

**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 16

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

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
M. LUC ST-ANTOINE.....	1
M. CLAUDE GAULIN.....	13
M. RÉJEAN SIMONEAU	19
REGROUPEMENT DES CITOYENS DU MONT WRIGHT	23
M. ALBERT TREMBLAY ET Mme JULIE TREMBLAY	31
COMITÉ TOURISTIQUE	44
Mme MARIE CROUSSET, Mme NICOLE MICHEL, M. LUC BERNIER,	
M. MARIUS LEPAGE	50
M. CEMAL SENTURK	58

19 h 5 – DÉBUT DE LA SÉANCE

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Alors, je vais vous demander de vous approcher, nous allons commencer.

 Alors, bienvenue à cette septième séance de la deuxième partie d'audience publique portant sur le projet d'amélioration de la route 175, des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227.

10 Alors, je suis Sylvie Girard, je préside cette commission d'enquête et je suis accompagnée de madame Marie-Josée Auclair, monsieur Louis Dériger ainsi que monsieur Alfred Marquis qui agissent à titre de commissaires.

 Alors, nous allons commencer sans plus d'explications que vous avez déjà entendues.
15 Nous allons appeler le premier intervenant pour ce soir, monsieur Luc St-Antoine, s'il vous plaît.

 Alors bonsoir, monsieur St-Antoine.

M. LUC ST-ANTOINE :

20 Oui, bonjour, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

25 Bienvenue.

M. LUC ST-ANTOINE :

30 Oui, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

 Bonjour. Alors, nous vous écoutons.

35 **M. LUC ST-ANTOINE :**

 Oui. Alors, Madame la Présidente, le propos que je vais traiter est... disons comporte plutôt en... on pourrait appeler ça un changement de paradigme, un changement de conduite dans notre société, conduite de véhicules automobiles personnels, de transport en commun, de
40 transport des marchandises et cetera. Pourquoi?

 Parce qu'on observe que toutes ces questions de transportation humaine comme marchandises entraînent des difficultés et nous amènent au sujet de l'autoroute, tout simplement. Alors, sans plus tarder, je vous amène tout de suite à mon propos.

45

Alors, premièrement, je demande de ne pas construire une autoroute à quatre voies séparées que ce soit entre les kilomètres 60 et 84 ou 84 à 227.

50 Deuxièmement, je demande que nous reconduisons les grands camions lourds sur les voies ferrées et les voies maritimes, sauf pour circulation locale ou particulière spéciale.

«Troisièmement, adopter des normes...»

(Lecture du mémoire)

55

«... en toute sécurité»

60 Par exemple, le site Pétro-Canada, McDonald's qui est très dangereux parce qu'il a été vraiment mal aménagé, pourrait bénéficier d'un tel ouvrage. On peut se questionner, comment on a pu permettre d'ériger de telles constructions et commerces, sans penser à élargir en même temps les voies à ces hauteurs.

65 J'ai appris dernièrement que le ministère des Transports possède déjà les balises, il a les emprises, autrement dit, il peut faire quatre voies. On comprend mal que ça n'ait pas été fait. Normalement, entre les paliers de gouvernement, on s'attendrait à ça, à ce qu'il y a un minimum de communication et de réactions quand vient le temps d'ériger de telles structures. Ensuite :

70 Installer, là où la route est plus courbe et moins sécuritaire des séparateurs de voies en béton ou des glissières de sécurité comme il est possible d'en voir en différents endroits sur toutes les routes du Québec, là où la sécurité est plus difficile, précaire. Ils empêchent au moins les accidents frontaux et coûtent beaucoup moins cher qu'une autoroute.

75 Bien sûr, ils ne règlent pas tout, ils ne régleront pas l'intempérance des personnes au volant de leur voiture, ils ne régleront pas les questions de témérité ou encore allier ça à des conditions climatiques difficiles qu'on connaît dans le parc des Laurentides à 800 mètres d'altitude. Il y a à peu près 10 mois d'hiver, ce n'est pas compliqué. Il peut neiger en juin comme en août. Alors, je pense que les gens qui s'embarquent sur ces voies-là doivent le considérer. Ensuite :

80 Fermer la réserve faunique des Laurentides plus souvent quand les conditions climatiques sont mauvaises, ne pas attendre qu'il soit trop tard.

85 Je demeure à Stoneham et j'emprunte la route tous les jours. Il m'est arrivé pas si rarement que ça d'observer que les grands camions aient pris le côté, le nez dans... pas dans le fossé, mais quand même dans l'accotement, pas capables de se redresser, avant même d'arriver à la réserve faunique, avant même de quitter l'autoroute actuelle, à la hauteur de Charlesbourg. Il y a quatre voies séparées, là. Ils ont quand même quitté le chemin.

90 Or, la réserve faunique des Laurentides était quand même ouverte, on pouvait voir que le
panneau n'annonçait rien. On ne disait pas que c'était fermé, pourtant c'était une bonne
tempête.

95 Or, à mon avis, si on veut être sérieux quand on parle de sécuriser la vie des gens, on
doit aussi réagir à ces niveaux-là, pas juste au niveau monétaire, du porte-monnaie qu'il faut
garder les routes ouvertes pour la circulation des biens ou cetera à faire. Ensuite :

Rendre à nouveau obligatoire le cours de conduite automobile ainsi qu'accentuer la
surveillance policière pour conduite délinquante.

100 Je ne sais pas, moi, on peut penser à la photo radar, la technologie, *why not?*, c'est
efficace et puis en fin de compte, peut-être que ça sauverait beaucoup d'émois, beaucoup de
dramas humains, hormis la question délicate plus de la vie privée des personnes.

105 **«4- Le caractère panoramique de la route...**

(Lecture du mémoire)

«... qu'est la construction d'une autoroute.»

110 On peut facilement imaginer, je crois, ce que ça va entraîner. Ensuite, toujours dans le
même esprit de la nature.

«Conserver comme un bien précieux...

115 **(Lecture du mémoire)**

«... le silence de la nature.»

120 Je travaille dans la réserve faunique des Laurentides, je travaille dans le parc, pendant
cinq mois, je suis technicien forestier, donc j'ai affaire à ces endroits-là puis je peux vous affirmer
que des journées entières à travailler à 500 mètres ou à un kilomètre de la route, on a de la
difficulté à communiquer quand est peut-être à 40 mètres un de l'autre en tant que coéquipiers de
travail.

125 Or, moi, je crois que quand il y aura une autoroute et qu'on aura une circulation d'autant
de véhicules et surtout de grands camions, la qualité de vie va être vraiment diminuée dans tout
l'environnement des communautés qui vivent de façon limitrophe à une telle structure routière.
L'autre point :

130 **«Conserver la qualité et la nature...**

(Lecture du mémoire)

«... sans compter les projets de particuliers.»

135

Il y a des groupes de plein air qui amènent, avec des véhicules, des petits autobus ou autres, des personnes pour faire des activités tout le long de l'année. Évidemment, avec une telle structure routière, vous changez le panorama amplement.

140

On n'a qu'à penser au mont Wright qui était une destination très proche de Québec, où il est agréable d'aller faire des balades à ski, en raquettes, à pied, en vélo, peu importe, on peut nommer tout ce qu'on veut, observer les oiseaux. Et en fin de compte, si l'autoroute doit passer au pied de ce joyau, qui d'ailleurs a nécessité 1000 000 \$ d'investissements il y a un an ou deux pour sentiers pédestres, belvédères, qui va vouloir observer un cortège de camions lourds?

145

Enfin! Autre point, je l'intitule «Dans l'air de Kyoto.»

«Oui, dans l'esprit de Kyoto, réduction des gaz...

(Lecture du mémoire)

150

«... destruction de grandes surfaces de notre patrimoine naturel.»

155

On a longtemps fait ça, il y a eu des années de gloire de bétonnage et d'asphaltage. Peut-être qu'aujourd'hui on pourrait chercher à moins utiliser ces formes d'actions, ces méthodes, et chercher à répondre à nos besoins dans d'autres... selon d'autres angles, selon d'autres facettes. Chercher des solutions plus écologiques afin de mieux vivre en harmonie avec l'irremplaçable nature qui nous est offerte, je dis bien, irremplaçable. Du roc dynamité, madame, ça ne revient pas, ça reste dynamité

160

Sixième point, je propose à notre communauté une véritable démocratisation du transport en commun. Nous vivons dans un monde où nous avons fait roi le véhicule personnel. C'est bien agréable, mais ça comporte beaucoup d'inconvénients aussi. Alors, je propose :

«De faire le choix majeur...

165

(Lecture du mémoire)

«... un permis de conduire...»

170

Ce serait un genre d'hybride entre la... je ne sais pas, le permis de conduire et puis la carte d'assurance maladie, l'un étant obligatoire, l'autre étant gratuit, l'autre étant payant. On pourrait trouver une formule hybride où est-ce qu'on pourrait payer un taux minime, peut-être 100 \$ par année ou 80 \$, peu importe, et renouvelable au jour anniversaire.

175

Et pourquoi pas récupérer aussi des argents qui partent par les corridors, les hémorragies, on pourrait dire, imposables des grandes compagnies, retrouver l'argent qui revient, en fin de compte, qui devrait retourner sur nos routes et créer ce système-là.

«Organiser le réseau de manière qu'un usager...

180

(Lecture du mémoire)

«... comme ça se fait en Europe.»

185

Aujourd'hui, on a le choix entre, généralement, un 60 passagers ou rien, puis le plus souvent... ou le taxi ou le véhicule personnel. Vivez à Québec, dans la ville, et puis essayez d'aller dans les montagnes, même pas loin, même au mont Wright qui est à peut-être, je ne sais pas, moi, 25, 26 kilomètres. Vous ne pouvez pas y aller autrement qu'en vous louant un véhicule ou bien en acheter un. On ne peut pas y aller.

190

Or, on vous dit : «N'étalez-vous pas en dehors des zones urbaines, restez en ville, mais allez respirer de l'air pure.» Oui, comment? Alors voilà, c'est le dilemme dans lequel on se trouve. On doit, à mon avis, inverser ce rapport de force entre l'usage personnel des véhicules et le transport en commun, même si ça apparaît pénible, je crois qu'on peut y arriver.

195

Maintenant, dans le même esprit, créer des véhicules de transport en commun à énergie non polluante. Nous y sommes, en 2005 on a toutes les technologies, on peut penser électrique, hydrogène, éolien, solaire, ou toute autre forme d'énergie verte.

200

Je sais qu'en Alberta, pour ne parler que de cette région, on utilise le diesel végétal qui n'émet aucune substance toxique. Le seul inconvénient, il gèle quand il fait très très froid. De toute façon, le plus souvent les conducteurs de grands camions ou peu importe, diesel, font rouler leur moteur quand même quand il fait très froid, alors ça ne changerait pas beaucoup de choses.

205

Rendre ces véhicules confortables, panoramiques. Évitions la formule autobus scolaire. Quand je descends l'hiver à 7 h le matin, il y a un nuage, madame, d'à peu près un kilomètre de... un nuage bleu, je veux dire, par les autobus scolaires qui se trouvent réchauffés, évidemment, pendant presque une demi-heure. Donc, ça fait une nappe réelle, je ferme mon ventilateur, autrement on se sent intoxiqués. Alors, évitions ces formules-là, inconfortables en plus. Puis je me dis une chose, un petit enfant, on prend cet autobus-là pendant des années de temps, est-ce qu'on se trouve inspiré ensuite par le transport en commun? Peut-être pas, ça ne les aide pas tellement.

215

Différents formats aussi, ne pas se limiter au 60 passagers, 10, 30, 60 passagers. Imaginons les formes dont on a besoin selon les heures d'affluence, les régions, et cetera. La commande peut être tellement variable. On peut imaginer plein de choses.

220

Oui, l'aspect économique. Utiliser l'argent prévu à la construction d'une autoroute afin de mettre sur pied un tel réseau de transport en commun. Donc, changer de veines, changer d'artères, modifier notre paradigme maintenant, vraiment cesser d'asphalter partout et rendre notre transportation en commun efficace, réellement.

225 Nous n'avons pas les moyens d'entretenir les routes que nous avons déjà, on s'en rend
compte, elles sont délabrées. Or, je recommande que nous mettions d'abord en ordre ce qu'on
a, l'effectif actuel, et les rendre plus sécuritaires. À noter que les dégâts causés par les grands
camions lourds – j'en ai parlé au tout début – nous coûtent une fortune. On doit, on le sait,
230 *recaper* les routes beaucoup plus souvent. Ce n'est pas rare qu'après un an, deux ans de
recapage, on voit déjà des fendillements et les roulières se former, qui rendent la conduite
dangereuse.

Ma requête principale est de renforcer... on parle de développement régional, on parle de
la région de Chicoutimi, Saguenay, moi je demande qu'on renforce l'économie locale par des
secteurs d'activités visant à réduire l'exportation, ce que j'appellerais plutôt l'hémorragie de nos
235 forêts vers le sud. Les grandes forêts au Lac-Saint-Jean, Chicoutimi il n'y en a pas pour
longtemps, madame, le temps est compté, c'est sur les 10 doigts, les années qui restent à
couper ces arbres.

240 Vous savez que les arbres, là-bas, ont 100, 200, 300 ans. Ça ne repoussera pas demain
matin puis la forêt du sud n'est pas prête. Alors, vous pouvez comprendre qu'on va vider cette
région-là, comme on a vidé la Gaspésie, comme on a vidé l'Abitibi, c'est le même principe. Ce
n'est pas ça développer régionalement.

245 Il faut créer de l'industrie secondaire, tertiaire, quaternaire si on veut... Faisons un IKEA
québécois, faisons des choses, des objets d'art, faisons des... imaginons et créons des nouveaux
créneaux, des nouveaux marchés, mais cessons de créer ces corridors d'hémorragie de toutes
nos richesses naturelles qui nous appauvrissent au bout du compte réellement, qui nous
appauvrissent.

250 Mes motivations, pourquoi toute cette demande? Bien oui, ça se répète un peu, mais
parce qu'il faut cesser, à mon avis, la destruction de notre magnifique patrimoine naturel en
évitant le dynamitage de plus de montagnes et la perte de plus de forêts. On comprend ici toute
la faune et la flore qui y vit, sans compter toute la question de la transhumance des grands
animaux.

255 En Europe, ils l'ont compris, ils regrettent leurs grandes autoroutes parce qu'ils le savent
que ça crée des problèmes de déplacement pour les grands animaux, ours, cervidés ou autres.
Or, pourquoi répéter les mêmes choses? Surtout dans un parc de montagnes où on sait qu'il y a
une faune quand même assez intègre, pour l'instant du moins.

260 Pourquoi? Parce que du roc dynamité, ça ne repousse pas. Les arbres, on peut les
couper, ils vont repousser, oui, mais du roc c'est fini puis on va en aplanir de la montagne si on
fait l'autoroute, c'est sûr.

265 Parce que je crois qu'on peut encore améliorer bien des aspects techniques, d'attitudes
humaines avant de construire une autoroute, il y a d'autres avenues, à mon avis, il y a bien
d'autres façons d'observer ces difficultés que nous avons à nous transporter, que ce soit les
marchandises ou les humains.

270 Parce que je crois aussi qu'il importe d'empêcher une amplification de toute forme de
pollution qu'engendrera inévitablement la construction d'une autoroute. La pollution par le bruit,
la lumière, les gaz émis par de plus en plus de véhicules, surtout les gros camions.

275 Vous savez, il y a un reportage dernièrement, il y a peut-être trois ou quatre semaines, ça
a duré une heure. Le sujet portait sur l'inspection obligatoire ou non des véhicules personnels et
puis on disait dans ce reportage-là qu'un seul grand camion lourd équivaut, en termes de
pollution, à 1000 voitures, au passage de 1000 voitures. Ça fait que vous réalisez, 1100 camions
lourds dans la réserve faunique des Laurentides, ça équivaut à 1 100 000 voitures. On va en
avoir des gaz.

280 Puis aussi, bien les camions, oui, ça en prend, mais j'observe les chiffres rapportés par le
Ministère et puis ils représentent 16 % de la circulation présentement entre Québec et Chicoutimi
et on sait que les accidents dans lesquels ils sont impliqués sont supérieurs à 40 %. Je pense
que c'est assez simple, on comprend rapidement qu'ils sont plus la cause des accidents ou plus
285 impliqués dans les accidents que la route elle-même, comme, dans sa forme actuelle. Donc,
c'est peut-être plus un questionnement sur la présence du camionnage que la forme de la route
qu'il faut regarder.

290 Puis si on aborde la problématique de la fluidité, qui est la troisième motivation du
promoteur pour un tel projet, si on regarde ce problème dans l'angle de la présence des grands
camions lourds et du transport en commun, je crois que la solution apparaît de soi, elle apparaît
d'elle-même, on n'a pas à chercher beaucoup plus loin des solutions à la fluidité; on la résout
rapidement.

295 Vous savez qu'une autoroute va créer une espèce d'amplification aussi des constructions
domiciliaires, condominiums 50, 100 unités, ça ne sera pas rare le long de la route qui va monter
vers Stoneham. Déjà, les difficultés le matin ne sont pas dans la réserve faunique, c'est bien
évident, elles partent de la rue Muir environ, ça congestionne.

300 Depuis huit ans où j'y demeure, ça a doublé en huit ans; ce n'est pas compliqué. Il y a
plus de voitures qu'avant, le double. Et si on a une autoroute, on ne vivra pas les problèmes en
haut, on va les vivre en bas, le goulot va vraiment se resserrer, ça il faut le comprendre. Ça va
se faire, c'est sûr.

305 Bon, le dernier élément, j'ai parlé des conditions climatiques évidemment. On comprend
tout de suite que la construction de l'autoroute ne changera rien aux conditions climatiques de la
région qui trop souvent sont la cause de bien des maux sur cette route. Sans compter l'attitude
de plus en plus téméraire, on le constate, et remplie d'impatience de certains conducteurs, ce qui
n'aide en rien, je crois qu'on comprend tous ça, que ça fait un cocktail très dangereux.

310 Je vous remercie pour votre belle attention.

LA PRÉSIDENTE :

315 Merci, monsieur St-Antoine. On va avoir quelques questions pour vous. Vous ne voulez pas qu'on vous pose de questions?

M. LUC ST-ANTOINE :

320 Oui, allez-y.

LA PRÉSIDENTE :

325 S'il vous plaît, mon collègue, monsieur Marquis, a quelques questions.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

 Oui. Bonsoir, monsieur St-Antoine.

330 **M. LUC ST-ANTOINE :**

 Bonsoir, monsieur.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

335 En lisant votre mémoire...

M. LUC ST-ANTOINE :

340 Oui?

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

 ... il me semble y trouver, à un endroit...

345 **M. LUC ST-ANTOINE :**

 Allez-y.

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

 ... et je voudrais que vous puissiez me l'expliquer, une certaine contradiction.

M. LUC ST-ANTOINE :

355 Allez-y.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

360 Vous nous dites que le temps maintenant pour se rendre à Sainte-Foy est devenu, dans l'espace de quelques années...

M. LUC ST-ANTOINE :

365 Oui?

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

370 ... d'une heure alors qu'il était que d'une demi-heure, avant?

M. LUC ST-ANTOINE :

Oui.

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

Pourtant, vous proposez de maintenir dans l'axe du kilomètre 60 au kilomètre 84...

M. LUC ST-ANTOINE :

380 Oui.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

385 ... une vitesse de 50 à 75 kilomètres.

M. LUC ST-ANTOINE :

Oui.

390

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Vous n'avez pas l'impression que...?

395 **M. LUC ST-ANTOINE :**

Oui, ça va diminuer un peu la vitesse, vous avez raison, mais on a un problème... on semble avoir un problème majeur d'accidents dans cette seule portion de route puisqu'on suggère de faire une autoroute à quatre voies séparées.

400

Or, ça prend des solutions, bien sûr, je réclame aussi qu'on calme nos transports, vous l'avez compris, des vitesses à 120 kilomètres à l'heure à la hauteur du Pétro-Canada où un camion lourd vous suit et que les... on voit que les gens tournent abruptement, ça cause une difficulté majeure.

405

Cependant, j'ai évoqué tout à l'heure, monsieur Marquis, la difficulté majeure de congestion n'est pas à la hauteur de Stoneham, elle est bien à la hauteur de Charlesbourg. C'est là que le problème se présente. Que je m'en vienne à 75 kilomètres à l'heure de la rue Saint-Edmond jusqu'au Pétro-Canada va me prendre peut-être trois minutes de plus. Mais mon temps est ralenti réellement à la hauteur de la sortie Muir où on roule à 100 kilomètres à l'heure.

410

Donc, vous comprenez tout de suite que pour moi l'enjeu n'est pas de ralentir un peu la vitesse à la hauteur du village même de Stoneham, mais bien d'empêcher un goulot qui va véritablement augmenter, je peux vous l'assurer, ça c'est certain, à la hauteur de la rue Muir et même plus haut si éventuellement les constructions se réalisent vers le nord.

415

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Mais votre recommandation est plutôt pour le secteur disons village Stoneham et non pas nécessairement pour la partie nord, je suppose, la partie vraiment village?

420

M. LUC ST-ANTOINE :

Vous avez raison.

425

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

C'est ça?

430

M. LUC ST-ANTOINE :

Oui c'est bien cela. Ça se limite... et puis on peut la varier, ça peut être 80 kilomètres à l'heure sur des sections plus droite, ça peut être 50 à la sortie même de Stoneham, on peut varier. J'ai vu partout quand je voyage sur les routes 138, je traverse quasiment 20 villages... C'est sûr, il y a des chapelets de villages, il y en a qui mesurent cinq kilomètres de long, il y en a qui mesurent deux, un, ça dépend, ça varie. Donc, on adapte simplement.

435

Et puis aussi j'ai évoqué tout à l'heure parce que je ne le savais pas en écrivant le mémoire, mais j'ai appris dernièrement que le ministère des Transports a les emprises nécessaires, il peut élargir ses voies. Donc, on peut faciliter les entrées et les sorties sur toute cette longueur-là dont vous venez de parler et si je suggère malgré tout de diminuer les vitesses, peut-être pas aussi intensément, c'est toujours discutable, c'est pour éviter toujours les abus, les excès.

440

445 Je vous le dis, quand on voit des vitesses à 120 kilomètres à l'heure à ces hauteurs-là, c'est sûr qu'on fera n'importe quoi, il y aura des difficultés. Il faut un petit peu ralentir les personnes dans les zones plus sensibles.

450 Mais ma question demeure : est-ce qu'on doit nécessairement se payer six voies à cette hauteur? On aura six voies, monsieur, si on fait une autoroute à quatre voies séparées, en plus des voies d'accès, que vous devrez vous payer des voies d'accès en plus.

455 Or, c'est immense comme travail et je crois que ça vaut le coup que nous nous calmons tous un peu avec nos véhicules et peut-être qu'avec système de transport en commun, si on réussit à l'intégrer, qu'on aura des vitesses un peu plus normalisées. J'ai espoir qu'on arrivera un jour à concilier ces différentes difficultés de véhicules privés, personnels, transport en commun, vitesse et cetera, comportement, attitude.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

460 Bien. J'aurais une autre question...

M. LUC ST-ANTOINE :

465 Oui, allez-y.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

470 ... qui est assez loin de la première, c'est-à-dire que vous proposez de maintenir la route 175 dans l'état actuel et lui donner résolument un caractère panoramique, en soulignant «panoramique».

M. LUC ST-ANTOINE :

475 Oui, oui.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

480 Pourriez-vous nous dire quelles seraient les interventions qui la rendraient panoramique, selon vous?

M. LUC ST-ANTOINE :

485 Bien, c'est-à-dire «la rendre panoramique», la rendre... lui conserver – je me suis mal exprimé sûrement – lui conserver le caractère qu'elle a déjà qui est panoramique. Pour moi, elle est présentement panoramique, je m'excuse.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

490 Ah, j'ai pris les termes que vous avez utilisés...

M. LUC ST-ANTOINE :

Oui, vous avez raison.

495

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

... vous aviez «donner résolument».

500

M. LUC ST-ANTOINE :

Ah, d'accord allons-y avec les virgules. Non, mais vous savez, on est seul à écrire devant l'ordinateur, on met des soirées et puis c'est sûr que ça peut sortir...

505

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Alors, vous voulez la conserver?

M. LUC ST-ANTOINE :

510

Pardon?

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

515

Vous voulez conserver son caractère panoramique.

M. LUC ST-ANTOINE :

520

Oui oui, certainement, certainement. Ça ne me gêne pas qu'on l'améliore, ça ne me gêne pas du tout qu'on la redresse à des endroits, ça ne me gêne pas du tout qu'on l'élargisse à trois voies si ça peut aider toutes les personnes, bien sûr. Mais je n'aimerais pas voir s'installer une autoroute tout du long avec ses quatre voies séparées, ne serait-ce qu'à la hauteur de la belle région de Stoneham.

525

Je peux vous garantir qu'il y a bien des points de vue qui vont changer. Vous l'avez lu vous-même, quel randonneur aura envie d'aller se pointer sur un belvédère du mont Wright pour observer un... je vous le dis, ça va être des cortèges de véhicules à nos pieds. Alors voilà, c'est de tout.

530

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur St-Antoine.

M. LUC ST-ANTOINE :

535

Ça me fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

540

Alors, je vais appeler le prochain participant, monsieur Claude Gaulin, s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur Gaulin, bienvenue.

M. CLAUDE GAULIN :

545

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

550

Alors, nous vous écoutons.

M. CLAUDE GAULIN :

555

Un avis bien différent, je dois avouer, que mon prédécesseur.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

560

M. CLAUDE GAULIN :

Pas nécessairement contradictoire parce que je pense qu'il y a bien des éléments de réflexion dans ce qu'a dit mon prédécesseur, mais actuellement j'ai un avis différent.

565

LA PRÉSIDENTE :

Bien sûr, mais vous savez qu'on est ici pour entendre toutes les opinions.

M. CLAUDE GAULIN :

570

Vous êtes là pour ça, je pense, et c'est ce qui rend intéressant votre travail!

LA PRÉSIDENTE :

575

Allez-y.

M. CLAUDE GAULIN :

580 Alors, je vais vous le lire, c'est quand même assez court, c'est un texte de trois pages, alors... Il aurait été beaucoup plus long de toute façon si on avait décidé de faire la route dans l'axe du boulevard Talbot. Là, je pense que j'aurais amené beaucoup plus d'arguments que j'en ai actuellement; étant donné que maintenant le promoteur semble plus se diriger vers une voie de contournement entre le kilomètre 60 et le kilomètre 84, à ce moment-là il va plus dans ce que j'aimerais qu'on fasse.

585

«Donc, j'habite Stoneham depuis près de 20 ans...»

(Lecture du mémoire)

590

«... amènent ici une politique du pire...»

C'est possible effectivement qu'il y ait des routes encore plus dangereuses au Québec, il ne doit pas y en avoir beaucoup, mais il peut y en avoir quelques-unes, mais est-ce qu'on ne devrait pas plutôt les améliorer ces routes-là aussi à ce moment-là?

595

«Je pense qu'une victime qui aurait pu être évitée...»

(Lecture du mémoire)

600

«... les gens qui devront vivre aux abords d'une telle ineptie.»

En fait, en matière d'expropriation ce qui est le pire, ce n'est pas d'être exproprié complètement, c'est de l'être en partie et de se retrouver devant une belle grosse autoroute... ou bien un gros boulevard.

605

«Il faut aussi rejeter l'option visant l'utilisation...»

(Lecture du mémoire)

610

«... une centaine d'expropriations supplémentaires...»

C'est peut-être un peu moins maintenant, ça c'était les chiffres d'avril dernier, là, on parle plus autour de 80 maintenant.

615

«... et des coûts évalués à au moins 12 M\$...»

(Lecture du mémoire)

620

«... on parle ici de 1100 camions lourds par jour.»

Je n'ai pas vu une seule autoroute, moi, au Québec qui était construite et qui rentrait carrément dans un village.

625 «De plus, cette option n'est pas avantageuse...

(Lecture du mémoire)

«... de l'environnement humain entre Québec et Saguenay.»

630 Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

635 Merci, monsieur Gaulin. Alors, mon collègue, monsieur Dériger, a des questions pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

640 Bonjour, monsieur. Dans votre mémoire, dans la première page, bon, vous nous dites que ça fait 20 ans, que vous dites, que vous habitez sur... vous êtes riverain, en fait, de la 175...

M. CLAUDE GAULIN :

645 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

650 ... depuis 20 ans. Quelles sont les conditions en termes de bruit? Comment ça s'est... disons, je dirais, aggravé depuis les 20 dernières années?

M. CLAUDE GAULIN :

655 Bien, c'est évident que ça s'est... la circulation s'est... depuis 20 ans, il y a beaucoup plus de circulation, il y a beaucoup plus de camions lourds qui passent. Je suis à 350 pieds du chemin et j'entends pourtant très bien, là, les camions qui passent et la route. C'est évident qu'il y a un trafic plus lourd aujourd'hui qu'à une certaine époque.

660 Mais en réalité, les raisons pour lesquelles je veux une autoroute à quatre voies séparées, ce n'est pas seulement une question de trafic, c'est une question de sécurité. C'est que là, vous avez une route à deux voies avec les possibilités de collisions frontales.

665 Tantôt, on parlait des changements de climat dans un climat de montagne, là, où il y a des tempêtes de neige, où il y a de la pluie, il y a du verglas. Et quand vous avez une route à deux voies, là, les collisions frontales c'est possible. Tandis que quand vous avez une route à quatre voies séparées, vous limitez de beaucoup la possibilité de collisions frontales, surtout si dans le terre-plein vous avez pensé à mettre quelques arbres.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

670 Donc vous, dans le fond, c'est vraiment l'élément sécurité qui est un...?

M. CLAUDE GAULIN :

675 C'est l'élément de sécurité qui est à la base de tout mon mémoire, en fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

680 Parce que vous, en fait, vous êtes dans la partie où est-ce que le tracé va être assez éloigné, en fait, c'est la partie du contournement qui...?

M. CLAUDE GAULIN :

685 C'est sûr que si on avait pris l'axe, je serais exproprié. En prenant le contournement, je ne le suis pas, l'autoroute va passer plus loin un peu à l'est de chez moi. Mais un petit peu plus loin, à peu près à 500 mètres, il va y avoir un viaduc et on va revenir... et la route va revenir à l'ouest du boulevard Talbot.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

690 Peut-être maintenant un autre élément, en fait, un peu en lien avec la sécurité, la question des voies de desserte. Si je comprends bien, vous, dans le fond la route 175 actuelle, donc qui va être finalement là...

M. CLAUDE GAULIN :

695 Devenir route secondaire.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

700 Qu'est-ce que vous voyez comme usage? Parce que dans le fond, j'ai l'impression que ce que vous dites c'est qu'elle doit garder son intégrité actuelle.

M. CLAUDE GAULIN :

705 Bien, c'est-à-dire qu'avant la route 175 servait aussi de route de desserte puis elle était aussi la route principale. Et là, maintenant, en n'étant plus la route principale, elle devient, à mon avis, une route de desserte *de facto*. Alors, à ce moment-là, je vois moins la nécessité de construire des routes de desserte supplémentaires.

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

Mais est-ce que vous voyez, par exemple, un autre usage? Parce que je sais que, bon, la municipalité nous parlait aujourd'hui de piste cyclable?

715 **M. CLAUDE GAULIN :**

Ah, oui oui, mais ça, ça n'enlève pas...

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

Ça n'enlève pas...

M. CLAUDE GAULIN :

725 ... ça n'enlève pas du tout cette possibilité. Je suis parfaitement d'accord.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, vous voyez quand même un réaménagement du boulevard?

730

M. CLAUDE GAULIN :

Ah, oui oui. Je suis parfaitement d'accord avec l'idée de piste cyclable et tout et tout. Je pense que si la municipalité décide de réduire la vitesse sur le boulevard Talbot, je pense que ça serait une très bonne décision, effectivement.

735

Moi, ce que je trouve un petit peu aberrant, c'est que les limites de vitesse sur nos routes provinciales qui sont en zigzag est de 90 kilomètres/heure et sur nos autoroutes est de 100 kilomètres/heure, qui sont souvent à quatre voies séparées et en ligne droite. Dans certains cas, je trouve que la vitesse est trop forte, dans d'autres cas pas assez. Mais c'est une question de point de vue.

740

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis quand vous dites, par exemple, juste pour une précision, dans votre mémoire vous dites, bon, que vous rejetez l'option...

745

M. CLAUDE GAULIN :

Dans l'axe.

750

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... dans l'axe du kilomètre 60 à 84, donc on comprend que c'est 60 à 74, c'est le bout du contournement, là?

755

M. CLAUDE GAULIN :

Bien, c'est plus 60 à 74, oui, vous avez raison c'est plus de 60 à 74.

760

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est le bout du contournement.

765

M. CLAUDE GAULIN :

C'est parce que dans l'axe, vous trouvez à rentrer dans le cœur du village. Parce que la route principale du village, c'est la 1^{re} Avenue puis à certains endroits, elle est située peut-être à 100 pieds du boulevard Talbot, 200 pieds du boulevard Talbot. Imaginez, il y a déjà trop de bruit. Hier, on en parlait, hein, les gens du Regroupement des citoyens de Stoneham ont parlé du bruit, du problème sonore actuel. Si vous passez dans l'axe, vous l'amplifiez.

770

Alors, ça devient... je ne vois pas au Québec... au Québec, je n'ai pas vu souvent les autoroutes être construites dans le cœur d'un village. Quand on est sur la 40, quand on est sur la 20, quand on est sur la 15, à certains endroits on passe à un kilomètre d'un village. Alors, je pense que c'est ça qui est normal.

775

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci beaucoup.

780

LA PRÉSIDENTE :

Ma collègue aurait quelques questions.

785

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Bonsoir monsieur. Pouvez-vous m'expliquer, monsieur Gaulin, dans votre mémoire, bon, comparativement à l'option dans le contournement, vous dites que l'option dans l'axe, là, vous dites que cette option ne serait pas avantageuse au plan environnemental pour la faune aquatique. Est-ce que vous pouvez m'expliquer pourquoi, s'il vous plaît?

790

M. CLAUDE GAULIN :

Parce qu'il va y avoir... il y aurait deux traverses au lieu de quatre. Dans l'axe, il y a quatre traverses pour les rivières, tandis que dans le contournement, il y en a seulement deux c'est des chiffres du ministère des Transports.

795

Alors si... j'ai comparaison ici entre les impacts environnementaux dans l'axe et dans le contournement et tout va pour le contournement, sauf le déboisement. Évidemment, si on passe

800

dans le contournement, il y a 30 hectares de déboisement de plus. Pour le reste, qu'on parle du milieu biophysique ou du milieu humain, tout avantage le contournement.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

805

Parfait, merci.

LA PRÉSIDENTE :

810

Merci beaucoup, monsieur Gaulin.

Alors, je vais appeler le prochain intervenant, monsieur Réjean Simoneau, s'il vous plaît.

Bonsoir, monsieur Simoneau.

815

M. RÉJEAN SIMONEAU :

Bonsoir.

820

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bienvenue. Nous vous écoutons.

M. RÉJEAN SIMONEAU :

825

Il est évident, madame Girard, quand je suis arrivé à Stoneham, voilà déjà 25 ans, je me suis bâti à tout près d'un kilomètre de l'autoroute Talbot déjà existante pour ne pas avoir un problème, un jour, d'agrandissement ou de réaménagement d'une autoroute. Donc, pour moi c'était déjà acquis, à l'époque, je voulais être loin d'une autoroute. Par la voie de contournement, elle s'en vient près de chez moi. Et j'ai eu avantage, depuis nombre d'années, d'avoir des intervenants qui sont venus de partout dans le monde, qui sont venus chez nous et puis qui ont trouvé le coin magnifique.

830

«Je suis résident de Stoneham et je m'objecte...»

835

(Lecture du mémoire)

«... en cas d'urgence de fuir vers Saint-Adolphe.»

840

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Simoneau. Excusez-moi, je suis en train de regarder l'endroit dont vous faites part dans votre mémoire, l'endroit où est située votre maison.

845 Si je comprends bien, ce qui vous inquiète, entre autres, dans la configuration qui est proposée actuellement par le ministère des Transports, c'est que la route à quatre voies divisées présente, là, en fait vous dites qu'elle vous empêche d'avoir une autre sortie. C'est que... ça se trouve être comme un cul-de-sac, c'est ça?

850 **M. RÉJEAN SIMONEAU :**

Bien, on a...

LA PRÉSIDENTE :

855

Vous ne pourriez pas sortir?

M. RÉJEAN SIMONEAU :

860 ... on a des voies de sortie, c'est évident, on en a, on a des voies de desserte, c'est ça. Mais elle est complètement coupée, il n'y aura pas de viaduc qui va passer au-dessus de l'autoroute, alors on est... si vous voulez, on est coincés, moi, je me trouve coincé par rapport à l'autoroute.

865 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça que je ne comprends pas. Je pensais que la rue Whalen... l'autoroute passait au-dessus?

870 **M. RÉJEAN SIMONEAU :**

Non, le viaduc va être un petit peu plus loin. C'est que nous autres...

LA PRÉSIDENTE :

875

Ah oui, O.K. Je comprends, O.K. Bon, en tout cas, on prend en note...

M. RÉJEAN SIMONEAU :

880 Vous comprenez, vous comprenez?

LA PRÉSIDENTE :

885 ... effectivement, je me souviens de la question à ce moment-là, on avait pris en note d'essayer d'évaluer à quel endroit exactement et la problématique à laquelle vous faites face plus particulièrement, effectivement.

M. RÉJEAN SIMONEAU :

890 Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

895 La commission va regarder ça. Maintenant, est-ce que vous, dans votre cas à vous, est-ce qu'il y avait... est-ce que vous deviez être... vous pensez que vous seriez exproprié?

M. RÉJEAN SIMONEAU :

900 Non non, moi, je ne suis pas exproprié...

LA PRÉSIDENTE :

Non, vous n'êtes pas dans l'emprise?

905 **M. RÉJEAN SIMONEAU :**

... madame Girard, non.

LA PRÉSIDENTE :

910 O.K.

M. RÉJEAN SIMONEAU :

915 Non.

LA PRÉSIDENTE :

920 Bon, je comprends bien. Quand vous parlez, là, de pollution lumineuse, vous parlez de l'échangeur en soi?

M. RÉJEAN SIMONEAU :

925 C'est ça, l'échangeur comme tel, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. De la lumière qui serait éventuellement là?

930 **M. RÉJEAN SIMONEAU :**

C'est juste l'échangeur, oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

935

O.K. Je comprends bien. Merci, monsieur Simoneau...

M. RÉJEAN SIMONEAU :

940

Merci de m'avoir écouté.

LA PRÉSIDENTE :

945

... soyez assuré que même s'il était tard, on avait pris note de votre préoccupation, mais on voulait exactement savoir à quel endroit vous êtes situé, puis donc, dans le fond... autrement dit, vous n'auriez plus accès directement avec la route actuelle, ça va être coupé et donc, vous auriez accès par des routes, par d'autres chemins pour vous rendre...?

M. RÉJEAN SIMONEAU :

950

Oui, on a les voies de desserte, tout ça, il n'y a pas de problème, là, ce n'est pas ça. Sauf que si jamais il y a un accident majeur, on ne peut pas descendre vers l'autoroute, elle est... mettons que l'accident est là, là, on ne peut pas descendre vers là. Il va falloir évacuer, alors on évacue où? C'est ça ma question que je vous pose.

955

Puis aussi, si vous voulez prendre en considération ma question, savoir comment est-ce qu'il y a de décès reliés par rapport à l'alcool? Parce que moi, depuis que je suis là, j'en ai vu des accidents qui ont été reliés à l'alcool. Ça n'a jamais été mentionné. Donc, est-ce que ça veut dire que l'autoroute 175 est si dangereuse que ça ou est-ce qu'on se sert de ces statistiques pour pouvoir promouvoir un projet comme tel?

960

Je ne dis pas que l'autoroute n'est pas dangereuse, elle l'est dangereuse, j'en conviens, mais par contre, mettons les bons chiffres à la bonne place.

LA PRÉSIDENTE :

965

Ce que vous voulez laisser entendre, c'est que s'il y avait, par exemple, un fort pourcentage d'accidents qui était dû à l'alcool, s'il n'y avait pas d'autres moyens, c'est comme ça que je dois décoder?

970

M. RÉJEAN SIMONEAU :

Ce n'est pas que c'est les autres moyens, c'est juste qu'on mette la pendule à l'heure, c'est juste ça, c'est juste ça.

975

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Merci, monsieur Simoneau.

980 **M. RÉJEAN SIMONEAU :**

Merci beaucoup de m'avoir écouté, bonjour.

985 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors je vais appeler, pour le Regroupement des citoyens du secteur mont Wright, madame Frantz Dion et madame Lucette Shink, s'il vous plaît.

Bonsoir, mesdames. Bienvenue.

990

Mme FRANTZ DION :

Bonsoir. Merci.

995 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors nous vous écoutons.

1000 **Mme FRANTZ DION :**

Oui, Madame la Présidente. Avant de commencer, j'aimerais vous préciser une petite chose, Madame la Présidente, c'est que le Regroupement du secteur mont Wright, d'abord c'est le Regroupement du secteur mont Wright et non des citoyens du mont Wright.

1005 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Moi, j'avais «Regroupement des citoyens du secteur mont Wright».

1010 **Mme FRANTZ DION :**

Non, Regroupement du secteur mont Wright.

LA PRÉSIDENTE :

1015 Parfait.

Mme FRANTZ DION :

1020 Alors on tient à vous spécifier une petite chose, Madame la Présidente, c'est que ce regroupement-là ne s'est pas formé pour des fins politiques, mais plutôt pour exprimer globalement les attentes, les inquiétudes et les interrogations des personnes directement touchées dans le secteur du mont Wright versus les rues de l'Escalade et de la Randonnée, et ça, c'était important pour nous de vous le spécifier, Madame la Présidente.

1025 Alors pour ce qui est du mémoire :

«Le secteur du mont Wright est particulièrement touché par le projet...»

(Lecture du mémoire)

1030

«... paysage qui nous a séduits au point de vouloir y résider en permanence.»

1035 Et je dois vous dire, Madame la Présidente, qu'après avoir écouté l'audience hier, dans la journée, quand j'ai entendu la dame qui nous a parlé au sujet du kilomètre 59,5 avec ses problèmes au sujet du lac, je dois vous dire que ça vient appuyer encore plus mon intention.

«En terminant, nous tenons à souligner que le regroupement du secteur...»

(Lecture du mémoire)

1040

«... sera grandement améliorée et c'est d'abord ce qui doit nous guider.»

1045 Et, Madame la Présidente, je tiens à souligner particulièrement le côté sécurité pour deux choses : une qui me tient vraiment à cœur et particulièrement pour un événement qui s'est produit dans la semaine du 13 mai, c'est tout à fait récent, là.

1050 Dans la semaine du 13 mai et la semaine du 16 mai, j'ai été moi-même témoin, mon fils a pris l'autobus scolaire au coin du chemin de la Randonnée et de l'Escalade, c'est un arrêt qui est en retrait du boulevard Talbot. Il est parti, le chauffeur a traversé le boulevard Talbot parce qu'il doit faire un arrêt sur le boulevard Talbot pour prendre un élève qui est là, le chauffeur s'est tassé sur l'accotement parce qu'il y a une voie de prévue pour pouvoir prendre l'accès à la rue Crawford, et madame, si vous aviez entendu et vu ce qui s'est passé, vous auriez autant le frisson que je l'ai encore aujourd'hui juste à vous le conter.

1055 Le chauffeur a pris la précaution de ne pas allumer ses feux... d'ouvrir la porte, là, tout de suite pour faire entrer l'élève qui devait embarquer sur le boulevard parce qu'elle avait vu les véhicules et la van – les vans, parce qu'il y avait deux vans – qui s'en venaient direction sud, sauf que les résidents qui sont à Stoneham connaissent la politique : quand on voit un autobus sur le boulevard Talbot, parce qu'il y a des arrêts d'autobus scolaires, on arrête le véhicule. De toute façon, ce n'est pas juste à Stoneham, c'est partout.

1060 Alors la dame s'est arrêtée, deuxième voiture s'est arrêtée, mais le conducteur de la van, lui, n'avait pas assez... n'avait pas eu le temps, là, de ralentir assez pour éviter ce qu'il y avait en avant et par je ne sais pas quel miracle, il n'y avait pas de véhicule qui s'en allait en direction nord et le monsieur a pu éviter en prenant la voie, là, qui était libre, c'est-à-dire la voie de direction nord, pour éviter de ramasser tous ces gens-là.

1065

1070 Et dans la semaine du 13, ça s'est produit une fois et la semaine suivante, ça s'est produit deux fois. Alors moi, quand j'entends des gens qui disent : «Sécurité, nécessité ou non de l'autoroute», je dois vous dire que je les inviterais, là, à venir passer quelque temps et ils verraient, là, la nécessité de l'amélioration.

1075 Et dans un deuxième temps, Madame la Présidente, j'aimerais que le Ministère, lors de la construction de l'autoroute, quel que sera le choix – mais en tout cas, nous, on espère grandement que ce sera le contournement – j'apprécierais qu'il y ait une sécurité apportée sur les lieux, c'est-à-dire lors de la construction, là, sur les chantiers.

1080 Pourquoi je vous demande ça? Lundi et mardi, en fait cette semaine-ci, il y a eu un tout petit chantier entre le kilomètre 59... bien on peut dire 59,5 et le 62,5, c'est-à-dire la portion entre le viaduc qui est à la sortie pour l'entrée de Stoneham et l'accès face au Pétro-Canada. Et ce tout petit chantier-là était déjà très dangereux et pourquoi, c'est qu'il y avait... oui il y avait un panneau annonçant une réparation de la route au kilomètre 55 qui disait : «Dans 5 km, il y aura des travaux.» Et ensuite, au km 59, c'était annoncé : «Travaux, 1 km.»

1085 Sauf que ça n'a pas donné ça parce que, juste sur le viaduc, l'autre côté du viaduc – on faisait à peine, là, 500 pieds – il y avait déjà du trafic qui était arrêté et on ne le voyait pas. Et la surprise qu'on avait, c'est qu'on était pris dans un entonnoir, il fallait arrêter et moi j'ai espéré grandement qu'il n'y ait pas de routier en arrière pour ne pas avoir la surprise, là, de... et même le problème, là... En tout cas, c'était ma demande, s'il vous plaît.

1090 Pour terminer, nous espérons cependant que le ministère du Transport tiendra compte de nos recommandations qui ne visent qu'à assurer une meilleure qualité de vie aux citoyens de Stoneham.

1095 **LA PRÉSIDENTE :**

1100 Merci. J'aimerais un peu... au début, vous dites que vous vous êtes quand même impliquée beaucoup dans ce projet-là. Quelle a été votre participation, peut-être avec votre regroupement, avec les rencontres que vous avez eues soit avec la municipalité ou avec le Ministère en regard du projet à l'étude?

Mme FRANTZ DION :

1105 Je dois vous dire, Madame la Présidente, qu'avec la municipalité nous n'avons jamais eu de rencontre parce que au tout début des...

1110 D'abord, lors du 24 avril, la toute première rencontre – c'est bien ça, le 24 avril? – le 24 avril 2004, lorsqu'on a vu les plans pour la première fois, la municipalité avait mentionné en tout cas qu'ils avaient consulté les citoyens et nous l'avions... en tout cas, on l'a appris ce soir-là qu'ils nous avaient consultés et il y avait un comité qui avait été formé, malheureusement les gens impliqués n'avaient pas été consultés.

1115 Par la suite, il y a eu des rencontres, lorsque le ministère du Transport a demandé à ce que les gens viennent signer un registre pour savoir qui appuyait le contournement et qui appuyait l'axe. Par la suite, lorsque les résultats sont sortis, bon, on a vu la municipalité qui s'est ralliée au groupe, là, aux citoyens, mais avant ça, nous n'avons jamais eu de rencontre ou de pourparlers ou quoi que ce soit, ou d'approche.

1120 **LA PRÉSIDENTE :**

Et donc, quand vous dites aussi que «tout le tracé visant à utiliser l'emprise du boulevard Talbot», c'était préférable à tout tracé, est-ce que c'est en regard des arguments que vous nous avez donnés tantôt, au niveau de la sécurité?

1125 **Mme FRANTZ DION :**

1130 C'est au niveau de la sécurité et, Madame la Présidente, pour les gens du secteur du mont Wright, si l'axe était choisi, ce serait infernal. Ce serait infernal dans le sens que, je ne sais pas si vous vous souvenez, monsieur Bergeron vous avait mentionné – monsieur Bergeron du ministère du Transport – vous avait mentionné qu'il ne fallait pas déshabiller Jacques pour habiller Jean ou vice versa, mais qu'il y aurait probablement des gens qui resteraient sur... bien, en fait, est-ce qu'il s'appellerait encore «chemin de l'Escalade», il y aurait peut-être deux personnes, deux propriétaires qui seraient exemptées.

1135 Et ces personnes-là, si elles étaient exemptées, elles auraient comme paysage, si elles en avaient un, une rue qui passerait à peine, là, c'est quoi la limite d'accès entre la rue et le terrain, là? Je pense que c'est 25 pieds, c'est 25-30 pieds, en tout cas, entre une entrée? En tout cas. Leur entrée, la rue qui donnerait accès au stationnement du mont Wright, ensuite, juste juste collée en avant de ça, une butte de terre, le mur de son qui est favorable pour éviter le bruit, mais on sait aussi... je crois que c'est à nouveau monsieur Bergeron qui nous a mentionné que plus les gens sont près d'une butte de terre, plus le bruit est grand.

1145 Alors les gens qui sont dans le secteur du mont Wright ne sont pas allés se construire là pour se ramasser dans un carré de sable, je veux dire, entourés d'une butte et tout ça, là, ce n'est pas un terrier qu'ils veulent, là, ils veulent avoir un environnement sain et avec une vue, ils ne veulent pas se ramasser, là, avec des buttes de terre ou quoi que ce soit.

Alors c'est la raison pour laquelle ces gens-là ne veulent pas avoir l'axe.

1150 **LA PRÉSIDENTE :**

Mon collègue a une question.

1155 **Mme FRANTZ DION :**

Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1160 J'aimerais revenir sur la question du transport scolaire.

Mme FRANTZ DION :

1165 Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1170 Comment ça fonctionne actuellement? Est-ce qu'il y a des arrêts prévus pour ça ou si l'autobus arrête à chacune des résidences? Comment?

Mme FRANTZ DION :

1175 Non. À Stoneham, il est prévu que lorsque des jeunes demeurent sur le boulevard Talbot, d'abord s'ils sont en maternelle, ils n'ont pas le choix, il faut que l'autobus arrête à chaque maison...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1180 Chaque maison.

Mme FRANTZ DION :

... et ça c'est prévu comme ça même si on est dans une rue adjacente.

1185 Et le chauffeur doit arrêter s'il y a 10 élèves, 10 maisons qui se suivent, il doit faire ses 10 arrêts. Par contre il doit, si l'élève est en direction nord, bien à ce moment-là le conducteur, lorsqu'il fait son trajet en direction nord, il prend les élèves qui sont en direction nord et lorsqu'il revient, il prend ou laisse les élèves en direction sud.

1190 Par contre je sais qu'il y a une exception au 1785, boulevard Talbot, ce sont les maisons – comment qu'on appelle ça, donc? – le parc des maisons mobiles. Je sais que lorsqu'ils sont rendus au secondaire, il arrive parfois qu'ils demandent aux jeunes de traverser le boulevard pour aller prendre l'autobus de l'autre côté.

1195 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais pour le primaire, vous dites qu'à chaque maison il s'arrête? Il n'y a pas de traverse?

Mme FRANTZ DION :

1200 Oui, et le secondaire...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1205 Secondaire aussi?

Mme FRANTZ DION :

1210 Et le secondaire aussi...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Aussi.

1215 **Mme FRANTZ DION :**

1220 ... mais c'est parce qu'à cet endroit-là, il n'y avait, je pense, qu'un ou deux enfants qui étaient là... en tout cas, ça je vous dis ça, là, c'est il y a deux ans. Présentement, cette année, je n'ai pas eu aucune relation avec les gens du coin, eux pourraient vous le confirmer plus que moi, mais je sais que c'est une pratique qui se fait occasionnellement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1225 Et son circuit, il le fait à partir du kilomètre 60 jusqu'à 84? Qu'est-ce que...?

Mme FRANTZ DION :

1230 Ah! Ils ont des circuits qui se rendent, si je ne me trompe pas, pas loin du kilomètre 84. Là, peut-être que les gens qui demeurent un peu plus haut pourraient vous le certifier, mais ils vont très loin, je crois que le premier panneau direction sud est environ au kilomètre 78, 75 ou 78, où ils annoncent qu'il y a possibilité d'arrêt...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1235 D'arrêt.

Mme FRANTZ DION :

1240 ... pour les autobus scolaires.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Bien, merci beaucoup.

1245 **Mme FRANTZ DION :**

Ça va?

LA PRÉSIDENTE :

1250

Merci beaucoup, madame.

Mme FRANTZ DION :

1255

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1260

Alors nous allons prendre une pause de quelques minutes et vous revenir avec les prochains participants.

20 h 9 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

20 h 26 – REPRISE DE LA SÉANCE

1265

LA PRÉSIDENTE :

Alors nous allons reprendre. Juste avant, pour quelques minutes, madame Frantz Dion, vous aviez oublié quelque chose, vous vouliez revenir sur votre témoignage. Allez-y.

1270

Mme FRANTZ DION :

Je vais vous faire ça très rapidement, Madame la Présidente.

1275

C'est que lorsque je parle des expropriés, je ne sais pas si vous vous souvenez, hier il y a eu une intervention, un moment donné, où on a parlé que le ministère du Transport et la municipalité, en fait je crois que c'est la municipalité qui fait une demande possible d'une entente, là, pour les aménagements de terrain pour les gens qui vont être expropriés.

1280

Alors moi, ce que je voulais vous demander, Madame la Présidente, c'est que nous aimerions que s'il y a une entente entre la municipalité et le ministère du Transport, qu'il n'y ait pas d'indicatif, là, avec les résidents qui seront expropriés.

1285

C'est-à-dire que ceux qui seront expropriés, qu'ils puissent arriver à garder le choix où ils auront... qu'ils voudront, là, pour résider, qu'ils ne soient pas obligés de déménager sur les terrains que la municipalité aura entendu avec le ministère du Transport, pour que, lors des négociations, ces résidents-là ne soient pas non plus pénalisés, soit financièrement ou quoi que ce soit, là, je ne peux pas voir, là, comme tel.

1290

Soit qu'ils leur disent : «Bien, écoutez, si le ministère du Transport vient négocier puis qu'ils disent bien nous, on a pris une entente avec la municipalité, puis ils aimeraient que les résidents demeurent à Stoneham, on vous envoie dans un secteur X puis on va négocier avec

vous comme ça. Si vous n'acceptez pas ces négociations-là, bien, vous allez vous voir pénalisés.»

1295 Alors on aimerait que ce soit bien spécifié avec le ministère du Transport et la municipalité pour ne pas que ça fasse la même chose, là, qui est déjà arrivée antérieurement à Saint-Jean-Vianney, il y a eu une trentaine de résidences qui ont été expropriées mais il y avait un endroit déterminé, ils ont pris les résidences puis les ont déménagées.

1300 Alors c'était ça, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Ça me fait plaisir, madame Dion.

1305

Mme FRANTZ DION :

Merci.

1310

LA PRÉSIDENTE :

Alors je vais appeler les prochains intervenants, monsieur Albert Tremblay et madame Julie Tremblay.

1315

Bonsoir, bienvenue.

M. ALBERT TREMBLAY :

Bonsoir, merci.

1320

LA PRÉSIDENTE :

Alors nous vous écoutons.

1325

Mme JULIE TREMBLAY :

Alors bonsoir, messieurs, mesdames.

1330

Pour faire une entrée en matière, je vous dirais que mes parents se sont construits à l'endroit où ils habitent actuellement il y a 30 ans. Ils ont bâti eux-mêmes leur maison, à l'époque la 175 c'était une route peu passante, relativement tranquille. Avec le temps, cette route-là est devenue de plus en plus passante pour en venir à ce qu'elle est aujourd'hui.

1335

Actuellement, comment on vit au kilomètre 64? Nous, on est au kilomètre 64. La maison est quand même relativement loin du boulevard Talbot puis quand on est à l'arrière de la maison, on est dans le bois. La maison forme un écran qui fait qu'on entend... on entend la route, mais

c'est acceptable, c'est vivable, on est quand même dans un bel environnement en forêt avec tout ce qui vient avec la forêt, les animaux, les oiseaux, la possibilité de prendre des marches en montagne l'été, l'hiver. Ça fait une belle qualité de vie.

1340

Actuellement le tracé qui est proposé passe à 30 mètres du terrain. Dans un premier temps, c'est certain que nous, l'inconvénient, c'est vraiment la qualité de vie. On n'a plus de cour, on n'a plus de forêt, on est enclavés entre deux routes. À l'époque où la maison a été bâtie, ce n'était pas le cas, ça ne l'est pas encore maintenant, c'est encore acceptable la situation avec la 175, mais là on se trouverait enclavés entre deux routes.

1345

D'emblée, j'aimerais préciser qu'on est pour le projet d'autoroute à quatre voies séparées mais pas nécessairement dans le tracé qui est proposé actuellement. On est bien conscients que la 175 est extrêmement dangereuse. Moi j'ai 28 ans, j'ai vécu 28 ans à Stoneham, des accidents mortels j'en ai vu un puis un autre, j'ai moi-même frôlé la mort, je ne sais même pas comment... je ne sais même pas pourquoi je suis encore là.

1350

C'est certain que la route doit être améliorée, mais nous, comme je disais, le problème c'est que ça passe à 30 mètres. Oui, ça brime notre qualité de vie, oui, ça va diminuer la valeur de la maison parce qu'on n'a plus d'environnement, on n'a plus de qualité de vie, mais la principale préoccupation dans notre cas, nous, c'est le puits artésien.

1355

Vous savez qu'à Stoneham il n'y a aucun service d'aqueduc nulle part. Les normes disent qu'un puits artésien, une source d'eau potable doit être située à plus de 75 mètres de l'emprise d'une autoroute comme celle-là. Avec le projet actuel, nous, le puits se retrouve – comme je vous disais, la limite du terrain est à 30 mètres – peu importe où on met le puits sur le terrain, on est en dedans de 75 mètres, puis si on s'éloigne de l'emprise de l'autoroute, on s'approche de notre champ d'épuration.

1360

Donc ça va prendre une solution, je vais peut-être laisser mon père un petit peu élaborer là-dessus tout à l'heure, mais c'est vraiment ça, nous, le problème, puis en plus d'être à moins de 75 mètres, on est en aval de l'autoroute avec une pente d'environ 3 à 5 degrés, donc les eaux de ruissellement s'en viennent chez nous, s'en viennent dans notre puits. Donc le problème est là.

1365

Si je fais juste vous faire la lecture de la fin du mémoire, nous on parle ici du tracé d'avril 2004 qui, nous, nous avantageait, mais c'est certain que le tracé qui est proposé derrière le mont Wright serait encore mieux pour tout le monde. Si je lis ici :

1370

«En regardant le tracé d'avril 2004, la route s'éloignerait environ 100 m...

1375

(Lecture du mémoire)

«... certaines propriétés seraient épargnées de l'expropriation.»

1380 Donc comme on disait, pour nous, c'est certain que le projet dans la forme actuelle n'est pas acceptable pour nous, dans notre cas, avec notre problème. Je laisserais peut-être mon père continuer.

LA PRÉSIDENTE :

1385

Merci.

M. ALBERT TREMBLAY :

1390

Ça fait que l'on voit ici le 3073, boulevard Talbot, ça c'est chez nous. Le coin de notre terrain, l'emprise de l'autoroute, ça fait qu'il y a à peu près 30 mètres, là, et puis c'est ça, comme ma fille vous le disait, notre puits artésien c'est où le X, là, et puis au côté il y a un fossé naturel qui a été creusé avec les siècles et puis que toute l'eau de ruissellement qui vient de la montagne s'engouffre pour aller passer là.

1395

Ça, ça veut dire que si on construit l'autoroute là, ils vont se servir des pentes naturelles du terrain, donc les fossés vont descendre vers cette cavité, puis toute l'eau de la montagne qui va descendre en plus, qui descend depuis des siècles, elle va descendre et elle va passer au côté de notre maison, au côté de notre puits qui est à peu près à 10 mètres de la petite *baisseur* que je vous parle.

1400

Ça fait que tout ce qui est pollution, tout ce qui est sable, tout ce qui est fondants, ça va tout passer là, et puis on craint, on craint beaucoup pour notre eau potable parce que dans une maison, pas d'eau potable, on ne vit pas.

1405

Puis on se dit, si un jour – parce qu'il va y avoir un suivi apparemment de ces puits qui sont à risque – si un jour ils s'aperçoivent que notre puits est contaminé, comme ma fille disait, on ne peut pas creuser des puits n'importe où, là, on est limités. Nous, on fait quoi pendant cette période-là? Le temps qu'ils trouvent une solution, qu'ils creusent un puits puis qu'ils nous redonnent de l'eau potable, on va où? On s'en va à l'hôtel? Ils amènent un camion de pompier pour nous donner de l'eau? On fait quoi? On ne le sait pas. C'est des inquiétudes.

1410

Puis des inquiétudes, avec ça il y a du stress, puis le stress, pour moi, là, à chaque fois que je me stresse, je pense que je raccourcis ma vie. Ça fait que c'est beaucoup, là.

1415

Puis aussi, on parle aussi de solution. Ici on voit le tracé d'avril 2004 qui est quand même assez loin de notre résidence, que l'emprise, là, irait à environ 100 mètres, et puis c'est sûr que les eaux de ruissellement vont descendre aussi, mais peut-être que, en étant... c'est plus éloigné, ils vont peut-être pouvoir la canaliser ailleurs que dans notre cour.

1420

Et puis c'est sûr que sur l'eau, là, j'en ai encore à dire, là, sur notre puits. On parle de 75 mètres qui sont des puits à risque. Le nôtre, dans le tracé proposé actuellement, là, il est à moins de 75 mètres, mais quand on parle de 75 mètres, j'imagine qu'on parle de 75 mètres sur un terrain plat, du point A au point B, là, sur un terrain plat.

1425

Si le puits est en amont de la route, il peut être même plus proche, je pense qu'il n'y aura pas de problème parce l'eau, ça ne monte pas, ça descend. Mais nous autres, on est en aval de tout ça, ça fait que toute l'eau, les fondants, la pollution, puis s'il arrive un camion qui prend le clos puis qu'il y a un déversement quelconque, on est là, là. On est là, puis on est inquiets de tout ça.

1430

Mme JULIE TREMBLAY :

Parce qu'on parle aussi de : «Le temps que le problème se règle, qu'est-ce qu'on fait?» Mais est-ce qu'il y a une solution au problème? L'avenir, il n'y a personne qui est capable de le prévoir, pas nous, pas personne.

1435

Si le puits est à risque où il est actuellement, selon les normes il est à risque n'importe où sur le terrain. Dans le cas où il n'y a plus possibilité de creuser un puits, puis sachant qu'il n'y a pas de service d'aqueduc à Stoneham, qu'est-ce qui arrive?

1440

M. ALBERT TREMBLAY :

Ça fait que c'est ça. Pour nous, pour diminuer nos inquiétudes, non pas les enlever mais pour diminuer nos inquiétudes, si on regarde... c'est ça, là, on voit notre maison, là, qui est en haut, elle est ici...

1445

LA PRÉSIDENTE :

Ici, oui?

1450

M. ALBERT TREMBLAY :

... O.K., puis on voit ça et puis on voit le tracé proposé, et puis ici on voit le tracé qui a été proposé par le ministère des Transports en avril 2004, qui est parallèle à la ligne de transmission, même une partie de l'emprise qui empièterait sur la ligne de transmission, c'est une très bonne idée, c'est une bonne initiative, parce qu'il n'y a déjà rien, là, il n'y a déjà pas d'arbre, ça fait que c'est bon.

1455

Ça fait que pour nous autres, ça éloignerait les fondants, ça éloignerait la pollution, ça éloignerait le bruit aussi parce que ça augmenterait la partie tampon, les arbres qu'il y a entre les deux, puis c'est quand même, il y a quand même une bonne forêt de ce côté-là.

1460

Le mont Wright, les ruines, parce qu'il y en a beaucoup qui s'inquiètent de la qualité du mont Wright, puis je suis complètement d'accord avec eux autres. Si on passe la route ici, là, c'est criminel, c'est là qu'elle est, la forêt ancienne. Ça fait 30 ans qu'on est là, ça fait 30 ans qu'on va là puis qu'on la voit, la forêt ancienne, c'est merveilleux, on ne peut pas toucher à ça, ça, c'est certain, mais la forêt ancienne commence véritablement à l'est de la ligne de transmission, ici.

1465

1470

Ce côté-là – je ne sais pas si vous en avez déjà entendu parler – ici, là, c'est une ancienne cour à fer pour faire le triage pour la construction des pylônes d'Hydro-Québec. Mon frère a travaillé là en 70-71, c'était une grande cour, c'était un grand entrepôt où on prenait une pièce tel numéro, une pièce tel numéro, pour mettre sur un camion, puis ça c'était une tour. Ça fait que c'était ça, là, en 70-71. Les gens trouvent encore les vieux boulons puis les isolateurs, puis il y a toutes sortes d'affaires encore, là.

1475

1480

Ça fait que c'est ça, pour continuer, je ne vois pas pourquoi la route passerait là au lieu de passer là, ça ne change en rien les ruines du mont Wright puis ça ne change en rien non plus la forêt, parce qu'ici et là, c'est la même forêt, c'est...

1485

J'avais écrit quelque chose, je vais essayer de me retrouver... ici. C'est une forêt sans valeur. Si vous voyez ici la ligne rouge, là, ça, c'est la forêt sans valeur. Que la route passe là ou que la route passe là, ça n'a aucun impact de plus ou de moins, ça ne change rien.

La forêt ancienne du mont Wright, elle passe ici, elle commence ici puis elle monte, elle monte dans la montagne, vous savez très bien comme moi, c'est où.

1490

Ça fait que c'est ça. Ça fait que nous autres, ça serait une partie de notre solution, ça serait une solution pour diminuer en partie notre stress, parce que j'imagine qu'il n'y a pas rien que moi qui vit du stress à ce temps-ci, là. C'est à peu près tous les citoyens de Stoneham qui sont concernés par cette nouvelle route-là.

1495

Puis le stress, comme je vous dis, on n'en veut pas. On s'est installés dans un endroit où il n'y a pas de stress. On part, on va travailler en ville, on ressort de la ville, on ne se tape pas une heure de route par jour pour le *fun*, c'est parce que quand on revient chez nous, c'est vraiment le calme, c'est la tranquillité. Puis c'est ça qui nous tient, qui nous aide à passer à travers de tous les problèmes de la vie.

1500

Ça fait que si on a encore du stress, puis si on a plus de stress encore qu'on en avait avant, bien là, là, on va où avec ça?

Ça fait que ça répond... ça explique pas mal la partie du mémoire, de cette partie-là.

1505

Je pense aussi qu'on a négligé, du moins je n'ai pas entendu parler beaucoup de nos enfants puis des générations futures qui vont vivre là demain. Ça, on n'en a pas parlé beaucoup. On va leur laisser quoi avec une troisième route qui passe dans la vallée?

1510

D'abord, on va leur laisser probablement une dette de un milliard de dollars, ce que va coûter à peu près la route avec les dépassements comme on les connaît, et puis on va leur laisser une vallée défigurée. C'est un pensez-y bien, ça, parce que nous autres, on est là aujourd'hui, on a des craintes, mais eux autres, ils vont être là demain, puis on ne voudrait pas qu'ils vivent les mêmes craintes qu'on a là, puis les mêmes stress, puis les mêmes ennuis.

1515 Depuis 98, on entend parler qu'on veut améliorer la route 175, on veut rendre ça plus sécuritaire, et ça, on est à 100 % d'accord avec ça, mais moi, depuis 1998, j'ai un rêve. Je fais souvent le même rêve, je rêve que le contournement, ça soit un vrai contournement, pas un contournement en arrière de nos maisons pour nous enclaver entre deux routes, mais un contournement en arrière de la montagne.

1520 Puis quand on a parlé de cette solution qui pourrait être viable d'après nous, on nous a toujours répondu que c'était impossible. Moi, j'en ai parlé, j'ai entendu d'autres personnes en parler, puis on a toujours répondu : «C'est impossible, les montagnes ici...» Bon.

1525 On est en 2005, on a marché sur la lune, on a une navette internationale qui se promène autour de la terre, on a des robots qui ont été sur mars, nous, au Québec, on n'est pas capables de construire une route dans les montagnes? En Italie, ils traversent la montagne, ils font un viaduc, traversent une montagne, un viaduc. Nous, au Québec, on n'est pas capables de faire ça. Ça fait que je trouve ça un petit peu aberrant qu'on nous réponde ça, sans même, je pense, avoir poussé plus loin l'étude.

1530 Ça fait que nous, avec toutes nos craintes puis avec tous nos problèmes puis notre stress, on demanderait au ministère des Transports de retourner à leur table de travail, de refaire leurs devoirs, de proposer une solution où il n'y aura aucun impact négatif sur notre vie privée, aucun impact négatif sur notre environnement, aucun impact négatif sur la qualité de vie, sur la qualité de notre puits – de nos puits parce que ce n'est pas rien que nous autres, là, ça concerne beaucoup de gens – qu'il n'y ait aucun impact négatif sur le bassin versant de la rivière Hurons, qui aujourd'hui alimente environ 300 000 personnes puis dans un avenir à plus ou moins long terme, va peut-être alimenter un demi-million de gens en eau potable, puis qui, ce bassin versant-là, est déjà sollicité par une population humaine qui est autour, là, qui sont déjà là puis qui tendent à augmenter.

1540 Et surtout, qu'il n'y ait aucun impact négatif sur les générations qui s'en viennent, sur nos enfants, parce que c'est important. Nous autres, on vit ça aujourd'hui, mais on ne voudrait pas que nos enfants vivent qu'est-ce qu'on vit aujourd'hui, là, parce que c'est du stress. Puis comme je disais tantôt, chaque fois qu'on se stresse, on raccourcit notre vie, c'est pour tout le monde, ça.

Ça complète, madame.

1550 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci infiniment de votre présentation. Maintenant je vais demander à mon collègue, monsieur Marquis, qui a quelques questions.

1555 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Oui. Je ne sais pas si on pourrait ramener l'image un petit peu plus réduite, là, où on voyait aussi la rivière...

1560 **M. ALBERT TREMBLAY :**

Vue réduite? Ah! O.K. Vous voulez revenir sur... L'autres?

1565 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Celle-là. La raison pourquoi je voulais : c'est la rivière Hurons, je suppose, qui est en bas, là, hein?

1570 **Mme JULIE TREMBLAY :**

Oui.

M. ALBERT TREMBLAY :

1575 Oui, ici là, oui. Ça, c'est la rivière Hurons.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Et près de chez vous, le petit ruisseau ou je ne sais pas trop quoi...

1580

M. ALBERT TREMBLAY :

Oui, c'est ça, oui, ici là.

1585 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

... s'en va, je suppose, après, vers la rivière Hurons?

M. ALBERT TREMBLAY :

1590

C'est ça, il traverse dans une grosse *calvette*, en français, là...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1595 Oui, oui.

M. ALBERT TREMBLAY :

... il traverse puis il s'en va tomber dans la Hurons, oui. Oui.

1600

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1605

O.K. Je ne sais pas ce qui pourrait se faire si ça se réalise, mais il semble bien y avoir des précautions assez importantes qui seraient prises pour protéger la prise d'eau de la Ville de Québec, justement la rivière Hurons.

1610

Je ne peux pas vous dire, mais j'ai l'impression qu'il y aurait – en tout cas, je voudrais avoir... un peu là-dessus – mais il pourrait y avoir un travail de fait qui ferait en sorte que justement, les eaux de drainage de l'autoroute ne passent pas par chez vous. Il doit y avoir moyen d'empêcher justement qu'elles s'en aillent par chez vous, parce que si elles s'en vont chez vous, elles s'en vont à la rivière.

M. ALBERT TREMBLAY :

1615

Oui. Bien, de toute façon, le bassin versant, la montagne du mont Wright...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1620

Oui?

M. ALBERT TREMBLAY :

1625

... vous savez de quoi je parle, quand je parle de la montagne du mont Wright, c'est comme ça, puis là ça descend vers la rivière.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1630

Oui?

M. ALBERT TREMBLAY :

On ne peut pas faire remonter l'eau, là, qui...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1635

Non non.

M. ALBERT TREMBLAY :

1640

... il faut qu'elle descende vers la rivière, peu importe qu'elle aille couler plus à l'est, plus à l'ouest, au nord, au sud, elle va toujours descendre vers la rivière, avec tous ses contaminants, tous ses fondants, puis toute la pollution qui va avec.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1645

Mais dans l'éventualité qu'ils y mettaient, disons, des bassins de rétention et des choses semblables, est-ce que ça pourrait d'une certaine façon... bien sûr, ce n'est peut-être pas impact zéro, mais vous sécuriser d'une certaine façon un peu plus?

1650 **Mme JULIE TREMBLAY :**

Ce n'est pas juste le ruisseau.

1655 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Non?

Mme JULIE TREMBLAY :

1660 C'est qu'à une distance comme ça, aussi près que ça, je suis peut-être très sceptique, mais je crois que c'est très peu probable qu'on soit capables d'amortir tout ce qui peut descendre vers la prise d'eau. Ce n'est pas juste ce ruisseau-là.

1665 À une distance comme ça, c'est la moindre petite eau de ruissellement, le moindre petit ruisseau printanier qui se forme, puis les ruisseaux printaniers... pour travailler en aménagement de sentiers pédestres, on le sait juste quand ils sont là qu'ils vont passer là.

1670 Quand on est plus loin, quand on est à plus de 75 mètres, quand on est à la distance que va être la rivière Hurons, c'est plus facile de capter un petit peu tout ce qui peut descendre, mais aussi près que ça, moi je ne crois pas que ce soit possible de capter ça.

M. ALBERT TREMBLAY :

1675 Moi, je pense comme ma fille. C'est que plus on s'approche de la rivière, plus c'est difficile de l'arrêter, parce que le temps qu'on a pour l'arrêter, s'il y a un camion qui fait un accident comme c'est arrivé au kilomètre 64,5, on a senti la maison bouger tellement ça a frappé, juste en face du camping du parc Rolland, puis il y a eu un déversement, puis il était... non... oui, c'est ici qu'il a frappé, puis c'est ça, il y a eu un déversement de diesel dans la rivière Hurons parce que ça a traversé la route, ça a pris le fossé, puis ça a descendu à la rivière Hurons.

1680 L'Environnement a été appelé une heure... environ une heure après que l'accident a eu lieu. Le temps que les employés se rendent là puis commencent à installer des... –comment on appelle ça, là? – des espèces de chicanes dans l'eau, là, pour arrêter les...

1685 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Oui oui, des batardeaux.

1690 **M. ALBERT TREMBLAY :**

Pardon?

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1695 Oui, c'est parce que...

M. ALBERT TREMBLAY :

On se comprend, c'est important.

1700

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Planche ou batardeaux, je ne me souviens pas trop.

1705

UN INTERVENANT DANS LA SALLE :

Des estacades.

M. ALBERT TREMBLAY :

1710

Des estacades!

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1715

Oui, voilà, voilà le meilleur mot!

M. ALBERT TREMBLAY :

1720

C'est ça. Exactement, merci. Ça fait que là, le temps qu'ils installent des estacades puis tout, puis qu'ils arrivent avec leur absorbant, là, puis qu'ils fassent ça, là, il y en avait déjà beaucoup de rendu. Par chance ça n'a pas été un gros déversement, la rivière Hurons elle l'absorbe comme elle absorbe à peu près tous les contaminants puis toute la pollution qui s'installe.

1725

Mais c'est ça, plus on se rapproche de la rivière Hurons, plus on a des chances...

1730

Puis c'est ça, quand on parle qu'on a un rêve, puis que notre rêve dit qu'il faudrait passer de l'autre côté de la montagne, en arrière de la montagne, entre la fin du mont Wright qui va jusqu'à l'autre bord de la deuxième ligne de transmission et le lac Bleu. Ça fait que là, ça prend la montagne puis ça traverse en arrière de Saint-Adolphe, puis elle va traverser la rivière Hurons à sa tête et puis là, ça va sortir à l'entrée du parc de la Jacques-Cartier.

On ne dérange pas personne, excepté quelques lièvres, quelques perdrix, mais je pense qu'ils vont s'acclimater, ils vont se tasser un peu, puis ils vont continuer à vivre, mais c'est ça, on

1735 ne dérange aucunement les gens, on ne les stresse pas, on ne les inquiète pas, on ne va pas jouer dans leur cour, on...

En tout cas, vous savez ce que je veux dire, là?

1740 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Oui.

M. ALBERT TREMBLAY :

1745

Parce que depuis...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1750

Je comprends votre...

M. ALBERT TREMBLAY :

Je m'excuse, juste pour compléter.

1755

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Oui?

1760

M. ALBERT TREMBLAY :

On a suivi pas mal la commission puis on a suivi pas mal les exposés du ministère des Transports puis tout ça, puis on n'a pas vu, du moins à ma mémoire, je ne me souviens pas qu'on ait entendu quelque chose de positif par rapport à cette route-là. Que ce soit dans l'axe, que ce soit le contournement, on n'a rien entendu de positif. C'est toujours venir jouer dans notre cour, puis notre cour, bien, elle n'est pas tellement grande parce que la vallée n'est pas tellement grande puis elle est déjà pas mal sollicitée.

1765

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1770

Oui, je comprends bien que si la route se construisait, vous souhaiteriez qu'elle s'en aille de l'autre côté du mont Wright; cependant, dans l'hypothèse où elle se construisait ailleurs, c'est-à-dire à l'endroit où elle est actuellement, est-ce qu'il y aurait une façon de vous sécuriser peut-être avec un programme de suivi approprié au niveau des puits?

1775

M. ALBERT TREMBLAY :

Oui, ça, c'est parce que c'est beau, ça, quand on en parle, là, mais entre le dire et le faire, c'est deux.

1780

Parce que nous autres, c'est : «Est-ce qu'ils vont venir chez nous régulièrement, venir prendre un échantillon dans le puits à tous les mois», tous les je ne sais pas quoi, puis un moment donné qu'ils nous apprennent : «Bien là, oups! votre puits est contaminé, vous ne pouvez plus boire d'eau.»

1785

Comme je vous disais, là, on fait venir le camion de pompier puis on s'alimente en eau ou on s'en va à l'hôtel? Ce n'est pas des solutions, ça.

1790

Il faut prévoir, il faut avoir les solutions aux problèmes qui pourraient se présenter. Je pense que, dans le moment, on ne les a pas. On s'en va vers de l'inconnu, puis la vallée est déjà très sollicitée dans le moment et si l'autoroute passait n'importe où ailleurs, bien ça pourrait être, je ne sais pas, moi... dans mon rêve, j'en voyais même deux routes une au-dessus de l'autre, une qui s'en vient, l'autre qui s'en va, mais en tout cas, comme je vous dis, c'est des rêves, c'est des rêves, puis on ne sait pas... on sait que ça ne se fera pas, là, mais en tout cas, on peut en parler. Puis ça nous fait du bien d'en parler!

1795

Mme JULIE TREMBLAY :

1800

Pour revenir au programme de suivi, je crois que le programme de suivi, c'est sûr, c'est la moindre des choses, mais il faut aller plus loin que ça. Pour sécuriser des gens, ça prend une solution, justement, pour le jour où le programme de suivi va trouver un problème.

1805

Et si le problème se trouve... comme on disait, le terrain n'est pas énormément grand. Le puits, où il est dans le moment, il est à côté de la maison, soit qu'on l'approche de l'emprise de l'autoroute, soit qu'on l'approche de la 175 actuelle, ou on l'approche du champ d'épuration. Je pense qu'il n'y a pas... vite comme ça, moi, une solution je n'en vois pas, à moins que vous décidiez de construire un aqueduc pour les gens qui vont être dans ce coin-là, je ne le sais pas, mais ça ne prend pas juste un programme de suivi, ça prend la solution pour le jour où le programme de suivi va trouver un problème.

1810

M. ALBERT TREMBLAY :

1815

C'est ça. Puis pour continuer sur le même exposé, si on regarde, là, les expropriations ici, là... parce que nous autres, la solution tampon, si je peux employer ce terme-là, là, une solution temporaire pour diminuer l'impact sur notre qualité de vie, notre environnement, notre puits, et cetera, ça serait de passer... ça serait de révérifier le tracé de 2004, si vraiment il pourrait passer là.

1820

Puis regardez, ici, on voit quatre maisons qui sont expropriées, là. Ils ne seraient plus expropriés, ces gens-là.

Si on va ici, ceux-là seraient expropriés, mais si on va – il ne faut pas que je me mêle trop dans mes pitons, là... je suis mêlé... -- là, c'est ça, regardez : il y a encore des maisons qui sont expropriées, là, puis il y en a plusieurs, là, que ça va presque jusqu'au Pétro-Canada, là, puis en

1825 plus, ceux-là sont expropriés aussi à cause de la route de desserte pour aller au stationnement
du mont Wright.

Puis c'est ça, on a déjà entendu monsieur Legendre proposer que l'accès au
stationnement du mont Wright pourrait se faire par l'ancienne 175, et puis qu'avec ce tracé-là, on
1830 pourrait faire un petit tunnel piétonnier qui traverserait puis qu'il y aurait accès au mont Wright en
vélo ou à pied.

Puis les ruines, ça ne change rien, là, regardez : que la route soit là, que la route soit là,
les ruines... Puis les ruines, je ne sais pas si vous avez vu des photos des ruines à venir à date?
1835 Vous avez vu des photos des ruines?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui, nous les avons vues.

1840

M. ALBERT TREMBLAY :

Oui, c'est ça. Est-ce que c'était identifié la maison...

1845

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas à moi de répondre, là, monsieur Tremblay.

M. ALBERT TREMBLAY :

1850

Non, en tout cas, les ruines, il n'y a plus grand-chose là, là, hein. Quand on s'approche
du coin ici, là, il y a deux vieux pommiers puis de la rhubarbe. Je suis certain que les pommiers
ne donnent plus de pommes parce que les arbres autour les ont enclavés.

1855

Ça fait que c'est ça, pour nous autres, c'est une solution acceptable mais on pense
toujours à notre rêve. Notre rêve est toujours là, on se réveille le matin puis on a encore rêvé.

Ça fait que c'est ça, puis surtout, comme je vous disais, là, surtout pensez aux
générations qui s'en viennent, là. Nos enfants, les enfants de nos enfants, qui vont vouloir eux
1860 aussi avoir une belle vie dans cette vallée-là, parce qu'elle est belle, notre vallée, elle est
vraiment belle, notre vallée, et je sais que vous le savez parce que depuis le temps que vous en
entendez parler puis vous l'avez sûrement visitée.

LA PRÉSIDENTE :

1865

Merci beaucoup de votre présentation.

M. ALBERT TREMBLAY :

1870 C'est moi qui vous remercie de nous avoir écoutés.

LA PRÉSIDENTE :

1875 Vous avez déposé des images couleurs à la commission? Oui, c'est ça?

M. ALBERT TREMBLAY :

Oui, c'est ça.

1880 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est beau. Parfait.

M. ALBERT TREMBLAY :

1885 Oui, je n'ai pas déposé les photos des ruines!

LA PRÉSIDENTE :

1890 Ah!

M. ALBERT TREMBLAY :

Ça vous fait de la peine?

1895 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, mais on en a, par exemple. Merci.

1900 Alors, je vais appeler le prochain participant. Pour le Comité touristique, monsieur Bill Dobson, s'il vous plaît.

M. BILL DOBSON :

1905 Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Monsieur Dobson, bienvenue.

1910 **M. BILL DOBSON :**

Je vais essayer vous expliquer ça *roughement*. Moi, je représente un peu des groupes touristiques, le camping Stoneham, le domaine Saint-Adolphe, mon centre de ski de fond Le

1915 Refuge et les clubs de chasse et pêche, il y en a 12 dans la région. Je ne suis pas tellement fort sur le jogging de mâchoires mais je vais essayer de vous mettre ça en français le plus possible.

LA PRÉSIDENTE :

1920 Allez-y.

M. BILL DOBSON :

1925 D'abord, nous sommes favorables à la première proposition modifiée, soit l'autoroute de contournement à cause des impacts humains, écologiques, financiers définis par le ministère des Transports, là, ça va... cette autoroute-là ça blesse plusieurs de mes amis qui sont pris dans cet axe de contournement là, mais il faut qu'elle se fasse, la 175... l'autoroute.

1930 On demande aussi que la construction de l'autoroute se fasse selon l'échéancier tel que prévu. Vous allez dire peut-être que j'ai 70 ans passés, ça fait que peut-être que je verrai ça de mon vivant, peut-être pas non plus.

1935 Le dernier point, c'est le maintien d'une sortie directe sur la route qui mène au village Saint-Adolphe. Le village Saint-Adolphe, ça, c'est un village perdu, isolé. Ça a ouvert en 1840. On n'était pas vieux, nous autres, dans ce temps-là, hein! Et ils parlaient de Sainte-Brigitte-de-Laval pour s'en aller là. Ça avait certains avantages, ce petit village-là, il était autosuffisant, ils produisaient tout leur matériel pour vivre là, ils avaient leurs écoles, les mêmes commissionnaires faisaient aussi les commissionnaires d'école et de la municipalité, de la paroisse de Saint-Adolphe. C'était le curé de Château-Richer qui allait faire la messe de temps en temps pour ceux qui y allaient.

1945 Maintenant, pour ce qu'il en est de Saint-Adolphe, bien là, on est un peu isolée. À la Première guerre mondiale, il n'y en a pas un qui a été conscrit, personne savait où c'était, Saint-Adolphe. On ne le sait pas plus aujourd'hui parce qu'on n'a pas de signalisation routière. Ce n'est pas compliqué, il faut le vivre.

LA PRÉSIDENTE :

1950 Êtes-vous en train de nous dire que vous avez un avantage à ne pas avoir de signalisation?

M. BILL DOBSON :

1955 Oui, je vais revenir à ça. Au maintien d'une sortie directe, là, pour la route qui mène à Saint-Adolphe parce qu'il y a un potentiel économique là. Ça mène au village Saint-Adolphe puis nous autres, actuellement, le problème qu'on a, la signalisation étant inexistante, nos skieurs de fond, les raquetteurs en hiver, ils se ramassent à la station touristique Stoneham ou à la municipalité. Puis d'ailleurs, vous avez entendu parler aussi madame Fabienne vous dire que les gens allaient chercher de l'information à la municipalité ou au camping.

1960

Et ça m'arrivait souvent, l'hiver passé... encore l'hiver passé, parce que moi, quand j'ai fait... quand je commence mes... je travaille dans mes pistes, là, je commence à 2 h 30 le matin mais à 8 h... tu as un *call*... tu as un autobus qui vient de Toronto, là, ils ne savent pas où se rendre.

1965

Bien moi, 50 skieurs dans un autobus à 10 \$ chaque, ça représente 500 \$, je vais me déplacer, même si je suis fatigué, je vais y aller pareil. Mais s'il y avait eu une signalisation, je n'aurais pas eu à faire ça, je serais resté plutôt relax.

1970

Ça regroupe aussi pour les gens du camping l'été, bien, ils se ramassent où? Il n'y en a pas. On ne peut pas le faire, c'est bloqué. La raison de tout ça, là, pour le parcours de contournement, ça ne nuirait pas à la circulation actuelle jusqu'à son ouverture officielle. Ça veut dire que ça se ferait mais ça ne nous bloquerait pas, nous autres, dans le secteur. Ailleurs? Je ne parle pas d'ailleurs, je parle du secteur de Saint-Adolphe.

1975

La traverse de la rivière Hurons une fois, autrement dit, traverser en direct, puis un de mes amis, moi, il travaille sur le déneigement l'hiver sur la 175 puis il dit : «Moi, il dit, ce serait favorable le contournement parce que l'approche puis *l'après* de la route, là, c'est un secteur plat, il dit, on met moins de sel dans ce secteur-là parce qu'il n'en a pas besoin.» Donc, ça nuirait pas à la rivière Hurons, on traverse, il y a quasiment un bon deux kilomètres de plat avant de traverser puis quasiment peut-être un kilomètre après ça, après avoir traversé, qui longe la rivière Noire. Ce serait un avantage de l'avoir là.

1980

1985

Ça diminuerait le déplacement de plusieurs familles parce que... du secteur de la 175 parce que moi, ma fille demeure sur la 175, puis ça diminuerait aussi les coûts d'expropriation puis de construction.

1990

Ça favoriserait aussi, la 175 actuelle, là, à devenir un chemin pour la famille. Parce que quand on était jeune, nous autres, se promener sur la route, là, c'était un danger, puis quand on est jeune, on prend des chances. Quand on perd des enfants, maudit que ça fait mal! Ça fait que c'est pour ça que ça permettrait certaines activités sur la 175, mais ça ne toucherait pas à l'axe, autrement dit, ce que vous appelez l'axe, là, faire un boulevard comme le mont Sainte-Anne.

1995

Je l'ai vécue, l'affaire du mont Sainte-Anne, j'avais une maison, moi, à... comment est-ce qu'ils appellent ça?... à Saint-Ferréol-les-Neiges, là, je l'ai vendue à perte puis j'étais content de la vendre parce que se rendre là sur une route à quatre voies où est-ce que tout le monde rentre, tout le monde sort, là, ce n'est pas pensable.

2000

Ça donnerait aussi une meilleure entrée et sortie pour le secteur du village isolé de Saint-Adolphe où on retrouve au-dessus de 303 résidences et il y en a pas mal plus l'été.

2005 Parce que si vous avez la carte des clubs de chasse et pêche, ce qui est avantageux de ça, c'est qu'on connaît tous ces gens-là. C'est sur des terres du Séminaire et c'est sur la tête de la rivière Hurons.

2010 Donc, les 10 ou 12 lacs qu'il y a là-dessus, la moitié se déverse dans la rivière Hurons et les gens qui sont propriétaires de ces campings-là ont une chose, c'est qu'ils sont obligés par le Séminaire d'avoir des normes sévères en environnement. Il faut qu'ils aient des fosses septiques, des champs d'épuration, mais éloignés plus des lacs. Tous ceux qui étaient construits sur le bord des lacs ont été éloignés par le Séminaire qui a bien fait sa *job*. Sur ce côté-là, on lève notre chapeau.

2015 Maintenant, les travaux qui se font actuellement, là, dans ces clubs de chasse et pêche là, actuellement le lac Turgeon, ils vont réparer la *dam*. Ce n'est pas une hauteur pour lever les eaux, c'est un régulateur de niveau d'eau de façon à permettre une meilleure filtration, une eau plus claire au départ puis maintenir un standard. C'est la réserve de la Ville de Québec, autrement dit, parce que c'est un gros bassin d'eau, ça, il y en a plusieurs, là, le lac Turgeon, le lac Demers, Pascal, le lac Castor, tous vous les nommer, c'est des grands bassins d'eau et c'est à 2000 pieds d'altitude, donc l'eau est fraîche.

2025 Ça permettrait, autrement dit, aux amateurs de la nature, au camping Stoneham ils ont 350 sites d'emplacements, ils ont 600 espaces de stationnement, donc c'est de la voiture qui passe là. Au Refuge, bien, on a 350 espaces de stationnement. Et normalement, 350, ça veut dire que nous autres, c'est 1½; si on a 350, ça veut dire qu'il va rentrer 500 voitures dans la journée. C'est du caoutchouc qui roule sur l'asphalte, ça!

2030 Le Domaine Saint-Adolphe comme tel, bien, actuellement, il y a une retenue parce qu'il y a un groupe international qui veut faire un hôtel de haute montagne parce que ça se situe entre 500 et 650 mètres. L'automne nous arrive au mois de septembre puis elle nous quitte à la fin d'avril parce que, à la fin d'avril, il y avait encore de la neige, on aurait pu faire du ski encore dans certains endroits. Donc, c'est un secteur au nord, ce n'est pas dans le secteur qui est fait pour tout le monde. S'il vient un hôtel là, bien, la sortie à Saint-Adolphe est drôlement importante puis la signalisation encore.

2040 Pour l'hébergement, je n'en parle pas parce que dans le moment, je n'ai pas touché à ce domaine-là, mais prévoir aussi une signalisation qui tiendrait compte des trois sorties dans le secteur de Stoneham, comme on voit à Charlesbourg, on dit, les trois prochaines sorties de Charlesbourg, c'est une telle, une telle, une telle, qu'on prévoie ça pour pas que les gens se ramassent à Tewkesbury parce que là, quand ils partent de la 175 qu'ils s'en vont à Tewkesbury puis qu'ils reviennent, ils utilisent la route, ils dépensent aussi puis les voitures, on sait que ça monte en l'air, le gaz, hein.

2045 Donc, pour prévoir au kilomètre 60 puis nous autres, on est prêts, nous autres, l'entreprise privée, là, dans les cas de la payer, on ne demande pas la charité, on ne veut pas que le gouvernement paie pour ça, on est prêts à se poser une pancarte là-bas qui n'indique pas Le Refuge ou le Domaine Saint-Adolphe ou tout ça, qui marque «Saint-Adolphe», une belle

pancarte bleue, là, comme sur le ministère des Transports, mais on n'a pas de place, il y en a trois puis on ne peut pas en mettre plus que trois.

2050

Bien, je serais prêt à payer pour mettre une quatrième. Que ce soit la municipalité, comme là, on a une entente... pour faire une petite entorse, c'est qu'il y a une entente de partenariat, là, qu'on essaie de négocier avec la municipalité puis ça va bien. Ce qui veut dire que nous autres, on offre des meilleurs tarifs pour Stoneham puis on offre une... en autant que la signalisation soit adéquate. Si elle ne l'est pas là, bien, on n'a pas d'avantages à embarquer dans une entente. Et c'est possible que ça aille renaître, parce qu'on n'en a pas. Ça fait qu'une PPP, là, nous autres, c'est plutôt une «pas pantoute»! Ça fait qu'on n'en a pas d'organisation.

2055

Pour l'affichage commercial touristique, on peut dire qu'on est à peu près 25 ans en arrière du mont Tremblant ou de ces endroits-là. Si on va là, maudit que la signalisation touristique... municipale et touristique, ce n'est pas un qui fait une signalisation, c'est la municipalité qui contrôle la signalisation et on veut que ça reste de même, on ne veut pas des gros panneaux, on veut simplement une indication directe.

2060

Ensuite, pour l'affichage touristique... maintenant pour les autres choses, bien, il y avait beaucoup d'autres secteurs mais je pense qu'il y a déjà des gens qui ont couvert ces domaines-là, donc je n'ai pas revenir sur ce domaine-là.

2065

Je suis favorable à ce que... – maintenant, passer comme j'entendais, passer en arrière de Saint-Adolphe, autrement dit, passer par en arrière, couper Saint-Adolphe, bien, ce n'est pas compliqué, s'ils passent là, moi, comme centre de ski, je n'ai plus de pistes parce que mes pistes sont... il ne faut pas qu'il y ait de circulation routière qui soit là.

2070

Les gens vont là pour voir la nature. Ce n'est pas une autoroute que j'ai chez nous, c'est des petits sentiers étroits, mais c'est les gens qui viennent de l'extérieur, de Toronto, de Chicago, c'est pour voir la nature mais pas des autoroutes, ils ne veulent pas de gros boulevards. Je suis pour une autoroute pour se rendre chez nous, ça c'est sûr, mais pas dans mes pistes.

2075

C'est complet pour moi, dans mon cas. Si vous voulez avoir une carte des clubs...

2080

LA PRÉSIDENTE :

Oui, j'apprécierais que vous puissiez la déposer à la commission.

2085

M. BILL DOBSON :

... de chasse et pêche qui existent, là...

LA PRÉSIDENTE :

2090

Oui.

M. BILL DOBSON :

2095 ... mais qui sont régis par le Séminaire puis je vous le dis, c'est sévère.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2100

M. BILL DOBSON :

Puis ils observent bien les règlements.

2105

LA PRÉSIDENTE :

Oui. J'apprécierais que vous puissiez le déposer, entre autres, à la coordonnatrice de la commission. Alors, merci de votre témoignage.

2110

M. BILL DOBSON :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2115

Ma collègue aurait une question pour vous.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2120

Bonsoir, Monsieur Dobson. Monsieur Dobson?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dobson?

2125

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Monsieur Dobson, s'il vous plaît, si vous permettez, j'aurais une petite question.

2130

LA PRÉSIDENTE :

Une petite question pour vous.

M. BILL DOBSON :

2135

Ah, excusez!

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2140 Alors, ce que vous nous avez présenté, en ce qui concerne la signalisation, vous aimeriez qu'il y ait une signalisation plus adéquate pour permettre de faire connaître l'existence des trois secteurs de Saint-Adolphe, mais vous voulez une signalisation qui soit adaptée, finalement, au type de milieu.

2145 **M. BILL DOBSON :**

 Oui. Actuellement, lorsqu'on s'en va à quelque part, on voit la sortie centre-ville... je pense que je vous ai fait un schéma... une suggestion, c'est qu'on voit, à un moment donné, un départ... une sortie d'autoroute puis là, à ce moment-là, si les gens voient que s'ils vont à gauche, s'ils passent en dessous de la voie... en dessous de l'autoroute par la voie de contournement, autrement dit, avant de retraverser en dessous de l'autoroute, là, s'ils voient une pancarte qui dit, par exemple, «centre-ville Tewkesbury, Lac Delage et, à droite, le parc et Saint-Adolphe», les gens ne chercheront pas.

2155 Et ça, ce ne serait pas sur l'autoroute, ce serait à la sortie de Stoneham, mais au lieu de rembarquer dans Stoneham, ils continuent, ils reprendraient l'autoroute pour continuer pour Saint-Adolphe. Parce que là, ce qu'on voit, c'est marqué «Chicoutimi», mais Chicoutimi, c'est loin en *crisse*, ça. Il me semble qu'il y a d'autre chose entre les deux, là.

2160 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

 Alors, votre suggestion, c'est...

M. BILL DOBSON :

2165 Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2170 ... ce genre de panneau-là?

M. BILL DOBSON :

2175 C'est ça. Ça pourrait être ça. Si on n'aime pas voir paraître les sports qui se pratiquent dans la municipalité, bien, qu'on les oublie, mais qu'on mette, par exemple, «centre-ville Stoneham-Tewkesbury», d'accord, mais «Saint-Adolphe tout droit et le parc».

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2180 Avez-vous eu des discussions avec la municipalité à ce sujet-là?

M. BILL DOBSON :

2185 Oui, ils sont d'accord avec nous autres puis on les rencontre cette semaine pour ça encore. Mais, par contre, quand on arrive au ministère des Transports, vous savez, *l'opening des square head*, ça n'arrive pas à tout le monde, là. Excusez! En tout cas. L'ouverture des idées, ce n'est pas tout le monde qui est doué pour ça, parce qu'on n'en a pas eu de signalisation. On a essayé puis on s'est cassé la gueule.

2190 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2195 Merci, Monsieur Dobson.

2200 Alors, je vais inviter les prochains participants, monsieur Luc Bernier qui, en fait, représente le mémoire de madame Nicole Michel, Marius Lepage, Marie-Josée Crousset. C'est bien ça, monsieur Bernier?

M. LUC BERNIER :

2205 C'est bien ça.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bienvenue.

2210 **M. LUC BERNIER :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2215 Nous vous écoutons.

M. LUC BERNIER :

2220 Je vous remercie de prendre le temps de nous écouter. Ça va être un peu plus textuel, si vous me permettez.

LA PRÉSIDENTE :

2225 Oui, allez-y, allez-y.

M. LUC BERNIER :

2230 Nous sommes un regroupement, un groupe de propriétaires qui restent sur la rue Ouellet
actuellement. Cette rue est attenante de la rue 175, l'autoroute 175. Le projet nous concerne
parce que ça l'affecte directement notre environnement immédiat. De plus, on va voir notre vie
transformée, veut, veut pas avec...

2235 Présentement, nous, on est favorable au contournement parce que ça va vraiment nous
amener une meilleure qualité de vie autant visuelle, autant environnementale aussi, tout
simplement.

2240 Ce dernier allonge – excusez-moi – ce dernier éloigne la future route, justement...
excusez, je suis un peu...

LA PRÉSIDENTE :

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

2245 **M. LUC BERNIER :**

2250 Je vais recommencer, si vous me permettez. Bon. Ce dernier éloigne la future route de
la plupart des résidences et augmente grandement notre qualité de vie par le fait même. Il y aura
moins de circulation sur le boulevard Talbot, moins d'accidents et moins de pertes de vie avec ce
projet, ça va de soi, une autoroute à quatre voies divisées.

2255 Nous avons l'exemple même de l'effet de contournement à Notre-Dame-des-Laurentides
qui implique également le boulevard Talbot, cette fois-ci par l'autoroute 73. Vous pouvez noter
qu'à la hauteur du boulevard Talbot, ça va de soi, il y a eu beaucoup de développement au
niveau résidentiel, quelques petites entreprises aussi supplémentaires qui se sont additionnées
puis tout s'est bien intégré au milieu culturel... au milieu naturel, excusez-moi. Tout ça se passe,
justement, sous la portion de l'autoroute 73.

2260 Cependant, nous offrons une opposition à la partie du tracé vis-à-vis le kilomètre 69 qui
nous démontre que l'autoroute va passer par-dessus le boulevard Talbot par le biais d'un viaduc.
Nous pensons certainement qu'il y a possibilité de garder l'autoroute du côté encore est de la
route 175 tout en gardant l'axe des montagnes, qui éviterait justement des pollutions sonores et
en plus, il y aurait des résidences qui seraient enclavées entre deux routes qui, veut, veut pas, au
niveau de l'environnement immédiat de ces gens-là, les affectent directement.

2265 Je peux quand même élaborer longtemps sur ce texte. Moi, je pense qu'en bout de ligne,
qu'est-ce que nous, on retrouve, qu'on recherche, c'est que moi, ça fait un an que j'ai acheté la
résidence avec ma copine sur la rue Ouellet, mon voisin est quelqu'un qui s'est implanté ça fait
plusieurs années, on cherche tout simplement un environnement sain pour avancer et
2270 développer et, en plus, grandir, peut-être faire une petite famille, en plus, et nous permettre
justement de bien vivre puis avoir une très bonne qualité de vie.

2275 Le projet de contournement a ses pour, a ses contre. On a vu aujourd'hui des propositions qui nous démontrent qu'il y a possibilité d'améliorer encore ces projets-là. On pourrait en débattre pendant des heures et des heures.

2280 Nous, qu'est-ce qu'on demande, c'est que vous rentrez le facteur humain en ligne de compte. Veut, veut pas, oui, personnellement, moi je suis environnementaliste, je pourrais en débattre, un arbre c'est un arbre, c'est bon pour nous mais quelque part dans la vie, on vit sur cette planète, il faut penser un peu plus aux gens autour de nous.

2285 Lorsque le ministère des Transports nous a proposé la possibilité de passer dans l'axe, j'étais directement affecté, je perdais la maison que je venais juste d'acheter. Ils sont arrivés avec un compromis qui, selon moi, nous permet, les résidents de Stoneham autant côté nord que le côté sud, d'avoir un équilibre, qui nous permet vraiment d'avoir... excusez si je me répète, une très bonne qualité de vie. Puis, de plus, l'autoroute 175 en la préservant comme elle est, nous pouvons quand même avoir un bon lien avec le reste de la Ville de Stoneham. J'ai sorti un peu de...

2290 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, non, allez-y.

2295 **M. LUC BERNIER :**

... ma lettre et je m'en excuse.

LA PRÉSIDENTE :

2300 On est là pour ça.

M. LUC BERNIER :

2305 Ça résume un peu.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2310 **M. LUC BERNIER :**

Excusez-moi de... ma nervosité.

2315 **LA PRÉSIDENTE :**

Ah, bien non, écoutez, soyez bien à l'aise, ce n'est pas évident, ça prend du courage aussi de venir – je dis ça pour tout le monde aussi – de venir s'exprimer devant tout le monde

2320 aussi, avec micro et tout ça, et ce n'est pas... nous, on est des experts, mais il a bien fallu apprendre aussi, mais pour la majorité des gens, c'est un processus qui est quand même extraordinaire, c'est parce qu'il permet justement aux gens de pouvoir s'exprimer en toute simplicité.

Alors, mon collègue avait quelques questions pour vous. Mes collègues, je pense.

2325 **M. LUC BERNIER :**

Oh! Ça va bien. Une chance que j'ai juste écrit une feuille sinon...

2330 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Inquiétez-vous pas, on n'est pas dangereux. Ce que j'aimerais comprendre, c'est votre situation exactement. Donc, vous dites que vous êtes sur la rue Ouellet.

2335 **M. LUC BERNIER :**

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2340 Pour me situer, en fait, si on se place par rapport, disons, au croisement où est-ce qu'il va y avoir peut-être le futur viaduc si jamais il y avait une route, donc au kilomètre 69,4 environ.

M. LUC BERNIER :

2345 Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vous êtes au nord ou au sud du croisement, est-ce que vous êtes dans la partie...

2350

M. LUC BERNIER :

On est au sud du croisement.

2355 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Au sud du croisement.

M. LUC BERNIER :

2360

Oui. On est presque au kilomètre 68.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2365 O.K. Je comprends. Puis vous êtes en bordure, en fait, au croisement, en fait, de la 175 et de la rue Ouellet. C'est comme ça que je peux comprendre?

M. LUC BERNIER :

2370 Nous sommes sur la rue Ouellet... attendez un peu.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2375 C'est-à-dire qu'êtes-vous près... parce que tantôt, vous avez dit si le tracé était dans l'axe...

M. LUC BERNIER :

2380 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... que vous seriez exproprié.

2385 **M. LUC BERNIER :**

Effectivement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2390 Donc, j'imagine que vous êtes riverain, en quelque sorte, de la 175?

M. LUC BERNIER :

2395 En réalité, mon terrain borne sur le petit ruisseau Noir qu'on appelle...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2400 La rivière, oui.

M. LUC BERNIER :

2405 ... la rivière Noire. Donc, effectivement, s'il y avait la possibilité de l'autoroute dans l'axe, nous serions expropriés directement du fait que mon chemin d'accès n'existerait plus à ma maison.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et vous, votre crainte, est-ce qu'elle est en fonction du bruit, est-ce qu'il y a des...

2410

M. LUC BERNIER :

Non, moi, ma crainte, je n'ai aucune crainte au niveau du contournement, justement, je l'appuie.

2415

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K.

2420

M. LUC BERNIER :

Moi, j'ai amené l'éventualité, ma crainte était justement au niveau de l'axe car je perdais ma maison, tout simplement.

2425

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K.

2430

M. LUC BERNIER :

Et par le fait même, mon voisin aussi et toutes les personnes qui résident sur cette rue.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2435

Mais quand vous dites que vous voulez que le tracé reste plus longtemps du côté...

M. LUC BERNIER :

2440

Non, moi, je parlais de garder le tracé plus longtemps du côté est pour, justement, éloigner l'autoroute de la route existante, donc la 175, parce que ça l'amène à traverser la route et, de plus, aider les gens où est-ce qu'eux autres vont être enclavés entre deux routes, tout simplement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2445

C'est ça parce que, en fait, le côté... ceux qui sont au nord, eux, en fait, ils vont être du côté où est-ce que, en fait, actuellement, le Ministère prévoit des mesures, prévoit des écrans antibruit et tout ça.

2450

M. LUC BERNIER :

Oui, ça va de soi mais ça reste que vous êtes enclavé...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2455

C'est ça. Donc vous, en fait, ce que vous dites, c'est de déplacer, si on veut, le croisement avec la 175 actuel plus au nord.

M. LUC BERNIER :

2460

Effectivement. Plus au nord.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2465

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2470

C'est à vous.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2475

J'aurais peut-être une petite question. C'est concernant la partie au sud, c'est-à-dire la route 73 où vous dites qu'il y a des commerces supplémentaires qui ont été apportés. Est-ce que vous pourriez nous dire quels types de commerces, dans ce sens, un peu pour savoir justement si ce sont des commerces reliés, disons, à des services à l'autoroute ou si c'est autre chose?

M. LUC BERNIER :

2480

Non, c'est tout simplement une question d'environnement dans le sens que si on peut leur permettre d'avoir une route plus facile d'accès, je parle juste que... il y a une clinique qui a été développée justement sur le boulevard Talbot vis-à-vis l'autoroute 73, j' imagine que ça leur a donné une possibilité justement d'avoir un environnement un peu plus favorable pour recevoir les gens.

2485

Ça peut être aussi... il y a eu des commerces, je pense à une station-service qui était déjà existante mais que j'ai vu qui a pu s'améliorer avec le temps aussi. Donc, ça leur a permis de peut-être exploiter un peu plus le fait que les résidences ont augmenté puis qui leur a amené un certain bassin de population, une certaine clientèle.

2490

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2495

Bien. Alors, ça veut dire que depuis la venue de la 73, sur le boulevard Talbot il y a eu des nouveaux commerces qui se sont implantés.

M. LUC BERNIER :

Je ne parle pas d'une quantité industrielle, là, je parle de deux à trois commerces que j'ai pu remarquer qui aient pu se développer avec le temps, tout simplement.

2500

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Ah, c'est bien. Merci.

2505

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup de votre participation.

2510

M. LUC BERNIER :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2515

Alors, je vais appeler le dernier intervenant inscrit, monsieur Cemal Sentürk, s'il vous plaît. Bonsoir, bienvenue. Est-ce que j'ai bien prononcé?

M. CEMAL SENTÜRK :

2520

Cemal Sentürk, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Cemal Sentürk, c'est ça.

2525

M. CEMAL SENTÜRK :

Oui.

2530

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous vous écoutons.

M. CEMAL SENTÜRK :

2535

Bon. Dans ma lettre, je vous ai adressé déjà, enfin, quand l'autoroute va passer en arrière de ma maison au 5016, boulevard Talbot, donc je me sentirais comme un prisonnier entre deux routes, simplement.

2540

Tout le monde apporte des solutions. Bon, tant qu'à y être, je vois une carte ici, moi aussi j'ai certaines idées. Je ne suis pas expert, c'est sûr, mais à partir de camping Stoneham, je vois

une ligne de transmission, est de boulevard Talbot, qui va sur la ligne directe jusqu'à un motel ou bien, disons, *bench mark* ou quelque chose, 1334, juste avant la sortie du parc Jacques-Cartier.

2545 Comment est-ce qu'on peut construire une ligne de transmission? Pourquoi pas, on ne peut pas suivre à côté, cette ligne de transmission, en ligne directe, même raccourcir le chemin? C'est sûr, le terrain, c'est accidenté, la montagne et tout, ça existe, mais c'est faisable. Faisons payer les camions, faisons payer entrer dans une autoroute, payons un peu plus au début mais éloignons des... on peut éloigner des résidents, c'est sûr, mais c'est une raison de coût toujours, je pense.

2550 Comme je vois ici, deuxième ligne de transmission à l'est du boulevard Talbot à partir de, disons, 67^e kilomètre jusqu'à peut-être 84, il y a un moyen de faire une autoroute pareil.

2555 Donc, une autre solution peut-être, une autre idée de rêve peut-être, pourquoi on ne construit pas un chemin de fer électrique pour transporter tous ces gros camions sans moteur? C'est un rêve peut-être mais c'est réalisable. Avec le temps, on peut faire quelque chose une première fois au monde, transporter toutes ces machines polluantes sur un train.

2560 Enfin, si l'autoroute se construit, faisons payer les camions encore, ça va augmenter le coût peut-être au Lac Saint-Jean ou ailleurs au pays, mais ils vont transporter moins ou bien ils vont... contrôlons le maximum possible, éviter les accidents. Il n'y a pas de route dangereuse, c'est les êtres humains qui sont dangereux, je pense.

2565 Pourquoi on n'installe pas une caméra de surveillance sur ces autoroutes ou sur cette autoroute qui va aller au Lac Saint-Jean? Sûrement, il y en a des zones très dangereuses et c'est arrivé des accidents. Pour éviter le drame humain, ça ne coûte pas cher installer des caméras de surveillance probablement.

2570 Donc, je ne sais pas quoi dire. Comme plusieurs autres, je suis d'accord que ça dépasse, par le côté est, le maximum possible après le camping Stoneham. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

2575 Merci. J'aimerais savoir à quel endroit exactement vous dites que vous êtes situé?

M. CEMAL SENTÜRK :

5016, boulevard Talbot.

2580

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, si le projet se réalisait tel que proposé par le Ministère, vous seriez, vous dites, enclavé entre les deux routes.

2585

M. CEMAL SENTÜRK :

Exact.

2590 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes éventuellement de ceux qui devraient être expropriés?

2595 **M. CEMAL SENTÜRK :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2600 Oui? Est-ce que...

M. CEMAL SENTÜRK :

C'est à peu près 100 pieds probablement à partir de... 150 pieds à partir de maison.

2605

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et est-ce que vous avez déjà eu des contacts avec le ministère des Transports à cet effet?

2610

M. CEMAL SENTÜRK :

Non.

2615 **LA PRÉSIDENTE :**

Non. O.K. Merci beaucoup de votre témoignage. Je m'excuse, vous avez une carte dans les mains...

2620 **M. CEMAL SENTÜRK :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2625

... à laquelle vous avez fait référence. Est-ce que c'est une carte qui est...

M. CEMAL SENTÜRK :

2630

Topographique.

LA PRÉSIDENTE :

... topographique?

2635

M. CEMAL SENTÜRK :

Oui.

2640

LA PRÉSIDENTE :

Donc, on est capable d'en avoir de même type?

M. CEMAL SENTÜRK :

2645

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2650

Parfait. Merci infiniment de votre témoignage.

Alors donc, je pense que ça va clore cette deuxième partie d'audiences publiques... excusez-moi, pour ce soir, parce que nous en avons d'autres pour demain. Alors donc, nous allons reprendre l'écoute des commentaires et des opinions des gens demain à 13 h 30, ici même, au même endroit. Alors, merci encore, tout le monde de votre patience et merci de vos interventions.

2655

21 h 27 -- FIN DE LA SÉANCE

2660

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

2665

Line Perreault, s.o.