je comprends.

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

Alors, on est bien bien bien situés!

1680

**LA PRÉSIDENTE :**

Et maintenant, est-ce que vous avez été approchée jusqu'à maintenant par le ministère des Transports?

1685

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1690 Il y a l'été passé qui sont venus, mais l'été passé l'autoroute passait par-dessus la maison. Là, ça fait trois, quatre fois qu'ils nous changent ça. À un moment donné, ils la passaient, là, un petit peu plus loin. Là, ils sont revenus, là, ils la passent dans la cour. En tout cas... ça fait que là, finalement on n'a pas été réapprochés. Probablement qu'ils attendent de voir où ça va aller.

1695 Sauf que je me dis, moi, ce n'est pas juste la question de la propriété. C'est sûr que quand je dis, on a acheté un Renoir, un Renoir ce n'est pas juste une maison, c'est un ensemble. C'est les montagnes, c'est la rivière, c'est... et c'est sûr que, en tout cas pour moi



1700

personnellement, là, puis ça je pense que d'autres l'ont débattu puis d'ailleurs, moi, j'ai plutôt débattu un peu plus le côté sentimental, là, mais tout le côté technique, environnemental, l'écologie, la faune, la flore et tout ça, je pense que pour moi ça, ça doit être aussi important que tout le reste.

1705

Alors, c'est... dans le fond j'en ai gros gros gros pour lequel j'ai envie de dire qu'il faudrait peut-être qu'on révise la position de vraiment comment est-ce qu'on va la passer. Mais je sais bien qu'un veut ci puis l'autre veut ça, c'est normal, tout le monde veut quelque chose, mais je pense qu'à un moment donné, s'il y a des études qui sont faites puis qu'à un moment donné il y a des bonnes positions qui sont prises, bien là on devra s'y plier puis on verra, on vivra avec. Mais je pense qu'il faut tout analyser avant de faire quoi que ce soit.

1710

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que la maison a déjà été évaluée comme étant un patrimoine quelconque ou une valeur architecturale?

1715

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

J'ai l'impression qu'on ne s'en est malheureusement pas préoccupés et aussi, comme il y a eu des agrandissements qui ont été faits, qu'ils n'ont pas été faits nécessairement en fonction de l'époque...

1720

**LA PRÉSIDENTE :**

Des critères de l'époque...

1725

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

... des critères de l'époque.

1730

Nous, tout le carré du 25-25 il est resté tel quel et dans les travaux qu'on a faits, on a tout fait pour garder ce cachet d'époque là. Mais les pièces qui ont été ajoutées, ce n'est pas nous qui les avons faites, elles étaient là et ça ne change pas que la maison est une maison ancestrale, ça ne lui enlève absolument pas sa valeur, mais c'est peut-être pour ça que ça n'a pas jamais été demandé à ce qu'elle soit considérée comme patrimoine...

1735

**LA PRÉSIDENTE :**

Monument historique ou patrimoine.

1740

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

... ou monument historique.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Oui, madame Desharnais?

1745

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

Et les photos que j'ai eues, là, j'en ai eu plusieurs de la maison, là, celles que je vous ai montrées, là, avec l'écrit de monsieur Whalen, là...

1750

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1755

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

... c'est monsieur Whalen qui a 78 ans qui me les a données puis c'est son grand-père qui a construit la maison.

1760

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1765

Alors, j'ai trouvé ça fort intéressant d'avoir ces photos-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

1770

Bien sûr, c'est vos documents.

Alors, merci de votre témoignage, madame Desharnais.

**Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

1775

C'est bien beau, alors là je...

**LA PRÉSIDENTE :**

1780

Le technicien va vous aider, mais vous êtes pas pire! De toute façon, il faut toujours réapprendre, il s'en invente des nouveaux chaque année!

Merci, madame Desharnais.

1785            Alors, je vais demander au prochain participant. Pour la Pisciculture de Stoneham, monsieur Claude Vézina, s'il vous plaît.

Alors, bonjour monsieur Vézina. Bienvenue.

1790            **M. CLAUDE VÉZINA :**

Bonjour, madame. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1795

Alors, nous vous écoutons.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

1800

Moi, je viens ici juste pour signaler...

**LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi, monsieur Vézina, j'ai de la misère avec mon monde aujourd'hui.

1805

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Oui?

1810

**LA PRÉSIDENTE :**

Hein, je vais être obligée de faire ma maîtresse d'école.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

1815

Voulez-vous que je réclame le silence dans la salle?

**LA PRÉSIDENTE :**

1820

Non non, je vais m'en occuper. S'il vous plaît, je sais que c'est tentant parfois de glisser quelques mots, mais de part la configuration de la salle, le moindre murmure, on vous entend à l'avant et on a de la difficulté à entendre les intervenants et pour les personnes derrière aussi, ça demanderait aussi un petit peu plus de silence. Je vous remercie.

1825

Alors, monsieur Vézina, nous vous écoutons.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

1830           Premièrement, je ne suis pas nécessairement contre la construction d'une autoroute, mais moi, j'opère une pisciculture puis je vis avec une source naturelle qui me donne un débit, disons, presque incroyable d'eau de source. Je n'ai pas besoin de pomper, ça sort d'une façon naturelle. Ça me permet d'entretenir 25 bassins d'eau puis de faire l'élevage de la truite mouchetée, d'accord?

1835           Ça veut dire qu'avec toute cette construction, je me demande si la nappe, à un moment donné, on perfore à un endroit parce que l'eau qui rentre chez nous, on ne peut pas expliquer vraiment comment que ça rentre, mais ça sort chez nous, d'accord? Mais si on perfore à un autre endroit, la pression de la nappe, ça peut sortir ailleurs, là.

1840           Je me demande si au gouvernement il y a quelqu'un, un ingénieur ou un scientifique qui va pouvoir me redonner mon eau si toutefois je ne l'ai plus. Puis concernant...

**LA PRÉSIDENTE :**

1845           Juste à titre d'information, la pisciculture est située à quel endroit?

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Sur la rue Whalen...

1850

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1855

**M. CLAUDE VÉZINA :**

... disons que si on prend la rue Whalen sur sa longueur, c'est environ au centre.

**LA PRÉSIDENTE :**

1860

O.K.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

1865

Au centre.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1870

**M. CLAUDE VÉZINA :**

1875

Puis pour ce qui est des projets qui vont être décidés, moi, je vous dis, par expérience, je vis depuis 11 ans chaque jour de ma vie, je vois la rivière Hurons puis je peux analyser son comportement. Je ne l'ai pas lu, là, je ne vous lis pas ce que je dis, là, je l'ai vécu. Puis chaque arbre qui est coupé en bordure de la rivière Hurons a une influence.

1880

Depuis des années, on coupe sur les terres du Séminaire, à chaque jour de ma vie, je vois le comportement de la rivière puis plus vous coupez d'arbres, ça influence la rivière d'une façon négative.

1885

Les coups d'eau sont excessifs, il va pleuvoir durant une journée de temps, là, si on recule de plusieurs années, ça n'avait presque pas d'impact parce que le sol absorbait l'eau, mais depuis quelques années, sur le Séminaire on coupe du bois, ça veut dire que la rivière, sur un coup d'eau, monte énormément puis ce n'est pas de l'eau propre qu'on voit, là, c'est de l'eau sale, là, l'érosion.

1890

Parce que l'eau que les arbres n'absorbent pas s'en va directement dans la rivière puis l'érosion que ça peut causer, parce que des arbres sont détruits, amène toutes les cochonneries dans la rivière. Puis la rivière Hurons, là, c'est la vie de Québec; c'est la rivière qui alimente le Québec, c'est très important. Au niveau des sels, au niveau de la nappe qui l'entretient finalement, c'est une rivière très importante.

1895

Puis moi, j'ai une entrée d'eau sur la rivière Hurons puis je peux vous dire que chaque jour de ma vie, je vois cette rivière puis je peux évaluer son comportement face à la destruction de la nature qui l'entoure.

1900

Mais ma plus grande inquiétude, c'est ma source. Si l'eau arrête de couler chez nous, il n'y a pas personne qui va pouvoir me redonner ça, c'est mon inquiétude. Puis ce n'est pas... il n'y a pas de pisciculture, je pense, à Québec, qui va être capable d'aller chercher de l'eau souterraine sans pomper. Moi, je ne pompe pas, je n'enlève rien à l'eau du sol, l'eau du sol s'en vient chez moi, c'est vraiment une bénédiction puis j'ai peur de perdre ça, c'est mon inquiétude.

1905

C'est tout, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Vézina.

1910

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Est-ce que vous avez des questions?

1915

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui, on va en avoir. Alors, mon collègue, monsieur Marquis.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1920            Bien, c'est pour mieux situer votre installation, justement. Vous êtes à l'est ou à l'ouest du projet prévu?

**M. CLAUDE VÉZINA :**

1925            Bien disons, le boulevard va passer en bas de la rue Whalen, d'accord?

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Oui?

1930

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Bien, le dernier projet. Moi, je suis sur la rue Whalen, mais du côté de la rivière, ça veut dire que mon terrain borde la rivière Hurons.

1935

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

O.K. Donc, vous êtes côté bas par rapport au projet.

1940

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Moi, je suis plus haut.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1945

Vous êtes plus haut que le projet?

**M. CLAUDE VÉZINA :**

1950

Moi, je suis en haut de la chute, je suis en haut de la chute. Ça veut dire que l'impact qu'il va y avoir sur la rivière Hurons avec le projet qui est en cours, là, ça va être surtout l'eau qui est en bas de la chute. Comprenez-vous? Moi, je suis en haut de la chute, je suis un peu à l'abri, disons, de tout ce que ça va faire comme pollution parce que je suis en haut de la chute, mais si vous descendez quelques mètres plus bas, c'est là que ça va se passer, là.

1955

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Mais votre source risque d'être en haut du projet quoi? Donc, les inquiétudes en ce qui concerne la source elle-même...

1960

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Oui?

1965 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

... est-ce qu'elles sont... est-ce qu'il y a vraiment un risque pour votre source qui est plus haute que le projet routier?

1970 **M. CLAUDE VÉZINA :**

Mais la source n'est pas... quand on parle d'une source, là, une source c'est une pression de la nappe d'eau qui va faire sortir l'eau. Comprenez-vous?

1975 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Oui, O.K.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

1980

La nappe d'eau, elle n'est pas nécessairement dans les airs, mais c'est tout simplement une pression de l'eau qui est en bas qui va faire que ça va sortir en haut. Si disons l'eau baisse, là, ça fait un mois qu'il n'a pas mouillé, on voit que la nappe d'eau va baisser, ça fait que ma source va baisser aussi. Mais ce qui fait la pression que ça sort chez nous, c'est parce qu'il n'y a pas d'autre ouverture où ça peut sortir plus bas. Comprenez-vous? Mais si vous créez une faille à quelque part en faisant un coup de dynamite ou quelque chose, il y a des possibilités que la pression baisse puis que l'eau sorte ailleurs, là.

1985

C'est naturel, ça a toujours été là, depuis 40 ans il se fait de la pisciculture chez nous puis cette source-là c'est... toutes les piscicultures ont besoin d'eau souterraine. L'avantage, c'est que c'est de l'eau qui sort directement du sol puis c'est une eau qui a une température qui va vous aider à faire de la croissance au niveau de l'alevinage puis au niveau de l'incubation des œufs.

1990

1995 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Alors, si je comprends bien c'est que tout en étant à l'extérieur de l'emprise, vous aimeriez que si le MTQ fait quelque chose dans le coin qu'il regarde les risques de changer votre... les risques hydrologiques à votre source?

2000

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Il n'y a pas personne, je pense, qui peut vraiment savoir, il n'y a pas personne qui peut évaluer comment ça se fait que l'eau sort de chez nous à moins de tout détruire puis aller voir ce qui se passe en dessous. Il n'y a pas... on peut avoir, on peut formuler là-dessus puis on peut avoir des hypothèses, mais on ne peut pas être certains de rien.

2005

2010 Une source, ça coule là parce que géographiquement c'est fait pour aller là puis c'est peut-être une faille dans le granit qui a fait que ça arrive chez nous. Mais si vous faites une autre faille plus bas puis ça sort plus bas, bien là, la pression va descendre, puis moi bien je ne serai plus servi parce que je suis tout de même à une hauteur respectable, là.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2015 Merci.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2020 Vous comprenez bien?

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Oui.

2025 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vos craintes sont à l'effet que, bon, oui effectivement qu'on peut essayer de voir, si jamais le projet avait lieu, d'évaluer éventuellement ce qui arrive, mais si ça arrivait...

2030 **M. CLAUDE VÉZINA :**

Mais il n'y a peut-être pas...

**LA PRÉSIDENTE :**

2035 ... quelle serait la solution?

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2040 Bien, la solution il n'y en aurait pas. Parce que disons que si le ministère des Transports en compensation dirait : «Bien, on va te creuser des puits puis on va te redonner ton eau.» Bien là, il faudrait que je la pompe l'eau.

2045 Quand que je sors de chez moi, là, ou que je m'en vais me coucher, là, s'il manque d'électricité ou quelque chose, mon eau est là, je ne suis pas inquiet, elle sort. Depuis 11 ans que je suis là, je vis avec ma source puis je la connais puis je la comprends puis je sais ses débits puis... mais il n'y a pas personne qui va pouvoir me redonner ça. Si je perds ça, il n'y a pas personne qui va pouvoir me redonner une source comme ça.

2050 **LA PRÉSIDENTE :**



O.K. Puis si... et actuellement, il n'y a pas eu de test ou il n'y a pas eu... est-ce que vous avez eu des contacts avec le ministère des Transports pour expliquer ça ou...?

2055 **M. CLAUDE VÉZINA :**

Bien, la dernière fois que je suis allé à une assemblée, j'ai posé la question au monsieur si toutefois ma source... il a dit qu'eux autres, ils vont passer dans chaque maison pour évaluer les quantités d'eau... mais là, il parlait surtout de puits, les puits.

2060

**LA PRÉSIDENTE :**

De puits, oui.

2065 **M. CLAUDE VÉZINA :**

Mais je pense qu'au niveau des sources, je ne sais pas s'ils sont capables. De toute façon, si l'eau arrête de couler chez nous, il n'y aura pas de solution pour me redonner ça, ça n'existe pas.

2070

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Est-ce que c'est... quand on parle d'une pouponnière à saumon, est-ce que c'est chez vous?

2075

**M. CLAUDE VÉZINA :**

Non. Non, moi, je fais de l'élevage de la truite mouchetée.

2080

**LA PRÉSIDENTE :**

Truite mouchetée, O.K.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2085

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2090

Ma collègue a aussi des questions.

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

2095 Bien, c'est une question technique, là. Je voulais savoir : est-ce que vous avez en main une évaluation, un inventaire, là, du débit de votre source? Avez-vous fait faire un genre d'analyse, là?

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2100 Oui, disons... le ministère de l'Agriculture... bien, la source va donner un débit variable selon la température qu'on va avoir, mais elle est constante 365 jours par année. Elle me permet de faire fonctionner tous les bâtiments qui sont à l'intérieur, pour la pouponnière.

2105 Puis le surplus, l'été, bien ça va dans le circuit au complet. Quand j'ai... comme le printemps, ça peut doubler, mais ça peut être 200 mètres<sup>3</sup> à l'heure minimum, là. Puis ça peut tripler en temps... où est-ce que les eaux sont abondantes, là.

2110 Vraiment, là, pour une pisciculture, là, ce n'est pas... une pisciculture, on ne peut pas dire : «On va s'installer ici pour faire une pisciculture», il faut que les conditions le permettent. Puis je pense, à Québec, après avoir vu puis avoir eu plusieurs documents de ce genre-là, là, une pisciculture qui n'a pas besoin de pomper d'eau souterraine, là, ça n'existe pas.

2115 C'est un bijou chez moi. Ce n'est pas nécessairement une entreprise qui est excessivement rentable, mais il reste que c'est quelque chose qui existe puis si c'est détruit, ça va être de valeur.

**LA PRÉSIDENTE :**

2120 Est-ce que vous avez... vous avez parlé tout à l'heure de déboisement, vous parlez que vous avez constaté depuis plusieurs années, des effets...

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2125 Absolument.

**LA PRÉSIDENTE :**

... sur la rivière des Hurons.

2130 **M. CLAUDE VÉZINA :**

Absolument.

**LA PRÉSIDENTE :**

2135 Vous parlez de déboisement des rives ou...?

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2140 Ce qui arrive, c'est que sur le Séminaire, là, ils ont bûché beaucoup de bois puis là, quand il pleut ou le printemps, on est en montagne, je veux dire la rivière Hurons, là, elle est dans des vallées puis elle est approvisionnée en grande partie par de l'eau de source. Mais l'eau qui tombe du ciel, là, si elle n'est pas absorbée par la nature qui est là depuis des années, si les arbres sont coupés, bien à ce moment-là, il y a un coup d'eau puis ça fait des ruisseaux partout  
2145 puis ça s'en va tout dans la rivière.

Mon entrée d'eau, là, depuis trois ans, là, régulièrement je suis obligé d'aller nettoyer parce que les débris tombent tout le temps de la rivière. La rivière ne se reconnaît plus, si on recule de cinq, six ans, la rivière était tout le temps propre. Aussitôt qu'on a un coup d'eau, la  
2150 rivière devient sale. Puis beaucoup de débris que les bûcherons ont laissés, là, puis l'érosion qui se fait, parce qu'on est en montagne, je veux dire, la rivière est dans le creux.

Ça veut dire que l'eau qui n'est pas absorbée par le sol se dirige directement dans la rivière Hurons. La rivière Hurons, c'est l'eau de la Ville de Québec, c'est un bijou, c'est de l'eau  
2155 de source, ce n'est pas... il n'y a pas de lac au-dessus de ça qui va empoisonner cette eau-là, là. C'est de l'eau naturelle, c'est de l'eau qui vient du sol.

**LA PRÉSIDENTE :**

2160 O.K. Et vous attribuez ces changements-là, entre autres, au déboisement, là, sur le Séminaire.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2165 Absolument.

**LA PRÉSIDENTE :**

2170 Mais vous n'avez pas en aval des travaux, vous êtes en amont des travaux qui ont été faits sur la route?

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2175 Mais là, je parle du lac Saint-Charles, là...

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

2180 **M. CLAUDE VÉZINA :**

... parce que moi, je suis plus haut. D'accord, les travaux n'affecteront pas... mais là, ils le sont affectés par le déboisement qui s'est fait sur le Séminaire.

2185 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça, je comprends.

2190 **M. CLAUDE VÉZINA :**

Mais si vous déboisez encore sur les rives de la rivière Hurons, c'est le lac Saint-Charles, ça l'a un côté positif parce que si vous coupez un arbre à Stoneham, vous avez plus d'eau dans le lac Saint-Charles, d'accord?

2195 Le lac Saint-Charles, là, la Ville de Québec est en train de trouver des solutions pour avoir plus d'eau dans le lac Saint-Charles, c'est la solution. Mais il reste que l'eau qui va entrer après ces travaux, ce n'est pas la même qualité d'eau.

2200 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, beaucoup pour votre participation.

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2205 Mais la Ville de Québec serait peut-être contente d'entendre ça, par exemple, il va y avoir plus d'eau dans le lac.

**LA PRÉSIDENTE :**

2210 En principe, ils sont supposés nous suivre aussi...

**M. CLAUDE VÉZINA :**

2215 Mais ça va coûter plus cher d'eau de javel!

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Vézina, de votre témoignage.

2220 **M. CLAUDE VÉZINA :**

Ça me fait plaisir.

2225 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vais appeler maintenant, pour Promotion Saguenay, monsieur Jean Tremblay.

Alors bonjour, Monsieur le Maire, bienvenue.

2230 **M. JEAN TREMBLAY :**

Bonjour, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2235

Merci de votre participation.

**M. JEAN TREMBLAY :**

2240

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2245

J'aimerais aussi que vous me... vous allez nous présenter les personnes qui sont avec vous?

**M. JEAN TREMBLAY :**

2250

Oui. À ma droite, Raynald Harvey, qui est président d'UniMarketing – je vais vous parler d'UniMarketing dans quelques instants – et à ma gauche, Éric Gauthier, qui lui représente Promotion Saguenay.

**LA PRÉSIDENTE :**

2255

Alors, nous vous écoutons.

**M. JEAN TREMBLAY :**

2260

Merci. Alors, j'étais venu vous rencontrer, il y a une semaine ou deux, là, puis je représentais à ce moment-là Ville de Saguenay. Aujourd'hui, je représente Promotion Saguenay et Promotion Saguenay, c'est l'organisme principal de la Ville qui voit au développement économique, par le fait même aussi, touristique de la Ville.

2265

Il y a une trentaine d'employés et chaque Ville a son organisme, là, et chez nous, c'est Promotion Saguenay qui s'occupe du développement économique et touristique et c'est à ce titre que je suis ici aujourd'hui.

2270

Alors Promotion Saguenay, comme tout le monde, pense évidemment que le transport joue un rôle des plus importants dans notre développement économique. Je vous ai dit et je vous répète aussi que le Saguenay joue un rôle important, Ville de Saguenay, dans le développement des régions du Québec. Hein, on sait que Saguenay c'est simplement... quand on est rendus au Saguenay à partir du sud, on a seulement le cinquième de fait, donc tout le

développement du nord du Québec. Alors, on n'est pas rendus loin dans le Québec quand on est rendus à Saguenay.

2275

Il y a une statistique, une étude qui est faite par la Banque mondiale -- Banque mondiale, habituellement c'est incontestable, c'est ce qu'il y a de plus sérieux, hein, la Banque mondiale -- qui dit d'une façon incontestable, puis l'Alcan quand je les rencontre, tout le monde nous le répète, que l'élément majeur pour le développement économique, c'est la proximité des marchés. Proximité des marchés, ça passe avant tout, c'est l'élément numéro un, la proximité des marchés.

2280

Alors, on dit d'ailleurs que l'accès aux consommateurs ça constitue un facteur critique pour la localisation pour 77 % des entreprises.

2285

Aussi, j'aimerais vous souligner qu'Hydro-Québec, Hydro-Québec qui est habituée aux gros chantiers, hein, Hydro-Québec fait des gros chantiers, c'est presque sa vocation, elle fait de la distribution, mais les gros chantiers, je pense qu'il n'y a personne au Québec qui connaît mieux les grands chantiers qu'Hydro-Québec. J'aimerais vous citer une phrase qu'elle a dite dans le Journal des Affaires, du 26 février dernier. Elle a dit : «De toutes les régions que la société d'État a visitées, aucune n'a le potentiel et l'expérience du Saguenay-Lac-Saint-Jean en matière de grands travaux.»

2290

Alors, c'est... ça nous fait plaisir de l'entendre, même si on le sait. Quand Hydro-Québec vient le dire, c'est que chez nous, on a des experts dans les grands travaux. C'est d'ailleurs une des raisons qui fait que malgré toutes les fermetures qu'on a connues en 2004, notre taux de chômage s'est maintenu, même un peu amélioré parce qu'actuellement, il y a des grands travaux. Il y a deux grands travaux qui se font dans le Grand-Nord et le Saguenay-Lac-Saint-Jean, les employés sont... les ouvriers sont très présents.

2295

2300

Évidemment, une des avenues envisagées pour rendre notre région plus attrayante c'est des activités de transformation. Chez nous, c'est le virage transformation depuis une dizaine d'années, transformation du bois et transformation de l'aluminium.

2305

On s'est contentés d'en produire pendant longtemps, mais là on s'est aperçus que les usines produisent davantage, mais avec moins de personnel. Donc le virage de la transformation est entrepris depuis, ah, moi, je vous dirais, sans avoir vu de statistiques là-dessus, certainement depuis une vingtaine d'années, mais on le sent présent avec des résultats, là, depuis... en tout cas, moi, ça fait huit ans que je suis maire, là, et on le sent de plus en plus présent.

2310

On ne parle que de ça, la transformation, parce qu'on sait qu'on ne produira sans doute pas plus de bois, on nous dit même qu'on peut en produire moins, et l'aluminium, on en produit plus, mais il y a moins de monde. Donc, c'est la transformation.

2315

On est avancés, vous savez. Ça va bien la transformation, de plus en plus. Les usines de transformation d'aluminium qu'on n'avait pas il y a 20 ans, on en a de plus en plus et des

usines de transformation de bois, particulièrement dans le domaine de la construction, là, de plus en plus, on en a.

2320 Mais il faut quand même constater qu'au 20<sup>e</sup> Siècle, malgré une croissance industrielle importante qui s'est passée partout, notre région n'a pas connu de croissance, au 20<sup>e</sup> Siècle.

Il est certain qu'en améliorant nos infrastructures de transport, on contribue à s'approcher des marchés.

2325

S'approcher des marchés, ça veut dire être plus accessible au marché, ce n'est pas s'approcher physiquement, on le sait. Physiquement, on ne s'approchera pas plus que ça, mais s'approcher, c'est d'être plus accessible, de rejoindre les marchés beaucoup plus facilement; c'est ça s'approcher des marchés. Alors, une infrastructure de transport c'est l'élément majeur qui va faire en sorte qu'on va s'approcher des marchés.

2330

Alors, on a eu une enquête qui a été faite par l'UQAC qui nous dit ceci : entre 1994 et 2003 -- l'UQAC, c'est l'Université du Québec qu'on a chez nous, on a, par exemple, là, un module d'administration qui est reconnu partout au Québec, là, dans ces domaines-là, on est... je peux vous dire que l'Université du Québec ne donne pas sa place. Donc, ils ont fait eux autres une étude qui dit qu'en 2003, il y avait 120 établissements manufacturiers exportateurs qui employaient 14 000 personnes chez nous.

2335

Et on nous dit qu'il y a 60 -- ça, c'est une quête sérieuse qui a été faite, là -- 63... parce qu'il y en a beaucoup qui exportent évidemment, c'est normal, mais on nous dit que 63 établissements indiquent un intérêt pour l'exportation, mais ils ne sont pas capables de le faire, la situation du transport est une situation, pour eux, très problématique; alors, il y en a 63. Alors, 63 pour nous, c'est beaucoup, 63 qui viennent signifier ça. Hein, ce n'est pas moi qui vais vous apprendre qu'une route c'est... une route, ça a un effet structurant sur une région.

2340

2345

Je vous répète, encore une fois, une anecdote que je vous ai dite, mais pour moi, elle est tellement frappante puis elle m'a tellement marqué dans ma vie que je la répète pareil.

Quand je vous ai dit que j'avais travaillé, moi, lorsqu'on avait installé un port chez nous et qu'il n'y avait personne qui venait puis que le ministre Marc Lalonde m'avait dit : «Écoute, là, il avait l'air à me dire, êtes-vous malade? Il n'y a pas un bateau qui veut venir à ce port-là.» Parce qu'il y avait le port pour l'Alcan, mais il dit : «À ce port-là, il n'y a pas un bateau puis vous voulez construire un port. Il avait l'air à dire vous êtes malade puis vous n'arrêtez pas.» Mais il y avait un député qui était d'une ténacité, là, je vous le dis, c'était un pitbull. Il n'a pas lâché puis il n'a pas lâché puis au bout de deux, trois ans, il l'a eu son port.

2350

2355

Bien aujourd'hui, ce port-là il est trop petit, il est trop petit, il faut l'agrandir puis cet agrandissement-là d'ailleurs, les décisions vont se prendre bientôt, il faut absolument l'agrandir sinon on a un problème, qu'on ait la route ou pas, il faut agrandir ce port-là parce qu'on a un problème.

2360

2365

Alors, aussi il faut comprendre que les usines de transformation chez nous, il ne faut pas penser qu'elles transforment seulement les produits qui sont chez nous. Tu transformes les produits chez vous, mais tu as besoin d'aller chercher des ressources à l'extérieur pour... l'usine qui s'installe, là, mettons qu'elle fait de l'aluminium.

2370

Il y en a une, par exemple, là, je vais vous donner un exemple De Vinci, là, qui a commencé à faire des bicyclettes avec des cadres d'aluminium. Bon ça, ça a été inspiré dans la transformation de l'aluminium, j'en parle parce que c'est une chose qui est facile à comprendre, on a des usines avec des produits qui sont plus difficiles à comprendre, mais une bicyclette, tout le monde comprend. Puis De Vinci, c'est devenu une des bicyclettes les plus prestigieuses au monde, De Vinci, tout le monde parle de ça.

2375

Sauf que pour produire sa bicyclette, il ne peut pas utiliser seulement de l'aluminium, il faut qu'il importe tous ses autres produits, toutes les autres composantes de la bicyclette, hein, qui sont des fois aussi importants que l'aluminium pour composer sa bicyclette.

2380

Lui aussi, il a besoin de transport. Alors, ça va dans les deux sens, là. Hein, quand sa bicyclette est terminée, oui, il l'exporte, mais avant de l'exporter, il faut qu'on vienne lui produire... les sièges de bicycle, ce n'est pas lui qui les fabrique, le dérailleur Shimano, ce n'est pas lui qui le fabrique. Alors, on a besoin dans les deux sens d'avoir des moyens de transport qui soient faciles.

2385

Concernant la sécurité, je vous en ai parlé, mais j'insiste, encore une fois pour vous dire que les dépassements chez nous, c'est dangereux dans le parc des Laurentides. Je suis bien placé pour vous en parler, le parc des Laurentides, là, je ne sais pas combien ça fait de temps, moi, j'ai été à l'Université Laval. Pendant tout ce temps-là, je demeurais à Saguenay, j'ai traversé le parc des Laurentides je ne sais pas combien de fois dans ma vie, là, c'est impossible de... puis je peux vous dire que c'est réellement dangereux ça, c'est ma perception, là.

2390

Vous donner... une chose qui n'est jamais citée, là, puis que... je vous le dis parce qu'il y a un de mes oncles qui a passé par là, c'est que le soir quand tu rencontres une automobile, tu es aveuglé puis c'est le soir que les orignaux sortent.

2395

Je tiens à vous dire que des fois, là, ça... parce qu'il n'y a pas de lumière évidemment, tu rencontres un orignal dans le parc des Laurentides puis il y a une automobile qui t'aveugle, tu ne le vois pas. Tu vois clair seulement quand l'automobile est passée. Je vais vous dire une chose, tu y penses souvent, tu y penses souvent quand tu rencontres une automobile : j'espère qu'il n'y a rien de l'autre bord. Parce que les orignaux, ils n'ont pas de lumières, puis c'est embêtant.

2400

Je tiens à vous le dire que quand tu rencontres le soir, c'est embêtant. On a tous un membre de nos familles qui y ont goûté. Moi, c'est un de mes oncles, alors... qui n'est pas décédé de ça, mais je tiens à vous dire qu'il a passé plusieurs mois à l'hôpital parce qu'il avait frappé un orignal dans le parc. Alors, c'est important que je vous le dise.

2405



Et puis les dépassements sont rares. Qu'est-ce qu'on fait aujourd'hui, hein, on est tous stressés, vous le savez, hein, le monde étant ce qu'il est. Tu veux dépasser, bien tu t'approches de l'autre puis tu suis de trop près puis c'est là que les accidents... c'est là que ça devient dangereux.

2410

Puis les rendez-vous aujourd'hui, bien, vous savez comment ça fait. Moi, je suis bien placé pour vous en parler. J'ai une rencontre, par exemple, au Parlement, bon, à midi. Bon bien, tu pars à 9 h, le trafic est là, puis tu te dépêches, les rendez-vous aujourd'hui c'est à temps, il faut que tu arrives à l'heure.

2415

En terminant, j'aimerais vous parler d'un sondage qu'on vient tout juste de faire, c'est d'ailleurs la première fois que j'en parle publiquement, là, parce qu'il vient tout juste, tout juste de sortir, le sondage a été réalisé par UniMarketing. Je ne sais pas si UniMarketing ça vous dit quelque chose, c'est une entreprise qui a 150 employés.

2420

Alors, UniMarketing, le président... j'ai demandé au président de m'accompagner cet après-midi, tout ça pour vous montrer jusqu'à quel point, là, je voulais que ça soit sans faille cette présentation-là. Et quand le sondage a été commandé, j'ai même demandé qu'on mette, qu'on enlève dans le sondage certaines notions qui pourraient rendre le sondage plus ou moins crédible ou qui pourraient permettre la critique.

2425

Par exemple, dans le sondage il n'y a pas personne du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui a été sondé. Alors, le sondage a été fait sur l'ensemble du Québec, sauf le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, on les a enlevés pour ne pas donner une couleur au sondage et on a sondé 1923 personnes, ce qui est énorme, c'est beaucoup 1923 pour un sondage comme celui-là, c'est beaucoup.

2430

Mais si on avait mis le Saguenay-Lac-Saint-Jean, vous auriez pu penser : «Écoute, il y a peut-être 1500 personnes du Saguenay-Lac-Saint-Jean là-dedans, puis ça fausse les données parce que les personnes du Saguenay-Lac-Saint-Jean, c'est certain qu'ils ont un préjugé favorable.» Alors, on les a enlevés, on a tout enlevé ça, ils ne sont pas dedans, on ne les a pas questionnés, ça a été établi au tout début.

2435

J'ai dit : «Là, là, je veux avoir un sondage qui ne pourra pas prêter à critique d'aucune façon.» Vous savez comme moi que quand arrive un sondage, là, surtout en politique, toutes les raisons sont bonnes pour le critiquer, dire : «Ah, ce n'est pas bon, ce n'est pas bon, ça a été fait de même, ça a été fait de même.» Tout ce qui pouvait nous passer par la tête.

2440

Alors d'abord, en confiant ça à UniMarketing, hein, une firme aussi sérieuse qu'elle. Deuxièmement, en enlevant toutes les personnes du Saguenay-Lac-Saint-Jean et de la Côte-Nord qui pouvaient avoir un préjugé trop favorable, on a enlevé ça.

2445

Qu'est-ce que ça a donné? Les grandes lignes, le sondage vous a été distribué, mais j'aimerais ici vous signaler les grandes lignes. D'abord, on a constaté... – ça a été fait partout au Québec, hein, partout et d'une façon équilibrée, Montréal plus parce que c'est plus grand puis

2450

tout ça. Alors, il y a... puis si vous avez des questions sur le sondage, là, le président est ici pour y répondre.

2455 Il y a 34 % des québécois qui ont déjà utilisé la route 175. Alors ça, c'est le sondage qui nous le démontre, 34 %.

Ensuite, on nous dit ceci : 88 % des Québécois jugent la route peu ou pas sécuritaire en hiver, en hiver particulièrement; 88 %, c'est énorme.

2460 Parce que nous l'hiver, on a des activités, on a des activités touristiques, on a une région extraordinaire, la motoneige, on a un centre de ski alpin, on a des activités touristiques extraordinaires. Ils nous disent qu'on a présenté le plus beau spectacle jamais présenté en hiver cette année, alors c'est... avec Décembre, même que Place des Arts est venu le chercher tellement que c'était un spectacle...

2465 Alors, tout ça, si 88 % des Québécois disent que la route n'est pas sécuritaire en hiver, on frappe un mur, on a un problème.

2470 Ensuite, on nous dit... le sondage nous dit que le fait d'utiliser ou non la route, ça ne modifie pas la perception des gens, qu'ils soient... qu'ils l'utilisent ou qu'ils ne l'utilisent pas, le 88 % il ne change pas. Bon, ça c'est important de le savoir.

2475 On vous dit aussi que pour ce qui est des vacances, là, hein, tout le monde le sait qu'on a une région extraordinaire pour les vacances, il y a 18 % des gens qui disent qu'ils sont... ils pourraient être dissuadés de venir dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean s'ils devaient emprunter la route 175, en été.

2480 Ça veut dire qu'il y a près de 20 % des gens qui viennent passer leurs vacances chez nous qui ne viennent pas parce qu'ils ne veulent pas emprunter la route 175. L'hiver, ça monte à 61 %. Dans le sondage, vous allez voir c'est 64, là, c'est une petite coquille qu'il y a dans la chose, mais disons 61, là. 61 % des gens qui disent : «Nous autres, les vacances d'hiver -- à cause de la route 175, là, pas pour d'autres raisons -- on n'irait pas là, on n'irait pas passer nos vacances d'hiver au Saguenay-Lac-Saint-Jean.»

2485 Nous là, le développement des Monts-Valin, je vous le dis, c'est ce qu'on veut faire pour notre développement touristique dans l'avenir, on envisage un développement extraordinaire des Monts-Valin, c'est un territoire, on se le fait dire, qui est unique au Québec. C'est unique, là, vous avez sans doute entendu parler des fantômes, là, les espèces d'arbres, c'est unique. J'ai été en Europe, à Milan, l'automne dernier, là, j'étais dans un salon touristique à Milan, les Monts-Valin c'est le produit sur lequel on mise le plus.

2490 Mais quand tu lis le sondage qui te dit que 61 % des gens du Québec, ils ne viendraient pas pareil, peu importe ce que tu fais, mets l'argent que tu voudras, ils ne veulent pas traverser, ils ont peur de la route; 61 % des gens en hiver.

2495

Il y a 40 % – là on oublie l'hiver et l'été, là, dans les gens qui sont intéressés à faire des réunions d'affaires – il y en a 40 % des répondants qui ne viendraient pas faire une réunion d'affaires au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

2500           Moi, j'ai essayé de convaincre bien du monde, j'ai essayé de convaincre l'Union des municipalités, par exemple, je suis dans l'exécutif. J'ai essayé de convaincre le Chambre des notaires de venir une fois.

2505           Non, ils ne viendront pas chez nous faire une réunion parce qu'il y en a 40 %, à cause du parc des Laurentides... non, je ne vous dis pas qu'il y a personne qui vient. Il y en a qui viennent, mais le sondage nous le dit : «Si vous étiez... si vous aviez une réunion d'affaires au Saguenay-Lac-Saint-Jean est-ce que la route 175 vous empêcherait de passer?» Il y a 40 % qui disent : «Oui, on n'irait pas à cause de ça.»

2510           Alors là, je tiens à vous dire, je vais... il y en a un à New Richmond, l'Union des municipalités au mois de juin, tu sais, New Richmond, ils ont accepté, mais chez nous ils ne viendraient pas. Peut-être que vous allez me dire à New Richmond, la route je ne sais pas de quoi elle peut avoir l'air, là, mais il reste une chose c'est que chez nous, la route, c'est psychologique, elle fait peur. Elle fait peur, la route 175, elle fait peur.

2515           Il y a 50 % des répondants qui ont affirmé que s'ils avaient à investir au Québec, l'état actuel de la route 175 les dissuaderait. Et c'est énorme ça, 50 %. Quand on dit qu'on a de la misère, là, on l'a, on l'a le problème, on l'a dans les mains le problème. Hein, ce sondage-là, il ne me surprend pas plus que ça, moi. Non, quand je l'ai lu, j'ai dit : «C'est à peu près ce que je pensais», même que j'aurais même pensé que c'était peut-être plus faible que ça, puis regarde, 2520           là, 50 % des répondants qui nous disent : «Moi, j'hésiterais d'investir là, je n'irais pas investir là à cause de l'état actuel de la 175.»

2525           Mais ils nous disent : cependant, l'aménagement d'une route à quatre voies divisées pourrait inciter 68 % des répondants à venir davantage dans la région.

2530           Ça aussi c'est énorme, s'il y avait une route à quatre voies divisées, 68 % disent : «Ça nous inciterait.» Puis encore une fois, là, j'espère puis posez-en des questions après, là, j'espère que vous ne pensez pas qu'on a préparé un sondage puis ça, là – c'était ma crainte, c'est pour ça que j'ai posé autant de questions – qu'on a préparé un sondage juste dans le but de vous convaincre puis qu'on était... qu'on a préparé ça avec des questions préparées... ça a été préparé.

2535           On s'en doutait, c'est ce qu'on entend dire partout, ce qu'on entend dire depuis longtemps. Je ne suis pas plus surpris qu'il faut, mais sachez une chose, c'est que je tenais à ce que ce sondage-là soit fait d'une façon la plus objective et la plus réelle possible.

Donc, vous voyez là, il est clair avec ce sondage-là, vous avez d'autres questions que vous pourrez examiner dedans, que la perception des Québécois, elle est très négative sur la

2540 route 175. Moi, je suis certain que c'est la route qui est la plus négative au Québec, la perception qu'on a là-dessus.

2545 Ensuite, quand ça a été fait le sondage, j'ai dit : «J'aimerais ça que selon... avec les chiffres de Statistiques Canada, on puisse... puis de Tourisme Québec -- deux organismes, en mariant ces deux-là, en allant voir des spécialistes -- dites-nous donc, avec ces sondages-là, qu'est-ce que ça pourrait donner comme résultat dans le domaine touristique si on avait une route à quatre voies?» Ils nous disent, d'une façon certaine, qu'en conditions hivernales, on aurait de 207 000 à 362 000 de plus de visiteurs, ce qui représente entre 27 et 48 M\$.

2550 Puis là, je leur ai dit, là : «Poussez pas la machine plus qu'il faut, là. Dites-moi ce que ça pourrait donner?» Parce que ça ne sert à rien, moi non plus je ne suis pas intéressé à pousser la machine plus qu'il faut parce que vous savez, on investit beaucoup, là, on veut investir beaucoup dans les Monts-Valin puis tout ça, puis si j'ai des faux chiffres puis si je vous dis des chiffres qui sont contredits après, moi là, je suis en élection au mois de novembre, là, puis je ne tiens pas à me faire dire, là : «Quand ça fait ton affaire, tu dis des choses qui sont fausses ou tu dis des choses qui sont tournées à ton avantage.» Je veux que ce soit des choses sur lesquelles on peut s'appuyer et qu'on peut répéter.

2560 Donc, entre 27 et 48 M\$ en conditions hivernales, et l'été, entre 10 et 24 M\$ de plus de retombées économiques touristiques. Évidemment l'été, vous allez me dire : «Comment ça se fait que tu as moins de retombées l'été que l'hiver?» C'est parce que l'hiver, ils ne veulent carrément pas venir. Il n'y a personne qui veut traverser le parc l'hiver. Tandis que là, l'été, il y en a moins qui ne veulent pas traverser. Mais c'est quand même entre 10 et 24 M\$ l'été.

2565 Alors, je pense que c'est un sondage, là, assez significatif qui démontre l'importance de cette route-là. Alors, c'est ce que je voulais vous dire en plus de ce que je vous ai dit lors de la visite sur le développement économique de la Ville, Et encore une fois, je vous dis que, dans mon esprit, là, c'est vrai que je suis le maire de Saguenay, c'est vrai qu'on veut développer la région, mais c'est le Québec aussi.

2575 C'est le Québec qui s'enrichit, plus les régions sont riches, là, moi, je me dis si la Gaspésie était riche, là, c'est le Québec qui serait plus riche, ce n'est pas juste la Gaspésie, c'est tout le Québec. Moi, quand j'entends dire des bonnes nouvelles de la Gaspésie puis de l'Abitibi puis de la Côte-Nord, là, du plus sincèrement que je peux vous le dire, ça me réjouit vraiment.

2580 Des fois, je rencontre des gens qui me disent : «Oui, mais nous autres...» Ce n'est pas grave, ce n'est pas grave. J'ai dit à l'Alcan l'autre jour, parce qu'ils vont prévoir... ils vont faire un agrandissement peut-être à Alma. Ils ont dit : «Ce n'est pas chez vous, c'est à Alma.» Ce n'est pas grave, ça, j'ai dit : «C'est toute la région.» On est tous ensemble, on est tous des Québécois. Moi là, si la Gaspésie va bien, je vais être le gars le plus réjoui qu'il n'y a pas. Oui, c'est le fun quand ça va bien.

2585 Alors, Montréal si ça peut s'améliorer, je vais le gars encore une fois... je sais que ça va mal, mais quand je sais que ça s'améliore puis qu'il y a des bonnes nouvelles pour Montréal, ça fait du bien, c'est toute la province puis chez nous, c'est une région qui peut apporter énormément. Ça peut apporter énormément, malgré tout ce qu'on a connu comme difficultés, c'est la troisième région industrielle du Québec. Le bois, l'électricité, l'aluminium, chez nous c'est fort, on a un fort potentiel.

2590 Alors, on a besoin de cette route-là, on est bloqués, on a un blocage important, on a frappé un mur et on a besoin de cette route-là pour nous développer, on en est profondément convaincus après toutes les études.

2595 Je n'ai pas été aussi ardent que ça, vous savez, toute ma vie. Il y a 20 ans, moi, avant de lire tout ça puis de rencontrer tout ce monde-là puis d'avoir tout le vécu, je n'étais pas si convaincu que ça.

2600 Mais je peux vous dire que j'ai 56 ans et j'ai vécu chez nous tout le temps, j'étais notaire dans le domaine commercial, tout ce que j'ai vécu m'amène à penser que c'est le numéro 1. Ce n'est pas le numéro 2, là, je ne vous dirais pas il y a ça et après il y a ça, c'est le numéro 1. On a besoin chez nous de cette route-là pour se développer et sinon, on est... on frappe un mur et on a un problème majeur et on ne pourra jamais aller plus loin si on n'a pas cette route-là.

2605 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2610 Merci, Monsieur le Maire. J'aimerais d'abord qu'on... bien, mes collègues aussi on des questions par rapport aux chiffres et tout ça.

Vous avez dit tout à l'heure qu'environ 63 % des entreprises ne peuvent faire de l'exportation actuellement parce qu'ils considèrent que la route est un frein?

2615 **M. JEAN TREMBLAY :**

Non, ce n'est pas ça. Je m'excuse si vous avez compris ça, là, ce n'est pas ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

2620 Oui, c'est ça je voulais être sûre d'avoir compris.

**M. JEAN TREMBLAY :**

2625 Dans le... puis je pourrais laisser répondre le président qui est encore mieux que moi, mais moi, ce que j'ai compris, là, c'est que si la route était faite, il y a 63 % des entreprises qui se montraient... qui sont intéressées à exporter, 63 qui n'exportent pas et qui sont intéressées à

exporter. Mais corrigez-moi, là, j'ai le président de UniMarketing, là, question de sondage, est-ce que j'ai bien compris la...?

2630

**M. RAYNALD HARVEY :**

C'est l'enquête de l'UQAC, ça dont on fait référence.

2635

**M. JEAN TREMBLAY :**

Ah! c'est l'enquête de l'UQAC, ça. Alors, on l'a ici.

**LA PRÉSIDENTE :**

2640

O.K., allez-y.

**M. JEAN TREMBLAY :**

2645

Donc, c'est l'enquête de l'UQAC.

**LA PRÉSIDENTE :**

2650

C'est ça, on voudrait comprendre. C'est-à-dire qu'actuellement on comprendrait de ça que 60 % des entreprises actuellement considèrent qu'il y a un frein à l'exportation?

**M. ÉRIC GAUTHIER :**

2655

Ce n'est pas des pourcentages, c'est des nombres d'entreprises, 63 entreprises.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est 63 entreprises.

2660

**M. JEAN TREMBLAY :**

2665

Ah! oui oui oui, c'est 63 entreprises. Je vous ai dit combien qu'il y avait d'entreprises et dans l'étude, il y en a 63 qui ont répondu : «On aimerait exporter puis si la route était faite, ça nous... on pense qu'on exporterait, si la route était faite.» C'est ça qu'ils disent, là. Mais ça, ce n'est pas dans notre sondage que je vous ai donné.

**LA PRÉSIDENTE :**

2670

Mais pourquoi? Le coût du carburant, le temps...?

**M. JEAN TREMBLAY :**

2675 Bien, ce n'est pas facile, vous savez, pour une entreprise de traverser le parc des Laurentides, ce n'est pas tout le monde qui le veut. Moi, je connais quelqu'un qui le fait tous les jours parce que lui, il est obligé. Puis il me dit, écoute... il me le dit quasiment qu'il joue avec sa vie à tous les jours, il sait qu'un jour il va lui arriver de quoi. Il est quasiment convaincu qu'un jour il va lui arriver de quoi.

2680 Vous savez chez nous, ce n'est pas... il arrive en hiver une tempête, tu n'es jamais juste à temps, tu n'es jamais sûr, ce n'est pas facile. Je vais vous dire, le parc des Laurentides, là, quand tu le traverses puis il fait beau comme aujourd'hui, là, tu te dis ce n'est pas si pire. Mais je vais vous dire que je ne suis pas peureux, mais il y a des fois que je n'ai pas aimé ça puis ça arrive régulièrement, encore une fois cet hiver.

2685 Il y a des fois, là, que ce n'est pas... puis quand tu le fais une fois comme ça, tu n'as plus le goût de le traverser. Évidemment, je suis maire, moi, je vais le retraverser pareil, là, je vais revenir chez nous. Mais il reste une chose, c'est que laissez-moi vous dire que quelqu'un qui n'est pas obligé de le traverser puis qui m'aurait suivi cet hiver, là, une fois cet hiver dans tout l'hiver que ça m'est arrivé, il ne le retraverserait plus jamais de sa vie. J'ai été en danger une  
2690 fois, cet hiver, là, je ne vous parle pas de toute ma vie, là.

Alors ça, vous savez, les gens... c'est tout arrivé ça quelques fois aux gens qui sont chez nous et puis dans ce temps-là, ils se disent on va essayer de faire notre affaire chez nous. Mais s'il y avait une route facile, c'est plus facile, c'est plus limpide, c'est plus sécuritaire.

2695

Quand tu sais qu'à force de le... – à toutes les fois, je vous le dis moi, que mes enfants, je vous l'ai dit l'autre jour, j'ai deux enfants qui traversent le parc, à toutes les fois qu'ils s'en viennent, je file mal. J'appelle chez nous : «Ils sont-tu arrivés?» Ils s'en viennent à Québec : «Ils sont-tu rendus?» Tu y penses, tu y penses, ce n'est pas normal, ce n'est pas normal d'avoir à  
2700 penser tout le temps. Pourquoi? Parce le fils de mon chum, il s'est tué dans le parc, là, tu sais. Le cousin d'Untel, tu sais, tu penses à ça tout le temps.

Alors... puis pour les entreprises qui ont affaire à voyager régulièrement dans le parc, ce n'est pas plaisant. Puis tu ne peux pas arriver... tout à l'heure j'écoutais quelqu'un qui utilisait  
2705 l'expression *just in time*, là, bien on sait qu'aujourd'hui c'est comme ça. Je vous parlais de l'usine de pare-chocs chez nous, il faut que ça arrive. Quand tu livres une van de pare-chocs, là, écoute le parc il est fermé, mais il faut qu'il soit ouvert, là, puis il faut que ça arrive à temps, puis s'il y a du trafic, il faut que ça arrive.

2710 Alors, je tiens à vous dire que... il y a des journées que c'est beau, comme n'importe quelle route au monde, j'imagine, hein. Je traverse le boulevard Métropolitain puis il y a des fois que ça va très bien puis il y a d'autres fois que ça va moins bien.

Je ne vous dis pas que c'est la seule route au Québec qui a des problèmes, mais je tiens  
2715 à vous dire que pour développer la région, pour voir à ce que la région se développe et voir à ce que le Québec se développe, on a besoin de cette route-là.

D'ailleurs, toutes les villes qui ont cette importance et toutes les régions qui ont un P.I.B. aussi important, elles ont toutes une autoroute, elles ont toutes une autoroute.

2720

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez fait référence tout à l'heure au port...

2725

**M. JEAN TREMBLAY :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2730

... et l'agrandissement éventuel. L'agrandissement est devenu nécessaire pourquoi, pour quel type de transport?

**M. JEAN TREMBLAY :**

2735

Bien, vous savez le port chez nous, il donne accès partout pour aller en Europe, pour aller partout. Alors, on a entre autres... on a l'ensemble des manufactures chez nous exige que le port soit ouvert plus parce qu'actuellement, les nouveaux gros bateaux, là, tu n'en mets pas assez au port, il faut en additionner un.

2740

Alors, c'est l'ensemble, là, ce n'est pas un en particulier, ce n'est pas parce qu'il arrive un événement ou qu'il y a une industrie qui s'ouvre. L'ensemble des industries réclame un nouveau port. La direction du port nous dit que le port a besoin d'agrandissement prochainement pour suffire à la demande.

2745

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et donc, on comprend aussi peut-être avec ça, les orientations actuellement de certaines entreprises qui vont de plus en plus utiliser les plans d'eau, les voies d'eau pour le transport, entre autres, du carburant.

2750

**M. JEAN TREMBLAY :**

Oui.

2755

**LA PRÉSIDENTE :**

Je pense que c'est un des... une des orientations?

2760

**M. JEAN TREMBLAY :**



Le carburant c'est d'autre chose, mais vous avez raison. Ça aussi c'est probable que ça arrive, oui.

2765 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et donc, on comprend que pour vous, de votre intervention, que ce n'est pas parce que... ce que je comprends, c'est que même si ça, ça se développe, pour vous, la route reste essentielle pour... l'agrandissement de la route reste essentiel pour le transport aussi?

2770

**M. JEAN TREMBLAY :**

Bien, le transport maritime, ce n'est pas pour aller livrer à Québec. Hein, vous savez très bien que je ne remplis pas un bateau pour aller le vider à Québec, même à Montréal. Quand tu remplis un bateau, tu t'en vas loin. Tu t'en vas soit sur la côte est américaine, soit en Europe. Alors, le transport par bateau, comme là, je voyais des agrégats, là, des pierres, là. Bon, j'ai dit : «Quelle place ça s'en va?» Ça s'en va en Floride.

2775

Alors, c'est pour vous dire que le transport en bateau, c'est pour de longues distances. Remplir un bateau, ça coûte cher tout ça, mais un coup qu'il est parti, bien, on sait très bien que ça ne coûte plus rien, ça coûte moins cher. Alors, le transport en bateau c'est pour les longues distances.

2780

Mais si tu vas livrer à Trois-Rivières puis si tu vas livrer à Montréal ou à Québec, ça me surprendrait – d'ailleurs, les gros bateaux ça a l'air qu'ils ont de plus en plus de difficulté à aller à Montréal. Alors, on n'agrandit pas le port pour aller à Montréal.

2785

Mais notre marché principal, il se trouve au Québec. Alors, le parc il sert surtout pour le Québec. Je ne vous dis pas que ça ne part, là, aux États-Unis aussi à un moment donné, parce que là, je n'ai pas non plus toutes les statistiques pour savoir où vont chacun des camions qui traversent le parc, mais je tiens à vous dire que le port c'est surtout pour les longues distances.

2790

Mais aujourd'hui, avec la mondialisation, bien on sait que ça va être ça de plus en plus. Vous savez toutes les villes de notre importance commencent à parler avec la Chine, là. Bon, pourquoi? Parce qu'on s'approche des marchés. Aujourd'hui, il n'y en a plus de distance, il n'y a plus de distance. Alors, s'il n'y a plus de distance, ça se peut qu'une usine d'Europe livre chez nous puis nous autres on livre ailleurs puis... il n'y a plus de distance.

2795

Mais le port, il n'a pas la même vocation que l'autoroute, ce n'est pas la même vocation.

2800

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Mon collègue aurait... oui?

2805

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Une première question, et j'espère que madame la présidente va me permettre de la poser parce que c'est un peu relié à mes antécédents.

2810 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui oui.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2815

C'est à peu près la première fois qu'on nous parle d'un autre groupe d'entreprises, c'est-à-dire les groupes dans le domaine alimentaire, les aliments, boissons et tabac, c'est-à-dire qu'il y a l'étude de Gauthier, Brisson et Fortin qui justement, en revenant aux 63 industries mentionnées dans le mémoire, on nous dit que le secteur le plus représenté parmi ceux-ci est celui des aliments, boissons et tabac.

2820

Est-ce que vous pourriez nous mentionner un petit ceci, parce que pour l'instant, on a entendu parler de métaux, de bois?

2825 **M. JEAN TREMBLAY :**

Oui. Là, je tiens à vous dire une chose, moi, pour la statistique de UniMarketing, on a fait un travail, là, pour que ce soit sûr puis ça soit ça. Pour ce qui est de l'étude de l'université, on a simplement pris l'étude qu'ils nous ont donnée, ce n'est pas nous autres qui a commandé ça, d'ailleurs elle date de quelques années, elle date de quelle année?

2830

**M. ÉRIC GAUTHIER :**

2004.

2835

**M. JEAN TREMBLAY :**

2004, elle date de 2004. Ça a été commandé simplement par les spécialistes de l'université, pas par nous. Nous, on s'est contentés de répéter ce que le conseil... ce que le module d'administration de l'université a trouvé. Mais je ne peux même pas vous nommer, moi, ces personnes-là, Gauthier tout ça, je ne les connais pas, mais ils m'ont dit que c'était les représentants de l'université. C'est l'Université du Québec qui dit ça.

2840

Maintenant, je n'ai pas emmené avec moi un représentant de l'Université du Québec, mais l'université nous dit ça. Alors...

2845

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

O.K. Une autre question, vous aviez quelque chose peut-être à ajouter?

2850

**M. ÉRIC GAUTHIER :**

2855 Oui, je peux peut-être dire... je peux peut-être rajouter que c'est intéressant de voir que justement ces gens-là, de ce secteur-là, seraient peut-être plus intéressés à exporter par la route, entre autres, parce qu'ils ont à livrer plus... *just in time*, comme on dit, que peut-être d'autres manufacturiers.

2860 Comme c'est du commerce au détail, l'importance... toute l'importance de livrer à temps a son importance, là. C'est pour ça que c'est intéressant de voir justement que d'autres... il y a d'autres secteurs qui se montrent... qui se manifesteraient à exporter, peut-être davantage.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2865 J'ai une autre...

**M. JEAN TREMBLAY :**

Oui?

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

... une autre question et...

**LA PRÉSIDENTE :**

2875 Je m'excuse, juste... est-ce que cette étude-là, il serait possible qu'elle soit déposée?

**M. ÉRIC GAUTHIER :**

2880 Oui. Oui oui, on peut s'arranger.

**LA PRÉSIDENTE :**

2885 Oui?

**M. ÉRIC GAUTHIER :**

Oui oui, on peut la déposer.

2890 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça serait... la commission apprécierait. Je m'excuse.

2895 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

L'autre question, dans un autre domaine, et vous allez peut-être me répondre un peu de la même façon, c'est-à-dire que vous parlez du fait d'arrêter et redémarrer que ça rajoute...

**M. JEAN TREMBLAY :**

2900

Arrêter et redémarrer quoi?

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2905

C'est-à-dire à cause du freinage et de l'accélération par la suite des freinages, que ça ajoute aux gaz à effet de serre. Est-ce que c'est quelque chose de prouvé ou d'intuitif qui est amené à ce moment-là dans votre mémoire?

**M. JEAN TREMBLAY :**

2910

À quelle page vous êtes?

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2915

Je suis à la page 19.

**M. JEAN TREMBLAY :**

Vas-y donc.

2920

**M. ÉRIC GAUTHIER :**

C'est quelque chose d'intuitif, ce n'est pas quelque chose qu'on pourrait démontrer scientifiquement, mais on peut penser que le fait de freiner et d'accélérer cause des...

2925

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

O.K. C'est plutôt intuitif, il n'y a pas de preuve à ça?

2930

**M. JEAN TREMBLAY :**

On n'a pas basé l'autoroute là-dessus, là. Non.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

2935

Merci.

**M. ÉRIC GAUTHIER :**

2940 On peut penser que logiquement c'est comme ça que ça se passe.

**LA PRÉSIDENTE :**

2945 L'autre question que j'avais, c'est qu'à la fin de votre intervention, monsieur Tremblay, vous avez fait référence au Bureau de la statistique du Québec et à Tourisme Québec.

**M. JEAN TREMBLAY :**

Oui.

2950

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est-à-dire qu'à partir... ce que je comprends, c'est qu'à partir de l'étude et du sondage...

2955 **M. JEAN TREMBLAY :**

Oui?

**LA PRÉSIDENTE :**

2960

... vous avez demandé à ces organismes d'évaluer quel serait l'impact sur... de la construction de cette route-là?

**M. JEAN TREMBLAY :**

2965

C'est Promotion Saguenay qui a fait ça, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

2970

O.K. Allez-y.

**M. RAYNALD HARVEY :**

Oui, je peux vous répondre là-dessus en fait...

2975

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

2980

**M. RAYNALD HARVEY :**

... on n'a pas de... j'agis comme évidemment, là, conseiller de Promotion Saguenay, de l'Association touristique régionale, pour faire une évaluation ou une extrapolation à partir des

2985 données fournies par Tourisme Québec et Statistiques Canada, à partir de l'enquête sur les voyages des Canadiens.

2990 Donc nous, à partir de l'analyse de perception qu'on a réalisée, on a vu qu'il y avait un certain pourcentage de la population québécoise qui certainement ou probablement est dissuadée de venir dans la région à cause de la route elle-même. Donc, à partir de ça on a simplement fait une extrapolation pour évaluer, dans le fond, quelle part du marché touristique intra-Québec on perdait dû à cette espèce de mur psychologique que représente la route 175.

2995 Donc, dans le fond les chiffres qui sont là nous donnent un aperçu, une évaluation minimale ou maximale du marché auquel la région pourrait avoir accès finalement si une route à quatre voies était construite parce que donc, on aurait un nouveau marché de clients, de touristes potentiels qui pourraient à ce moment-là considérer une visite ou une vacances dans la région. Donc, c'est simplement ça.

3000 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Donc, c'est à partir de données statistiques...

3005 **M. RAYNALD HARVEY :**

C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

3010 ... mais de n'est pas nécessairement à partir de projets précis identifiés?

**M. RAYNALD HARVEY :**

Pardon?

3015 **LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est pas à partir de projets précis identifiés spécifiquement à la région?

3020 **M. RAYNALD HARVEY :**

Bien en fait, c'est à partir de la perception que les Québécois ont de la route...

**LA PRÉSIDENTE :**

3025 Oui? O.K.

**M. RAYNALD HARVEY :**

... donc, de l'effet que cette perception-là a...

3030

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

3035

**M. RAYNALD HARVEY :**

... sur leur fréquentation touristique par rapport au marché qu'on occupe actuellement, parce qu'il faut le rappeler, la clientèle intra-Québec au niveau touristique représente 90 % des dépenses touristiques au Saguenay-Lac-Saint-Jean, donc notre clientèle principale, notre marché principal, c'est le Québec. Et un pourcentage variable de ces Québécois-là ne veulent même pas considérer la visite dans la région à cause de l'état de la route.

3040

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, on comprend que... de votre intervention que pour plusieurs secteurs, vous considérez que l'amélioration de ces conditions routières deviendrait un outil?

3045

**M. JEAN TREMBLAY :**

Je n'ai pas compris.

3050

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous considérez que l'amélioration de ces conditions... des conditions routières de la route deviendrait un outil de développement?

3055

**M. JEAN TREMBLAY :**

C'est sûr, c'est certain puis c'est... moi, je vais vous dire, je suis content de voir ce qui a été fait par UniMarketing, mais avant j'en étais convaincu pareil. Ils seraient arrivés avec une autre étude que ça puis j'aurais dit : «Moi, là, je suis dans la brume, là, il y a quelque chose que je n'ai pas compris, là.»

3060

Quand tu es maire d'une Ville, là, je vous le dis, là, tu parles avec tout le monde, tu parles aussi avec des étrangers, tu es appelé à aller partout, tu es appelé à rencontrer des présidents de compagnies partout, hein. Je vais dans d'autres villes, partout.

3065

Je me fais dire ça partout, comment voulez-vous que... Si le sondage était arrivé avec d'autre chose, là, parce que le sondage n'a pas été fait chez nous, il a été fait à l'extérieur, j'aurais dit : «Là, là, moi, là, je suis déconnecté, il y a quelque chose qui ne me rentre pas, là», je n'aurais pas compris.

3070

3075 C'est sûr que je n'aurais jamais été capable de vous donner les résultats d'une façon aussi précise puis probablement que je me serais trompé à bien des places, là. Mais je tiens à vous dire que quand j'ai vu ça, là, c'était même plus fort que ce que je pensais.

3080 Alors, c'est pour vous dire que j'entends ça partout. Alors, «votre fameuse route»... puis écoute, quand tu dis que tu demandes à ton organisme : «On aimerait ça faire une réunion chez vous», tu demandes à l'Union des municipalités, tu demandes à n'importe qui : «Moi, j'aimerais ça que vous veniez chez nous une fois de temps en temps.»

3085 Écoute, même la réunion des maires des grandes villes, on a été partout, il y a rien que chez nous qu'ils ne sont pas venus. Tu sais, il va falloir que je leur nolise un avion, là, parce qu'ils ne viendront pas par la route, tu sais. Ils ne me le disent pas... c'est évident, qu'ils ne veulent pas venir chez nous.

3090 Alors, tu te dis... tu finis par en conclure que la route ce n'est pas juste un obstacle pour ça, là. C'est juste un exemple qui est peut-être mineur, là, même si on avait la réunion des maires des grandes villes chez nous, ça ne changerait peut-être pas grand-chose dans le développement de la ville, mais si tu dis : «Eux autres me répondent ça, des *chums*, là, des *chums*, moi j'ai été partout, tu te dis combien il y en a qui peuvent répondre la même réponse dans tous les secteurs partout, tout le temps?»

3095 Alors, à un moment donné, il n'y a pas de centre des congrès de la ville chez nous. Pourtant là, vous êtes déjà venus, vous êtes venus encore l'autre jour, on a une région extraordinaire, l'hiver comme l'été, il y a des choses à faire, c'est extraordinaire.

3100 Je vais vous dire d'autre chose, quand les... on veut avoir les croisières hein, qui s'en viennent chez nous et puis il est venu des gens de l'extérieur qui font la tournée des croisières, qui vont dans les Maritimes, qui vont partout pour venir voir les tours qu'on pouvait offrir.

3105 Alors, évidemment on leur a fait toutes les présentations puis on les a emmenés un petit peu partout. Puis là bien, on a toujours un petit peu comme, tu sais, tu te dis les autres ils doivent être bons aussi, hein, puis tout ça, Puis quand j'ai eu fini, j'ai dit : «Puis comment vous trouvez ça les attractions touristiques?» Ils ont dit : «Il va falloir en enlever, vous avez tout ça!» Ils trouvent ça extraordinaire tout ce qu'on a.

3110 Mais malgré tout ça, malgré qu'on est bons dans tout, on ne se développe pas, c'est quoi le problème, hein? C'est sûr que les croisières, ça ne les dérange pas bien bien, mais il reste une chose, c'est que ça me fait allumer, je me dis : «Vous trouvez qu'on a vraiment plus d'attractions que les autres?» «Eh, c'est extraordinaire ce que vous avez.» Extraordinaire, ils ont l'embarras du choix quand ils vont arriver, toutes les activités qu'on a.

3115 Mais tu te dis, si on a tout, pourquoi que ça ne se développe pas? À un moment donné, là, tu ne sais plus, tu te dis, il y a quelque chose qui ne marche pas. Puis le quelque chose qui ne marche pas, là, bien on n'a pas de route puis les gens, là, la route ils diront ce qu'ils voudront, ils en ont peur. Que c'est que vous voulez que je vous dise, ils en ont peur.



Puis personnellement, elle m'a fait peur quelques fois, je tiens à vous le dire.

3120

**M. RAYNALD HARVEY :**

Complément de réponse, Madame la Présidente.

3125

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

**M. RAYNALD HARVEY :**

3130

Une des questions du sondage visait justement à évaluer l'impact de la construction d'une nouvelle route à quatre voies divisées plus sécuritaire, le biais d'ajouter la dimension plus sécuritaire, la question évidemment, c'était pour rejoindre les objectifs du ministère des Transports. On sait que dans les études d'impact, on parle effectivement de construire une route plus sécuritaire. Et à cette question-là, 68 % des répondants nous ont dit qu'effectivement ça aurait tendance à accroître leur fréquentation de la région.

3135

Est-ce qu'ils vont le faire? Est-ce qu'ils vont mettre en pratique une nouvelle habitude de visite? Ça reste à prouver, mais... donc, pour ce qui est de l'impact de la route elle-même, en plus de la perception négative, ce qu'on remarque c'est l'amélioration de la situation.

3140

Donc, ce n'est pas simplement la réserve faunique comme obstacle physique, mais c'est la route principalement. Donc une route plus sécuritaire dans un secteur qu'on appelle la réserve faunique des Laurentides, normalement permettrait... en tout cas, inciterait plus de gens à venir dans la région.

3145

Autre aspect aussi à l'intérieur du sondage, c'était moi un motif personnel, là, de curiosité, c'est parce qu'on a parlé beaucoup du fait qu'il y avait une image négative ou une campagne négative plus ou moins orchestrée autour de la route qui faisait que, bon, les perceptions étaient basées peut-être beaucoup sur cette campagne négative là.

3150

Ce qu'on s'est rendu compte dans le sondage, c'est qu'évidemment il y a 70 % des gens qui ont utilisé la route parmi ceux qui la connaissent au Québec, 30 % qui ne l'avaient pas utilisée. L'opinion, la perception des deux groupes, les utilisateurs, les clients versus ceux qui ne l'ont jamais utilisée est à peu près la même. Ils ont la même perception négative en été grosso modo, même perception négative en hiver.

3155

Donc, ceux qui connaissent la route, dont la perception est fondée sur une réalité d'utilisation de la route, est la même que ceux qui n'en ont jamais entendu parler.

3160

Donc, je ne peux pas garantir que ça débâti carrément la thèse de la campagne ou la perception fondée sur une campagne d'image, mais il reste une chose c'est que les usagers ont

3165 la même opinion de la route que ceux qui ne la connaissent pas, en fait qui ne l'ont jamais  
utilisée, tout en la connaissant pour en avoir déjà entendu parler peut-être négativement ou peut-  
être positivement. Mais donc, les deux se rejoignent, la perception et la réalité dans ce cas-là.

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

3170 Oui, monsieur Tremblay. On en a déjà peut-être parlé au Saguenay, là, mais rappelez-  
moi qu'est-ce que vous prévoyez comme développement aux Monts-Valin?

**M. JEAN TREMBLAY :**

3175 Ah, dans les Monts-Valin?

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

Oui.

3180 **M. JEAN TREMBLAY :**

3185 C'était... d'abord, la pêche l'été, là, c'est unique au Québec. La motoneige l'hiver, il y a  
un centre de ski qui s'est développé, qui est reconnu parce que la neige est là quasiment jusqu'à  
la fin du mois de mai, il est en hauteur, la neige est là très longtemps, la motoneige. La Sépaq  
est rendu, ils viennent d'ouvrir un parc, là, puis ils veulent le développer. On parle de faire un  
hôtel, là, pour la Sépaq, il n'y a pas de décision de prise, mais c'est sûr que l'hôtel, ça ne sera  
pas probablement pas des gens d'à côté qui vont y aller, c'est des gens de l'extérieur.

3190 Alors, les Monts-Valin c'est un aspect très important, on veut développer la nature. Il y a  
un centre actuellement qui s'appelle D'Arbre en Arbre, là, qui fait fureur, il y a au kayak de mer qui  
se fait juste en bas, là, et ça... D'Arbre en Arbre, là, ça a connu un succès tel qu'il y en a  
plusieurs qui veulent nous copier, là, puis avec raison parce que c'est un succès. Alors ça, tout  
ça c'est dans les Monts-Valin. C'est un territoire qui est assez exceptionnel, les Monts-Valin.

3195 D'ailleurs, il est développé actuellement, les gens de la région y vont énormément, tout le  
monde a son chalet puis son... on va à la pêche puis l'été... ça fait de la motoneige, il y a des  
sentiers, le ski de fond, tout ça, il y a des sports d'hiver extraordinaires, sauf que c'est les gens  
de la région qui en profitent actuellement et c'est tellement apprécié qu'on veut attirer des  
touristes à cet endroit-là.

3200

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

Merci.

3205 **M. JEAN TREMBLAY :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3210

Merci beaucoup de votre participation.

**M. JEAN TREMBLAY :**

3215

Merci, hein, vous avez été très patients, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3220

Alors, nous avons eu une demande pour quelqu'un qui devait passer... on devait terminer sur ça aujourd'hui, mais il y a quelqu'un qui devait passer demain puis qui a une difficulté pour demain, alors nous avons accepté de le présenter. Monsieur Pettersen.

Alors bonjour, monsieur Pettersen. Alors donc, nous avons encore peut-être...

3225

**M. MARC PETERSEN :**

10, 15 minutes.

**LA PRÉSIDENTE :**

3230

... 10 à 15 minutes maximum. Alors, si vous voulez bien commencer votre présentation.

**M. MARC PETERSEN :**

3235

D'abord, je vous remercie d'avoir bien voulu me donner ce temps. Puis je m'excuse, parce que le gars qui toussait en arrière, c'était moi, j'ai une pneumonie.

**LA PRÉSIDENTE :**

3240

Ah, pauvre vous, ma foi du bon Dieu!

**M. MARC PETERSEN :**

3245

Ce n'est pas bien grave.

**LA PRÉSIDENTE :**

3250

Alors, bien c'est ça, c'est parce qu'effectivement on vous avait dit que si on avait une possibilité, on le ferait si on finissait assez tôt, on a quelques minutes. Nous vous écoutons.

**M. MARC PETERSEN :**

Je ne vais pas lire les 13 pages, là, parce que ça serait trop long.

3255 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, je pense plus de résumer les grands thèmes, s'il vous plaît.

3260 **M. MARC PETERSEN :**

Je vais vous sortir quelques interrogations, là, qu'on posait.

3265 D'abord, au niveau environnemental, au niveau de la route à quatre voies divisées du kilomètre 60 à 84, là, je pense qu'on peut s'entendre à ce qu'il y a une grande majorité des citoyens de Stoneham qui sont en accord, là, avec le projet. Parce que c'est une route qui est présentement non sécuritaire puis le ministère des Transports l'a fait réaliser à tout le monde en faisant ses études, là.

3270 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, excusez-moi, monsieur, parlez plus fort et plus près du micro, les gens vous entendent mal derrière.

3275 **M. MARC PETERSEN :**

O.K. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

3280 Merci.

**M. MARC PETERSEN :**

Puis je vais vous parler de la question de la sécurité routière.

3285

**«En ce qui concerne la sécurité routière...»**

**(Lecture du mémoire)**

3290 **«... plus bas que dans la réserve faunique des Laurentides.»**

Puis j'avais étudié la question au début des années 90.

**«Puis en fait, là, et ce avec toute proportion gardée....»**

3295

**(Lecture du mémoire)**

**«... dans le parc des Laurentides que sur l'auroute 20.»**

3300 Toute proportion gardée. Puis ça, c'est des statistiques qui nous viennent de la Régie de l'assurance automobile puis du ministère des Transports.

**«Puis selon les statistiques rendues publiques...»**

3305 **(Lecture du mémoire)**

**«... dans des proportions très importantes.»**

C'est autour de 85 %, je pense qu'ils avaient dit.

3310 Puis de plus, en améliorant la sécurité... concernant la grande faune, parce que dans le projet... dans l'état actuel des choses, bien la grande faune, là, elle se promène d'un bord et de l'autre de la route. Mais avec les améliorations qui vont être apportées par le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement, ils vont créer des couloirs pour empêcher les originaux d'aller sur la route.

3315 Donc, on va éliminer une bonne proportion des accidents causés par la grande faune. Ça va être un plus au niveau environnemental parce qu'on va garder les... on va laisser les originaux vivants puis à la merci des chasseurs, finalement.

3320 Mais... là, je vais vous parler de la dangerosité de la route puis les statistiques de circulation.

3325 Au cours des audiences, on a entendu des positions à l'effet de ne pas construire de route, la route du parc, en invoquant son faible débit de circulation. Puis ça, c'est très important parce que l'argument qui a été apporté à plusieurs reprises disait que pour une route de 4000... avec 4000 de moyenne, là, ce n'était pas justifiable.

**«Pourtant, les statistiques de circulation selon les périodes de l'année...»**

3330 **(Lecture du mémoire)**

**«... pendant la période estivale.»**

3335 Ce n'est pas 4000, là, c'est 7000.

**«Qui plus est, la moyenne des vendredis...»**

3340 **(Lecture du mémoire)**

**«... moyennes journalières de plus de 11 000 véhicules.»**

3345 Ça fait que la perception qu'on a qu'il passe 4000 véhicules par jour à l'année, ce n'est pas vrai. En moyenne, c'est vrai, mais si tu prends ça par section, bien à ce moment-là, en été, on a des circulations beaucoup plus importantes, donc on a beaucoup plus de risques d'avoir des accidents, on a beaucoup plus de risques de frapper des originaux, parce que c'est en été qu'ils se promènent les originaux, en hiver ils sont dans des ravages. C'est très rare qu'on frappe un original en hiver.

3350 Puis pour en avoir déjà vécu un, là, à un moment donné je m'en venais de Québec puis la personne en avant de moi en a frappé un. C'était à la brunante, là, puis à la brunante, on ne les voit pas, ils se confondent avec la route puis j'avais un pick-up puis l'original a manqué de tomber dans ma boîte de pick-up. C'est rien que pour vous dire, là, que lui il ne l'avait pas vu *pantoute*.

3355 Ça fait que là, la perception des 11 000 véhicules, là, pendant la période des Fêtes puis de 7000 véhicules pendant la période d'été, c'est beaucoup plus que les 4000, moyenne annuelle. Puis je vous rappellerai en passant que les cinq personnes qui sont mortes il y a deux semaines, bien elles sont mortes dans une journée... un vendredi, samedi, dans une période où est-ce que les vendredis... les vendredis il y a le plus de circulation.

3360 Puis là, je vais finir par les arguments économiques erronés -- je vais prendre un petit peu d'eau, parce que la grippe est dure!

**«Nous avons souvent entendu au cours de la période...»**

3365

**(Lecture du mémoire)**

**«... dans un petit nombre de régions, à notre détriment.»**

3370 Excusez-moi, parce que là, je vais tousser.

**LA PRÉSIDENTE :**

Prenez votre temps, il n'y a pas de problème.

3375

**M. MARC PETERSEN :**

On s'emballe des fois. Alors, le rôle du gouvernement fédéral, ça on en a parlé un petit peu, là.

3380

**«Dès le début des années 60, le gouvernement fédéral...»**

**(Lecture du mémoire)**

3385 **«... est à nos yeux inacceptable.»**

3390 Parce que quand on dit que nous, on est une région puis en tant que Canadiens, en tant que Québécois puis en tant que gens qui résident dans une région, bien on a un droit égalitaire d'avoir un même développement, qu'on soit à Chicoutimi ou qu'on soit à Québec ou qu'on soit à Montréal. Bien, à ce moment-là... aujourd'hui, on a des problèmes à ce niveau-là parce qu'on est coupés partout puis l'argent qui nous est coupé au niveau des régions est réinvesti dans les régions centrales alors que nous, on ne jouit pas de la répartition égalitaire de la richesse collective.

3395 Je vais arrêter là parce que j'ai de la misère avec ma gorge.

**LA PRÉSIDENTE :**

3400 Pauvre vous, bien oui, je comprends! Merci. De toute façon comme vous le savez, monsieur Pettersen, on tient compte de l'ensemble du mémoire qui est déposé.

**M. MARC PETERSEN :**

3405 C'est ça, c'est la version 4.

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

3410 **M. MARC PETERSEN :**

La version 1 était plus raide un peu.

**LA PRÉSIDENTE :**

3415 Bien, ça fait partie de... bien, je pense qu'elle est très bien comme ça.

**M. MARC PETERSEN :**

3420 Oui, c'est ça, en tout cas j'ai été diligent dans vos questions, quand vous avez demandé de changer quelques mots, je les ai changés.

**LA PRÉSIDENTE :**

3425 O.K. Je vous remercie, monsieur Pettersen. Alors, j'ai d'abord mon collègue qui a une question.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3430 Je vais essayer de ne pas trop vous en demander avec votre voix, je pense que je vais éviter des réponses longues.

Depuis le début des audiences, bien on parle souvent surtout ici depuis qu'on est à Stoneham, beaucoup des accès, la question des accès, accès forestiers, accès... toute la  
3435 question des conflits entre les accès transversaux, si on veut, avec la route 175.

Dans le cas de la réserve, on a quand même bon, 190 accès qui sont présents autant forestiers que ceux de la Sépaq. Comment vous vivez ces accès-là, c'est-à-dire est-ce qu'ils sont... dans l'utilisation de la route que vous en faites, est-ce que c'est des contraintes? Est-ce  
3440 que vous avez eu des occasions où est-ce que bon, parfois ça pouvait créer des risques d'accidents? Pouvez-vous nous en parler un petit peu de ces conditions-là.

**M. MARC PETERSEN :**

3445 Moi, je me fie... je me fie à ma perception puis en même à la perception du Ministère qui a fait des études là-dessus aussi, là, c'est au niveau de la dangerosité de la route. Dans une route où est-ce que tu as une limite de vitesse qui est à 90 kilomètres/heure puis que tu as des accès où est-ce que les gens doivent ralentir quasiment à zéro pour tourner dans leur entrée, bien ça peut occasionner des problèmes, c'est dangereux au niveau des accidents.

3450 Puis je vais vous dire, par exemple, que je suis parfaitement d'accord qu'il y ait eu des questionnements au niveau du BAPE pour la région de Stoneham parce qu'il y a des gens qui sont expropriés, il y a des gens qui vont avoir des problèmes avec leur commerce, tout ça. Sauf que la dangerosité de la route à cette place-là en particulier, là, quand vous dites qu'il y a  
3455 beaucoup d'accès, là, bien ça, ça peut causer beaucoup d'accidents.

L'autre question, c'est vrai que dans la réserve faunique en tant que telle, il n'y a pas beaucoup de place où est-ce que tu peux avoir des entrées, là, il y a des entrées à certains lacs puis à certains camps forestiers, sauf que le problème est différent. Ce n'est pas une question  
3460 d'accès, c'est une question que ça rencontre.

Une van dans le chemin l'hiver, pour en avoir fait l'expérience parce qu'une fois ça m'a pris cinq heures pour traverser le parc, c'est qu'eux l'hiver, de la manière qu'ils fonctionnent c'est qu'ils se promènent le plus possible vers le milieu de la route parce que quand la route n'est pas  
3465 dégagée, là, bien là, ils ont une roue, ils ont un set de roues qui sont où est-ce qu'il y a beaucoup de neige puis un set de roues où il y a moins de neige. Donc, ils tendent à aller vers le milieu.

Ça fait que quand tu rencontres, là, en plein hiver une van, là, tu vas où là, tu sais? Tu vas-tu à gauche, tu vas-tu à droite? Le problème est là. Puis quand tu les vois arriver dans ton rétroviseur, toi tu es moins vite qu'eux autres parce qu'eux autres, ils ont une bonne traction, ça fait qu'il faut que tu ralentisses pour les laisser passer sinon, ils vont te coller -- excusez-moi de dire le terme -- ils vont te coller au cul puis tu peux risquer d'avoir un accident. Ça fait que c'est à  
3470 ce niveau-là dans la réserve, là, que c'est dangereux l'hiver. Puis ça a été relaté par beaucoup de monde, pas seulement par moi, là.



3475

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

Monsieur Pettersen, vous avez mentionné que vous vous occupez de développement régional?

3480

**M. MARC PETERSEN :**

Non, j'ai fait ma thèse de maîtrise là-dessus, ça fait longtemps, là.

3485

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

O.K. Bien en fait, je vais vous poser une question qui est un peu en dehors de votre mémoire, là.

3490

**M. MARC PETERSEN :**

Pas de problème.

3495

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

Ça m'a surpris, ça nous a surpris quand on est allés au Saguenay, sur le chemin, on a rencontré, on a vu des cyclistes...

3500

**M. MARC PETERSEN :**

Oui?

3505

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

... qui circulaient, là, et qui semblaient équipés, là, pour faire de la longue route, là.

3510

**M. MARC PETERSEN :**

Bien, j'en ai déjà vu aussi.

3515

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

Bon, est-ce qu'on sait s'il y a beaucoup de cyclistes qui empruntent la route, qui traversent la réserve faunique des Laurentides? Est-ce qu'il y a de l'information là-dessus?

**M. MARC PETERSEN :**

J'en vois rarement, je vais vous le dire, là. J'en ai déjà vu qui ont traversé pour faire du... on appelait ça du *hicking* ou de la grande randonnée, là.

3520

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

Du cyclotourisme, oui?

3525

**M. MARC PETERSEN :**

Mais on en voit rarement. Sauf que si sur une... puis je ne veux pas... ce n'est pas à cause que je veux bien parler de la route à quatre voies divisées, mais en faisant des accotements plus larges, bien à ce moment-là ça va permettre aux cyclistes de la traverser avec moins de danger.

3530

En tout cas ça, c'est la perception que j'ai, là, puis pour avoir déjà fait de la bicyclette dans les places où il y avait un accotement assez large, bien c'est bien moins dangereux que de passer sur le bord de la ligne, là, tu sais, puis quand il y a une van qui passe, tu tasses de trois pieds dans le fossé.

3535

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

Parfait, merci.

3540

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Pettersen, dans votre mémoire, à la page 8, vous faites référence à des chiffres, en fait vous dites : «Toute proportion gardée, il se tue cinq fois plus de gens dans le parc des Laurentides que sur l'autoroute 20.»

3545

**M. MARC PETERSEN :**

Oui?

3550

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez dit à quel endroit où vous aviez pris ces chiffres-là ou ces...

3555

**M. MARC PETERSEN :**

Bien, quand j'ai fait mes études de maîtrise, là...

**LA PRÉSIDENTE :**

3560

Oui?

**M. MARC PETERSEN :**

3565 ... j'ai communiqué avec le ministère des Transports pour avoir le nombre...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

3570

**M. MARC PETERSEN :**

... puis avec la Société de l'assurance automobile du Québec pour savoir le nombre de morts qu'il y avait eu sur les routes.

3575

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

3580

**M. MARC PETERSEN :**

Puis j'ai fait... ça vient aussi de Statistiques Québec.

**LA PRÉSIDENTE :**

3585

Statistiques Québec.

**M. MARC PETERSEN :**

3590

Du Bureau de la statistique, ce n'est pas des chiffres en l'air, là, c'est que toutes proportions gardées...

**LA PRÉSIDENTE :**

3595

Oui?

**M. MARC PETERSEN :**

3600

... en raison du fait que sur l'autoroute 20, ça ne rencontre pas, il y a cinq fois plus d'accidents dans le parc des Laurentides, mortels, toutes proportions gardées que sur la 20.

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

3605

**M. MARC PETERSEN :**

3610 Parce que sur une autoroute, c'est normal, ça ne rencontre pas, puis la majorité des accidents mortels qu'il y a sur la route 175 présentement, ce sont des accidents frontaux. Puis il y a quelqu'un qui m'a déjà dit : «Si tu as le choix entre avoir un accident frontal puis prendre le clos, bien, choisis le clos parce que le clos, il ne bouge pas puis l'auto qui s'en vient, elle s'en vient à 100 kilomètres en avant de toi.»

3615 Ça fait que c'est moins dangereux de prendre le clos que de frapper un automobiliste qui s'en vient en sens inverse. Ça fait que l'histoire de la route... bien, quand j'avais fait ces statistiques-là, là, bien je m'étais rendu compte à ce moment-là que c'était cinq fois plus dangereux de mourir dans le parc d'un accident mortel, là, que sur l'autoroute 20, en raison de ce fait-là.

3620 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Pettersen.

3625 **M. MARC PETERSEN :**

Je vous remercie, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

3630 On va vous souhaiter...

**M. MARC PETERSEN :**

Prompt rétablissement!

3635

**LA PRÉSIDENTE :**

... – oui! Merci, bien.

3640 Alors, nous allons terminer la séance pour cet après-midi, nous reprendrons ce soir à 19 h. Merci.

**16 h 41 – FIN DE LA SÉANCE**

3645 Je, soussignée, LINE PERREULT, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques, prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

3650

---

Line Perreault, s.o.