

**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 17**

---

Séance tenue le 27 mai 2005  
Syndicat de la fonction publique  
5100, boul. des Gradins  
Salle Gosselin-Harguindeguy  
Québec

**TABLE DES MATIÈRES**

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

M. PIERRE GRAVEL.....	1
M. LOUIS HUDON.....	7
M. PASCAL GRENIER.....	14
M. GAETAN DRAPEAU.....	27
M. ALDÉE BEAUMONT.....	33
M. DENIS BERNATCHEZ.....	44
MOT DE LA FIN.....	49



**13 h 38 – DÉBUT DE LA SÉANCE**

**LA PRÉSIDENTE :**

5 Je vais appeler le premier intervenant, je ne sais pas s'il est arrivé : monsieur Pierre Gravel?

Bonjour, monsieur Gravel.

10 **M. PIERRE GRAVEL :**

Bonjour, Madame la Présidente.

**LA PRÉSIDENTE :**

15

Bienvenue.

**M. PIERRE GRAVEL :**

20

Bonjour, Madame la Commissaire, Messieurs les Commissaires.

**LA PRÉSIDENTE :**

25

Alors bien vous approcher du micro. Nous vous écoutons.

**M. PIERRE GRAVEL :**

30

Madame la Présidente, je me présente. Pierre Gravel, résident au 5090, boulevard Talbot, ce qui correspond au kilométrage 69,4.

**«Je suis propriétaire de plusieurs lots qui couvrent une superficie d'environ...**

**(Lecture du mémoire)**

35

**«... envers tous les propriétaires en bordure de la future emprise de ce projet.»**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

40

Merci, monsieur Gravel. Alors d'abord, mon collègue a quelques questions.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

45 Bonjour, monsieur Gravel. Alors dans un premier temps, j'aimerais que vous nous  
situiez, je n'entends pas... c'est quoi, la propriété, actuellement? C'est votre maison,  
actuellement, ce n'est pas uniquement un chalet?

**M. PIERRE GRAVEL :**

50

Non, actuellement c'est une résidence annuelle.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

55

C'est une résidence.

**M. PIERRE GRAVEL :**

60

Résidence familiale qu'on habite annuellement.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

65

Et si le projet se réalisait, vous seriez expatrié, c'est-à-dire on devrait... -- exproprié,  
pardon, exproprié, peut-être expatrié aussi! – mais justement, c'est ça un peu que je voulais  
savoir, est-ce que, à ce moment-là, l'intention, sans dévoiler de secret, là, serait de vous installer  
ailleurs sur vos lots ou si vous...?

**M. PIERRE GRAVEL :**

70

Mon intention actuelle... je ne crois pas que je serais en mesure d'accepter une  
relocalisation sur mes lots parce que, admettons qu'ils admettent de faire des chemins de  
desserte, parce que ça prend obligatoirement un chemin public pour pouvoir me relocaliser sur  
mes lots, admettons qu'ils feraient un chemin de desserte, je me retrouverais environ à 1 km,  
1,5 km du premier voisin accessible, sans traverser l'autoroute directement.

75

Donc ce n'est pas une sécurité pour moi, pour ma vieillesse, même, parce que j'ai quand  
même 55 ans, là, puis je n'ai pas envie de me trouver isolé, perdu dans une forêt avec aucun  
voisin proche sur lequel je peux compter, mutuellement, là.

80

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Donc, votre propriété, à ce moment-là, deviendrait un boisé récréo...

**M. PIERRE GRAVEL :**

85

Forestier habitable.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

90 ... forestier habitable, mais ce serait un chalet s'il y avait quelque chose, ce ne serait pas une maison?

**M. PIERRE GRAVEL :**

95 Ça pourrait être un chalet, ça pourrait être une cabane à sucre, ça pourrait être... il y a plusieurs types de petits bâtiments qui sont potentiellement utilisables, faisables.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

100 O.K. Et pour vous, ce serait, si ça devenait un boisé – enfin, je pense que vous nous le décrivez assez bien, là – ça devient extrêmement dangereux et ce que vous souhaitez, c'est l'autoroute jusqu'au kilomètre 76, à ce moment-là?

**M. PIERRE GRAVEL :**

105 C'est ça, parce qu'une autoroute, ça implique des chemins de desserte. En ayant un accès indépendant de l'autoroute, je ne perds aucun droit puis j'ai le plein potentiel d'utilisation de ma terre.

110 Actuellement, j'exploite déjà une petite cabane à sucre familiale, mais elle va disparaître actuellement...

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

115 O.K. Elle sera...

**M. PIERRE GRAVEL :**

120 ... mais j'ai déjà une partie de mes entailles qui sont localisées dans les lots qui vont me rester.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

125 O.K. Très bien, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Juste pour bien comprendre. Est-ce que le projet changerait l'affectation de votre terrain?

130

**M. PIERRE GRAVEL :**

135 C'est une crainte que j'ai par ricochet. Actuellement, ce n'est pas prévu, mais le fait de me ramasser avec un accès forestier pourrait suggérer ou faire penser à d'autres personnes que maintenant on va changer le règlement de zonage puis on va rendre ça seulement forestier.

**LA PRÉSIDENTE :**

140 O.K. Mais quand vous dites que vous allez devenir un accès forestier, actuellement vous n'avez pas un accès forestier?

**M. PIERRE GRAVEL :**

145 Non, je suis directement sur le boulevard Talbot...

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K., et...

150 **M. PIERRE GRAVEL :**

... puis à travers tous mes sentiers, mes chemins, je peux aller sur mes lots arrière sans aucun problème.

155 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et donc avec la configuration proposée par le ministère des Transports, c'est que vous n'auriez plus cet accès direct?

160 **M. PIERRE GRAVEL :**

Exactement.

**LA PRÉSIDENTE :**

165 Donc vous auriez, on vous configurerait un accès dit forestier pour avoir accès à...

**M. PIERRE GRAVEL :**

170 L'ensemble de mes lots ou...

**LA PRÉSIDENTE :**

... à l'ensemble de vos lots?

175

**M. PIERRE GRAVEL :**

... ou un par lot, parce que normalement, le Ministère avait dit qu'il y aurait un accès forestier par lot, et moi j'ai quatre lots qui ne seront pas affectés.

180

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

185

**M. PIERRE GRAVEL :**

Mais il y en a un qui est comme parallèle, qui fait la jonction entre certains lots et l'emprise de la future autoroute.

190

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et donc, ce qu'on comprend, c'est que la configuration de votre accès à votre propriété changerait?

195

**M. PIERRE GRAVEL :**

Exact.

200

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il y aurait aussi rétrocession de terrains? Non?

205

**M. PIERRE GRAVEL :**

Non, je ne pense pas.

210

**LA PRÉSIDENTE :**

Non. O.K. Donc, est-ce que vous avez déjà discuté avec le ministère des Transports de cet aspect-là ou avec la municipalité concernant l'application?

215

**M. PIERRE GRAVEL :**

Avec le ministère des Transports, j'ai rencontré nos charmants collègues, en arrière, là, quelques fois, j'ai exprimé mon désaccord, mais actuellement la commande qui est placée, c'est de faire au moindre coût une voie sécuritaire, puis moi je ne trouve pas ça sécuritaire pour moi, un accès forestier dans ce sens-là.

220

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Est-ce que vous avez parlé de la problématique du déneigement pour votre accès éventuellement, si c'était avec la configuration qui est proposée par le Ministère?

**M. PIERRE GRAVEL :**

225

J'ai souligné la question à la première partie des audiences...

**LA PRÉSIDENTE :**

230

Oui?

**M. PIERRE GRAVEL :**

235

... puis on m'a dit que ça serait sécuritaire, mais j'ai de la misère... je ne suis pas capable de convenir la même chose qu'eux autres.

**LA PRÉSIDENTE :**

240

O.K. Actuellement, votre terre, vous en faites quoi? Qu'est-ce que vous faites comme exploitation?

**M. PIERRE GRAVEL :**

245

Actuellement, je fais un peu de sirop d'érable pour la famille puis ces affaires-là...

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

250

**M. PIERRE GRAVEL :**

... je peux... une bonne quantité quand même. J'exploite ma forêt, je fais un peu de chasse, un peu de raquette, un peu de toutes sortes de choses à l'année; à l'année je suis toujours dessus.

255

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais donc, vous... je m'excuse, peut-être qu'en début de l'intervention vous l'avez dit... Est-ce que vous vous attendez à être exproprié ou pas?

260

**M. PIERRE GRAVEL :**

C'est prévu, je suis encerclé comme étant exproprié.

265

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Donc, vous seriez éventuellement exproprié...



**M. PIERRE GRAVEL :**

270

Exact.

**LA PRÉSIDENTE :**

275

... avec le tracé proposé.

**M. PIERRE GRAVEL :**

280

C'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

285

O.K. Ce que vous ne savez pas, c'est est-ce que ce serait déplacé sur votre terrain ou carrément vous devriez trouver un autre endroit?

**M. PIERRE GRAVEL :**

290

Il n'y a pas personne actuellement dans le projet qui est capable de savoir ce que c'est qui va lui arriver au point de vue projet, si on va être déplacés ou relocalisés. Même hier, avec les suggestions qui ont été faites, on ne peut pas le savoir encore.

**LA PRÉSIDENTE :**

295

Merci. Merci beaucoup, monsieur Gravel, de votre témoignage.

**M. PIERRE GRAVEL :**

300

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors je vais appeler le prochain participant, monsieur Louis Hudon, s'il vous plaît.

305

Alors bonjour, monsieur Hudon.

**M. LOUIS HUDON :**

310

Bonjour.

**LA PRÉSIDENTE :**

Bienvenue.

**M. LOUIS HUDON :**

315

Merci. Bonjour, je me présente, Louis Hudon, je suis un résident de Stoneham. Je présente mon mémoire, je vais vous présenter un peu qui je suis.

320

Je suis un résident depuis 2 1/2 à Stoneham, j'ai habité Baie-Comeau 16 ans, Chicoutimi-Nord 3 ans, j'ai habité dans la ville de Sherbrooke 5 ans, 3 ans à Sept-Îles et 5 ans dans la région de Montréal. Toute ma famille, côté maternel, paternel, sont de Chicoutimi.

Mon intérêt, moi, porté au projet comme citoyen de la municipalité de Stoneham...

325

**«... n'était que purement curiosité...»**

**(Lecture du mémoire)**

330

**«... respecter l'environnement et les principes du développement durable.»**

J'ai tiré ces recommandations d'une étude qui avait été déposée, c'est le PR1-B.

**«Mes préoccupations sont venues à la suite des présentations publiques...»**

335

**(Lecture du mémoire)**

**«... publiques sur l'environnement, mes sincères remerciements.»**

**LA PRÉSIDENTE :**

340

Merci beaucoup, monsieur Hudon. Alors ma collègue va commenter, questionner.

**M. LOUIS HUDON :**

345

Oui?

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

350

Bonjour, monsieur Hudon.

**M. LOUIS HUDON :**

Bonjour.

355

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

Alors de votre présentation, on comprend que vous êtes favorable au tracé dans l'axe...

**M. LOUIS HUDON :**

360

Exact.

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

365

... du kilomètre 60 jusqu'au kilomètre 70.

**M. LOUIS HUDON :**

370

Exactement.

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

Pour vous...

375

**M. LOUIS HUDON :**

70 ou 74, là... ce que moi j'étais favorable, c'est que – on débat depuis un bout de temps déjà – c'est que l'axe a quand même des portions qui sont vraiment... elles sont droites puis ce qu'on propose, en partant du kilomètre 60, là, on contourne l'axe existant, on revient, on retransverse.

380

Moi, ce que je proposais, c'est qu'on a déjà un axe qui est là, mais c'est surtout l'accès routier, le quatre voies séparées avec des accès *centrals* et *latéraux* pour éviter justement qu'on doive faire des voies de dessertes essentielles puis qu'on entaille encore plus grand, là, dans le secteur.

385

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

Donc, vous avez... en fait, vous trouvez que la voie de contournement entraînerait plus d'impact sur le milieu...

390

**M. LOUIS HUDON :**

Entre autres.

395

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

... milieu physique, oui?

400

**M. LOUIS HUDON :**

Oui, puis je tiens à le dire, je ne l'ai pas souligné dans mon mémoire, là : je ne suis pas pro-environnement ou... sauf que ma logique me dit qu'il y a déjà une route qui est là, on a déjà un axe qui est là, on peut faire avec.

405

Puis quand je me réfère avec la partie du boulevard Talbot, secteur Laterrière à Saguenay, puis qu'on nous a confirmé que c'était une portion de route qu'il n'y a à peu près pas d'accidents puis pour y aller régulièrement au Saguenay, c'est une voie qui circule vraiment très bien.

410

Alors c'était vraiment à ce niveau-là. Je considère que d'éviter de faire une autre cicatrice, justement, dans le décor, ce n'est pas nécessaire. Ça fait que c'est beaucoup plus ça.

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

415

Maintenant, dans la dernière partie de votre mémoire, vous mentionnez qu'il serait intéressant de prévoir un carrefour pour desservir les gens du Saguenay à leur arrivée dans la région de Québec. Est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu plus ce que vous entendez par là?

420

**M. LOUIS HUDON :**

Bien, ce que je me suis rendu compte, moi, depuis que je suis petit bonhomme – on habitait Québec quand j'avais 4-5 ans, la famille était au Saguenay, on y allait régulièrement, souvent – puis bon, bien L'Étape était l'arrêt que tout le monde fait, là, dans les deux directions.

425

Par contre, depuis que justement L'Étape a brûlé puis maintenant c'est juste une station, les gens... puis pour parler avec beaucoup de monde, arrêtent beaucoup à Stoneham, là. On a un Pétro-Canada qui est là, il y a un restaurant. Puis pour l'entrée des gens à Québec, c'est à peu près le meilleur point, les gens s'en rendent compte aujourd'hui. C'est que s'ils s'en vont vers Montréal, ils font le stop là, ils vont *gazer*, vont manger, vont aux toilettes; ils traversent la ville de Québec ensuite puis il n'y a pas d'arrêt à faire à l'intérieur.

430

Dans l'autre sens aussi, les gens arrivent d'un peu partout et c'est devenu un point qui est vraiment achalandé, alors les gens... moi, ce que je me suis rendu compte, c'est qu'en utilisant ce secteur-là, on pourrait favoriser... quand je dis la porte du Saguenay-Lac-Saint-Jean ou la porte de la Vieille Capitale, c'est que j'ai habité 16 ans sur la Côte-Nord puis des arrêts, on doit en faire, et question de sécurité, là, de juste relaxer, c'est important.

435

Ça fait que quand je dis ça, là, «la porte», c'est que c'est vraiment pour faire un carrefour qui soit économique, mais qui soit quelque chose que les gens puissent arriver à Québec ou dans l'autre direction, vers le Saguenay, arrêter, prendre le temps.

440

Puis mon point suggérait, en faisant ça, bien la Ville de Stoneham pourrait en profiter évidemment pour faire son entrée aussi par le tourisme au lieu d'avoir justement une autoroute qui passe et qu'on ne voit plus du tout la ville de Stoneham, ça fait que...

445

450 Qui est un point qui, à mon avis, devrait se faire, c'est un centre de ski qui est présent, il y a plusieurs industries touristiques, on parle de la rivière Jacques-Cartier, ça fait que c'est un peu ça, quand moi je dis «un croissant», c'est un croissant économique, un endroit où les gens pourraient faire un peu leur arrêt.

455 On en a une petite porte, de la porte du Nord quand on monte sur l'autoroute 15 dans les Laurentides, à l'époque c'était plus achalandé, maintenant c'est peuplé vraiment jusque-là.

460 Mais quand je dis «pour les régions qui ne sont pas limitrophes», ce que je veux dire, c'est que c'est des régions qui ne se touchent pas, là. Tu sais, on a un 100, 200 km à faire en partant de ce point-là, ça fait que c'est pour ça que de la réaction des gens, en avoir parlé beaucoup avec le milieu, je suis allé aux audiences au Saguenay, j'ai rencontré beaucoup de gens aussi, j'ai essayé de prendre le pouls qu'est-ce qui se disait, qu'est-ce qui se fait, puis mon consensus, ma proposition, c'était de créer ce pôle-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

465 Juste pour ajouter : est-ce qu'on comprend qu'autrement dit vous voudriez maximaliser ce qui est... actuellement se fait? Si on veut dire, ça se fait par le Pétro-Canada, par le Esso dans l'autre sens, où les routiers arrêtent, où les gens arrêtent de toute façon?

**M. LOUIS HUDON :**

470 Bien, maximaliser, là, dans le sens que les gens, il faut qu'ils aient un endroit qui est facile à arrêter, qu'ils puissent faire les services qu'ils veulent, puis à partir de là, évidemment on maximalise, là, c'est certain, ça fait que... mais il faut que ce soit quelque chose qui est facile à faire.

475 On le voit, on s'en va en Ontario, en traversant la frontière québécoise, en entrant en Ontario, vous avez de grosses aires de services qui sont justement... les gens vont faire la détente : «Bon, on s'en va où?» On va vraiment faire un repos, on va manger, on va... puis ça c'est important.

480 Parce que j'écoutais le maire de Saguenay, monsieur Tremblay, quand il a présenté sa présentation la semaine passée, puis il disait : «Vous savez, quand nos enfants partent, on a peur.»

485 Puis ce qu'on se rend compte, c'est que leur crainte... bien évidemment, la route est vilaine, là, on le sait, il fait mauvais plus qu'ailleurs, mais de pouvoir arrêter là, de créer un arrêt dans les deux sens, à mon avis je pense que ça pourrait être quelque chose qui pourrait être bénéfique aussi.

490 Mais ça, c'était une suggestion supplémentaire, mais mon premier point est toujours que je préconise un quatre voies séparées avec des accès *centrals*, *latéraux*, pour éviter justement d'aller vraiment trop large au niveau de la... puis toujours dans l'axe. C'est ce que je proposais.

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

495

Mais dans le... également une autre suggestion qui est de créer une aire de services entre les kilomètres 61 et l'entrée du mont Wright, est-ce que ce serait associé à ce que vous venez de mentionner?

500 **M. LOUIS HUDON :**

Bien, ce que je viens de vous parler, c'est ça, exactement.

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

505

Ce serait un ensemble?

**M. LOUIS HUDON :**

510

C'est ça.

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

515

O.K. Parfait. O.K.

**M. LOUIS HUDON :**

Exactement.

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

O.K. Merci.

**M. LOUIS HUDON :**

525

Merci.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

530

J'aimerais revenir sur la question de la variante dans l'axe versus contournement. Vous dites dans votre mémoire que l'acquisition de résidences serait à peu près équivalente. Expliquez-nous un peu parce que nous, depuis le début des audiences, ce qu'on entend, c'est... on parle d'environ 160 résidences acquises dans le tracé dans l'axe, et environ 80, 90 en fait dans le contournement.

535

Comment est-ce que vous arrivez à dire que c'est équivalent? Est-ce que vous avez une...?

**M. LOUIS HUDON :**

540

Ah, moi, je vais vous dire, je n'ai pas fait de calcul scientifique, j'ai posé une question l'année passée, au printemps passé aux présentations à Stoneham et c'est ce qu'on m'avait répondu.

545

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K.

**M. LOUIS HUDON :**

550

Alors... puis là, si on parle de 160 résidences versus 80, évidemment si on fait un quatre voies séparées avec des accès *latéraux*... pas des accès *latéraux* mais une emprise ou une voie de desserte, évidemment on entame encore plus large. Tandis que si on a un quatre voies séparées avec des accès *centraux*, *latéraux*, autrement dit un boulevard élargi, là, si vous voulez un peu l'expression – si vous avez l'image de Laterrière, là, vous êtes allé beaucoup dernièrement, vous pouvez voir ce que je parle – on n'entame pas vraiment beaucoup plus large que ce qui est en ce moment. C'est pour ça...

555

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

560

O.K. Donc, c'est une information, en fait, ce n'est pas validé d'une façon officielle? Ce n'est pas un document que vous avez trouvé...?

**M. LOUIS HUDON :**

565

Non, absolument, c'est une réponse qu'on m'avait confirmée...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

570

O.K.

**M. LOUIS HUDON :**

... quand j'ai posé une question l'année passée à la municipalité de Stoneham.

575

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci.

580 **M. LOUIS HUDON :**

Merci.

585 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, merci beaucoup, monsieur Hudon.

**M. LOUIS HUDON :**

590 Ça me fait plaisir. Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors je vais appeler le prochain participant, monsieur Pascal Grenier, s'il vous plaît.

595

Alors bienvenue, monsieur Grenier.

**M. PASCAL GRENIER :**

600 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Nous vous écoutons.

605

**M. PASCAL GRENIER :**

Merci. Alors je remercie d'abord le BAPE de nous donner l'occasion de s'exprimer sur un projet comme celui-là, c'est une belle participation démocratique, là.

610

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

615 **M. PASCAL GRENIER :**

Pour ma part, je vais me présenter. D'abord, je suis un gradué en foresterie de 68, actuellement à la retraite. J'ai travaillé pendant 12 ans au Service de la faune du Québec et fréquemment dans ce qu'on appelait à ce moment-là le parc des Laurentides, et puis j'étais chargé de la recherche sur l'original au Québec.

620

Un de mes projets de recherche, c'était les accidents de la route dans la réserve faunique des Laurentides; j'ai d'ailleurs envoyé une publication à ce sujet-là, j'ai déposé une publication, là, datant des années 74-75, quelque chose comme ça, dans *Le Naturaliste canadien*.



625

Ensuite ma carrière s'est orientée vers l'environnement, j'ai travaillé 20 ans au ministère de l'Environnement du Québec comme chargé de projets routiers aux évaluations environnementales.

630

J'ai milité toute ma vie dans les groupes environnementaux aussi et actuellement je suis responsable du groupe de simplicité volontaire de Québec, mais je m'exprime ici à titre personnel, même si j'ai signé comme simplicitaire, vous allez voir ça sur mon mémoire, c'est comme adepte de la simplicité volontaire, non pas comme responsable du groupe.

635

Alors je dois m'excuser aussi parce que je n'ai pas eu le temps de réviser le dossier actuel qui a été déposé devant la commission, là, je n'ai pas eu le temps de lire l'étude d'impact et de commenter, mais j'ai soumis mon mémoire à la lecture de... pas mon mémoire, ou plutôt un article que j'ai écrit en 2002 puis qui a paru dans *Le Soleil*, et puis on m'a dit... des gens éclairés, là, m'ont dit que c'était un document qui pouvait apporter des éclairages intéressants à la commission, c'est pourquoi je l'ai présenté, mais je le présente un peu comme une position historique et puis naturellement les chiffres ne seront plus très exacts, les données vont être changées, mais je pense que le fond des éléments que j'amène, les idées, la plupart doivent être encore pertinentes.

640

645

Alors donc, les premiers ministres ont annoncé en 2002, au moment où j'ai écrit l'article ils venaient d'annoncer la décision d'investir pour la construction d'une autoroute dans la réserve faunique des Laurentides. Alors ceci avait une allure de progrès, mais était un aboutissement essentiellement politique, à mon point de vue, de plusieurs mauvaises décisions et c'est ce que je vais essayer de démontrer, soit que ce projet-là est une succession de mauvaises décisions.

650

Alors vous verrez mes suggestions à la fin, plutôt que de sortir les centaines de millions, peut-être même le milliard, je ne sais pas au juste à comment est rendu estimé le projet, la recherche du bon sens et de la simplicité dans l'ensemble de ce dossier serait bien plus avisée.

655

Alors, si mon raisonnement est bon, la principale justification du projet, c'est la sécurité et, j'ai aussi entendu parler, le développement du Saguenay-Lac-Saint-Jean. On va surtout s'attarder à la question de la sécurité.

660

Selon mes statistiques, il y a des accidents, c'est certain, mais les statistiques de l'époque que j'ai compilées il y a 3-4 ans, il n'y avait pas plus d'accidents sur cette route-là que sur des routes comparables au Québec. Alors je vous donne des chiffres : 300 accidents pour 5000 véhicules par jour, ça semble comparable à d'autres routes, ça sera à vous de voir, là, mais j'ai même vu un article circuler dans le journal un moment donné qui disait la même chose, là, de quelqu'un d'autre.

665

Aussi, une bonne chose qui a été faite par le ministère des Transports, ça a été d'améliorer cette route-là. Depuis une vingtaine d'années, il se fait des améliorations importantes, ils ont investi – j'ai un chiffre ici, de l'époque – 20 M\$ sur 10 ans, si bien qu'il y a à

670 peu près partout des voies de dépassement dans les pentes. Il y en a à peu près partout maintenant entre Québec et le Lac-Saint-Jean.

675 Alors si on examine plus à fond la question de la sécurité, si c'est vraiment ça qui est la justification principale du projet, d'après les rapports de police que j'ai examinés, moi, à l'époque quand je faisais de la recherche sur l'original, et je pense que c'est encore vrai aujourd'hui, la principale cause des accidents dans les rapports de police – quand on voit le rapport de la police, là, il faut les passer individuellement, c'est un travail de moine – la majorité des accidents c'est des excès de vitesse, qui est comme la cause mentionnée par les policiers.

680 Chose curieuse – alors là, voilà la première mauvaise décision à mon point de vue, c'est qu'il y a maintenant 6 ou 7 ans, on a fermé le poste de police de L'Étape pour faire du contrôle policier à partir de Québec et de Chicoutimi. On nous a dit à l'époque que ça ne changerait pas le niveau de la sécurité, mais je suis persuadé que ce doit être le contraire.

685 Alors ça, à mon avis, c'est une très mauvaise décision. Devant un constat que c'est l'excès de vitesse qui est la principale cause des accidents, il me semble que c'est le contraire qu'on aurait dû faire, c'est augmenter la sévérité, justement, du contrôle policier pour qu'on puisse avoir dans la réputation de cet endroit-là, comme c'est un endroit où on est sévère pour la vitesse, si c'est ça qui est le principal problème.

690 L'autre aspect que j'ai examiné de plus près il y a une trentaine d'années, c'est la question des accidents avec les orignaux. À l'époque puis encore aujourd'hui, je suis pas mal certain, il y avait une cinquantaine d'accidents avec les orignaux par année. Imaginez... j'ai vu dans des chiffres, là, que j'ai vu passer, c'était la deuxième cause d'accidents dans la réserve forestière des Laurentides.

695 Alors c'est donc un problème important. Dans le temps, nous autres, on ramassait les orignaux – il y a un technicien de la faune, ici dans la salle, qui pourrait vous le dire, il l'a fait lui-même – on ramassait les orignaux sur la route, là, que les gens avaient frappés; au mois de juin, juillet, là, on ramassait ça quasiment tous les jours.

700 Imaginez... à mon avis, moi, il y a une très grande négligence de la part des autorités et spécialement le ministère des Transports de ne pas avoir fait de recherches et mis en place des moyens efficaces pour régler une affaire de même.

705 Il y en a des moyens. Justement, il y a cinq ou six ans il y a eu des efforts qui ont été mis, certains efforts de la part du ministère des Transports, puis ils ont trouvé un moyen très simple. Vous savez, nous autres, dans le temps, on avait déterminé que les orignaux sont attirés sur le bord du chemin en été parce qu'ils viennent boire de l'eau salée.

710 Hein, les vaches, vous savez ça, ça mange des blocs de sel, ça liche les blocs de sel, un orignal c'est un ruminant, c'est la même chose, il vient sur le bord de la route parce qu'il y a du sel parce qu'ils mettent des quantités astronomiques de sel dans la réserve, vous allez avoir les chiffres dans mes publications. Alors l'eau demeure salée très longtemps.

715 Alors les orignaux, surtout au printemps, viennent le long de la route pour s'abreuver  
surtout le soir. Alors là, vous comprenez bien que les automobilistes ne les voient pas, alors ils  
rentrent dedans et ça fait des accidents assez graves parce que l'original est haut sur pattes, il  
bascule sur le *windshield*, hein, alors ça fait des gens blessés puis ça fait des accidents graves.

720 Alors donc, il y a cinq ans – il y a 7-8 ans maintenant – le Ministère a trouvé un moyen  
très simple : ces mares d'eau salée-là, les vider avec une pelle mécanique, puis comme on  
pouvait... moi, j'ai fait ça pendant un bout de temps quand j'étais en place, j'avais commencé ça,  
et puis ça ne donnait pas les résultats attendus parce qu'il restait toujours de l'eau dans le fond  
des mares.

725 Alors simplement ils ont imaginé de mettre des cailloux, des cabochons, là, des petits  
cailloux ronds, dans le fond de ces trous-là, alors l'eau reste là, parce que c'est très difficile  
d'éliminer l'eau, parfois quand le milieu est argileux surtout, là, et puis, bon, bien l'eau est en  
730 bas, mais sur le dessus il n'y a pas d'eau puis les orignaux se tournent les pattes là-dedans, ça  
fait qu'ils n'y vont pas.

C'est tout simple, ça ne coûte pas cher, puis comment ça se fait qu'on n'a pas fait ça il y  
a 30 ans? C'est quasiment criminel quand on considère le nombre de personnes qui se sont  
blessées, tuées dans des accidents comme ça.

735 Alors vous savez, quand on pense qu'on est allés sur la lune il y a bien des années puis  
qu'on n'a même pas réglé des problèmes aussi insignifiants que ça, que le monde se tuait, là, on  
peut se poser des questions.

740 Donc ça, c'est la deuxième mauvaise décision, à mon point de vue, et puis je suis  
persuadé qu'encore aujourd'hui il y en a encore beaucoup d'accidents de la route avec des  
orignaux, je suis persuadé que tous les endroits n'ont pas été corrigés.

745 Une autre mauvaise décision, c'est le transport des hydrocarbures au Saguenay-Lac-  
Saint-Jean. Vous le savez, il y a peut-être 10 ans ou 15 ans, les hydrocarbures, pour la région  
du Lac-Saint-Jean, étaient transportés par bateau à l'automne, puis ils avaient leur réserve pour  
l'année, pour l'hiver.

750 Alors je ne sais pas quelle tête intelligente a trouvé comme idée que c'était bien mieux de  
transporter ça avec des camions, alors là on se retrouve avec un paquet de camions qui circulent  
sur cette route-là et puis on m'a dit... j'ai lu à quelque part qu'il y avait 8 % du transport de  
camions qui était ces hydrocarbures-là. Alors à mon avis, c'est peut-être un peu moins  
économiquement rentable, mais pas beaucoup parce que le transport par bateau, c'est ce qu'il y  
a de moins dispendieux.

755 Alors où est la logique de cette décision-là quand on considère tout l'effet sur la sécurité  
sur les routes, la dégradation des routes avec ces camions-là qui n'en finissent plus, là? En tout

cas, c'est une autre très mauvaise décision à mon point de vue, qui peut être jointe aussi à toute la question du transport des marchandises.

760

Hein, tout le transport des marchandises qui sont justifiées par la question du *just in time*, là, hein, on n'a plus d'entrepôt, les camions transportent tout maintenant, on élimine à peu près le train et puis le bateau.

765

Ça rentre un peu dans le même contexte de ces décisions-là qui sont un peu décrochées même des réalités financières, vous savez. Je suis persuadé que ce n'est pas rentable si on calcule tout. Il y a juste les compagnies qui font de l'argent avec ça. Le gouvernement, la société, le monde se tue sur les routes, ça brise les routes, ça coûte plus cher à la société, mais c'est les décisions que nos gouvernements ont prises. Alors ça aussi, c'est une mauvaise

770

décision.

Alors l'accumulation de ces décisions-là, ça l'a culminé avec un moment donné une décision qui est arrivée des premiers ministres de construire une autoroute entre Québec et le Lac-Saint-Jean suite à une contestation au Lac-Saint-Jean, très forte, d'un groupe qui s'appelle

775

Action-Bleuets.

À mon avis, une construction d'une autoroute comme celle-là, ça n'enlèvera pas l'essentiel des problèmes où les gens, quand ils circulent sur cette route-là, se sentent comme isolés. Ils ont peur de tomber en panne, de faire un accident en plein bois. Ça, c'est une partie

780

du problème.

À mon avis, un groupe comme Action-Bleuets aurait été bien plus avisé, plutôt que de s'acharner d'une façon simpliste à demander la construction d'une autoroute, plutôt de miser sur les problèmes que j'ai énumérés avant, là, quand ils ont décidé d'éliminer les bateaux pour

785

transporter le pétrole, c'est là que devait se faire l'action.

Quand le monde se tuait avec des accidents avec des orignaux, c'est là qu'aurait dû se faire l'action, puis ça a été publié dans les journaux de l'époque. Ils ont comme... ça, ce n'était comme pas intéressant, c'était bien plus spectaculaire de demander une autoroute. À mon avis,

790

ils n'ont pas fait les bonnes choses au bon moment.

Alors là, je vous fais une série de suggestions de moyens simples pour améliorer la situation. Oui, il y a un problème de sécurité, c'est vrai qu'il faut essayer de réduire les accidents le plus possible. Moi, j'ai fait une liste, là, pas exhaustive, quelques idées :

795

Accroître les points de service en augmentant le nombre de garages et de restaurants. Si on a deux points aux deux extrémités de ça puis il n'y a rien entre les deux, les gens disent, hein : «On file d'un bout à l'autre, on pèse sur le citron.» C'est naturel, c'est normal, alors si on faisait des services en cours de route, des aménagements intéressants – quelqu'un parlait d'une halte routière, quelque chose du genre, un point de services, là – pourquoi pas en faire plusieurs, mais dans la réserve?

800

Rétablir et même augmenter la présence policière dans la réserve. Naturellement, je l'ai dit tout à l'heure.

805

Accroître la présence des téléphones publics, aussi simple que ça. Ça augmente le sentiment de sécurité.

810

Accroître la présence des employés d'entretien du MTQ, spécialement en hiver pour améliorer l'entretien car les précipitations nivales, hein, les précipitations de neige y sont très élevées.

815

Même moi je verrais, vous savez quand on se met à chercher des moyens, sans essayer de sortir des millions, là. Par exemple, pourquoi... je sais que lors des premières tempêtes de neige – ça tombe dans le parc bien plus tôt que dans le reste de la région de Québec – bien, il y a beaucoup de gens qui n'ont pas leurs pneus d'hiver, ils s'enfilent dans la réserve pour traverser ça alors qu'il y a de la neige. Alors on pourrait simplement, là, faire un contrôle policier à l'entrée des deux extrémités, puis les gens qui n'ont pas de pneus d'hiver, ça serait bien plus intelligent de leur dire : «Bien, allez-vous-en chez vous.» Hein, ça ne coûte rien, ça.

820

Régler le problème des orignaux. C'en est un facile à régler, là, ça devrait être fait, ça, depuis longtemps.

825

Accroître l'éclairage à des points stratégiques, par exemple comme à l'entrée de L'Étape, là, ou à des places où il y a des services. Mettre de l'éclairage, ça rendrait les lieux moins déserts, moins sauvages.

830

Rétablir l'alimentation en hydrocarbures du Lac-Saint-Jean par bateau; favoriser le plus possible le transport en général des marchandises venant ou se dirigeant dans cette région en utilisant le train ou le bateau.

Continuer à améliorer la route localement, comme le Ministère l'a fait.

835

À mon avis, ça serait des choses bien mieux que d'aller construire bêtement une autoroute où on investirait des millions avec peu de résultat, à mon point de vue, sur la sécurité, pas plus que sur le développement.

840

Vous savez, au Lac-Saint-Jean, des fois on entend ça, hein, parce que les gens font l'exode, les jeunes font l'exode du Lac-Saint-Jean puis on dit : «On va construire une autoroute.»

845

À mon avis, on devrait plutôt essayer de trouver des idées intelligentes pour bien développer le Lac-Saint-Jean plutôt puis investir l'argent là-dedans plutôt que d'investir l'argent sur une autoroute. Comme, par exemple, des idées comme favoriser... des choses très simples, là, comme favoriser l'achat local plutôt que d'aller acheter chez Wal-Mart, là, puis on voit ce qui est arrivé à Jonquière, là. Si on achète des produits locaux, bien on va favoriser simplement les gens locaux, hein, c'est aussi simple que ça.

850 Il y a aussi une initiative intéressante que j'ai vue en Europe. Par exemple – puis ça, ce serait bien approprié pour le Lac-Saint-Jean – il y a des villages qui se sont déclarés... il y avait l'exode des gens du village, des jeunes, ils se sont déclarés écovillages, villages écologiques.

855 Ah là, ça a donné comme un nouveau statut, puis là ils ont changé juste quelques pratiques parce que bien souvent les gens de la campagne ont déjà beaucoup des pratiques écologiques, mais ce que ça l'a créé, ça l'a attiré des jeunes qui avaient justement des valeurs semblables à eux autres, qui voulaient pratiquer l'écologie, et puis ils ont repeuplé leur milieu et puis c'était des gens qui étaient un peu dans les mêmes valeurs, ça n'a pas amené comme une industrie, là, un parachutage, puis des fois de la pollution locale.

860 Puis il y a des livres là-dessus, c'est écrit sur ces choses-là. Les gens qui veulent développer le Lac-Saint-Jean ou ailleurs, là, il y en a des documents là-dessus. Alors il y a plein d'idées. Je n'ai pas fait une recherche exhaustive, mais c'est là-dedans à mon avis qu'on devrait aller, plutôt que d'investir des centaines de millions sur un projet qui ne donnera pas les résultats attendus, même sur le plan du développement.

865 Un dernier point que je n'ai pas mentionné dans le mémoire, mais moi qui me préoccupe beaucoup, c'est l'étalement urbain que produirait, dans la région de Québec tout au moins, là... vous savez, l'étalement urbain, c'est rarement vu comme un problème environnemental d'importance, mais il y a des auteurs qui ont reconnu l'étalement urbain comme le principal problème environnemental parce qu'il entraîne tous les autres ou une grande partie des autres.

870 Vous savez si, par exemple, quelqu'un... si ça se construit, cette autoroute-là, il y a bien des gens qui vont partir de Québec puis qui vont s'en aller se *pitcher* au fond de Stoneham pour résider là à l'année. Beaucoup d'entre eux vont travailler au centre-ville de Québec ou dans la région, vont faire le voyageur soir et matin.

875 Bien, une maison construite dans le fond de Stoneham, ça veut dire que ça va durer au moins 100 ans qu'une personne va partir de Stoneham à tous les jours, va descendre 40-45 km, 35 km, au centre-ville de Québec. Tous les services qu'il va avoir chez lui, les gens vont devoir... toute la chaîne, Hydro-Québec, la poste, tout ça, là, vous multipliez tous les effets environnementaux.

880 Quand j'entends parler des effets environnementaux, moi, la coupe des arbres ou la pollution de la rivière Hurons par le sel, c'est des peccadilles à côté de ça. Les vrais problèmes sont là, à mon avis, ça c'est un problème majeur. C'est rarement soulevé ou en tout cas mis l'accent comme il se doit.

Alors le dernier paragraphe, je vais vous le lire :

890 **«Nos politiciens font souvent un gaspillage éhonté des fonds publics par des décisions électoralistes sans vue d'ensemble et sans prendre conseil de leurs employés. On brandit triomphalement les millions alors que les solutions avancées ne correspondent que très peu aux véritables problèmes. C'est un bel**

**exemple où nos sociétés opulentes utilisent un éléphant pour écraser une souris.»**

895

Quel gaspillage!

**«La simplicité serait souvent un bien meilleur guide dans de nombreuses décisions politiques.» Quelle évidence!**

900

**«Et quand on pense que près de la moitié de l'humanité vit avec moins de 2 \$ par jour... »**

Quelle injustice!

905

Alors voilà.

**LA PRÉSIDENTE :**

910

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

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

Bonjour, monsieur Grenier.

915

**M. PASCAL GRENIER :**

Bonjour.

920

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

Alors vous nous avez fait plusieurs suggestions qui permettraient selon vous de réduire les problèmes de la route actuelle. J'aimerais aborder avec vous la question de la grande faune, des collisions avec les orignaux.

925

Bon, vous avez mentionné que ces animaux-là sont attirés par la présence des mares salines, donc le sel de déglçage qui s'accumule sur les bordures de route, et le fait de vider les mares. C'est que le promoteur a présenté différentes mesures pour contrer ce problème-là. Alors il est prévu de vider, finalement, ces mares-là, et également de mettre des cailloux dans le fond justement des mares pour créer des milieux qui sont moins attirants pour l'animal.

930

Et également, le promoteur propose de créer aussi des mares de compensation, c'est-à-dire des mares salines à l'extérieur de l'emprise, plus loin de l'emprise. Également, il propose d'installer des clôtures ainsi que des passages, là, pour les animaux.

935

Alors j'aimerais ça avoir votre point de vue sur ces différentes mesures-là, l'efficacité que ça pourrait avoir.

**M. PASCAL GRENIER :**

940

Bien, à mon avis on devrait procéder par étapes. Vous savez, construire des clôtures, faire des passages pour animaux, c'est des choses assez dispendieuses. Est-ce que la densité... il y a des places, dans certains pays, où la densité animale, la densité des grands cervidés est suffisamment élevée pour justifier... où il y a des animaux qui traversent souvent la

945

route comme en migration ou des choses comme ça, mais l'orignal, c'est un animal qui vit dans un territoire... ce n'est pas un territoire mais une aire d'utilisation relativement restreinte, qui ne fait pas des grandes migrations.

950

C'est un animal assez sédentaire et puis il n'y a pas de densités très fortes, alors je ne suis pas sûr que des aménagements comme celui-là, soit des passages souterrains, là, ou des clôtures... Ça pourrait peut-être être justifié si on s'aperçoit qu'en éliminant les problèmes d'attraction locale, avec les mares, on règle ça d'abord, s'il reste encore des accidents importants dans certaines zones possiblement.

955

Comme la partie sud du parc entre autres, là, il n'y a pas de chasse qui se produit, la forêt Montmorency est là, la réserve de la Jacques-Cartier... le parc de la Jacques-Cartier l'autre côté, il y a une bonne densité d'originaux. Là, il y a beaucoup... puis il y a deux fois le trafic. En haut, ça se divise en deux, à partir de...

960

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

La 169.

**M. PASCAL GRENIER :**

965

... à la jonction Chicoutimi et Lac-Saint-Jean, là le trafic est divisé en deux, il y a moins de circulation.

970

Voyez-vous, il faudrait que ça soit regardé un peu à la pièce, là, mais de façon pas itérative mais graduelle, là, vous savez. Moi, à mon avis, on devrait intervenir d'abord sur les mares, c'est certain.

975

D'ailleurs, ceux qui sont fréquentés, vous savez, ça se voit facilement, c'est comme un sentier de vaches, là. Un orignal, ça laisse des traces, souvent c'est des milieux humides, alors on voit très bien où ils vont, là.

980

Alors ça, ça aurait dû être fait il y a 30 ans, c'est certain. Ça ne coûte rien comparé à un accident, hein, les dommages matériels. Quelqu'un qui est handicapé pour la vie, ça coûte des centaines de milliers de dollars à l'État, ça.

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



985 Toujours dans le même sujet, mais il y a quelques organisations qui ont proposé qu'il y ait des mesures, en fait qu'il y ait une gestion forestière adaptée, c'est-à-dire qui créerait des milieux qui sont moins favorables à la présence de l'orignal dans une certaine bande de territoire, là, en bordure de la route.

Qu'est-ce que vous pensez de cette mesure-là?

990 **M. PASCAL GRENIER :**

995 Vous demanderez cette question-là peut-être à Aldée Beaumont qui est le deuxième après moi, technicien forestier qui connaît beaucoup l'orignal, plus dans ses habitudes journalières, disons, que moi, mais je ne serais pas porté à croire que ça puisse amener des changements importants.

1000 Vous savez, l'orignal, il n'y en a pas beaucoup par kilomètre carré. Dans le parc, je ne sais pas, il y en a peut-être un par 2 kilomètres carrés, quelque chose comme ça, là. Alors ce n'est pas beaucoup, ça.

Alors aménager des... et puis, il peut quand même circuler à travers un boisé qui n'est pas un boisé où il se nourrit.

1005 Je ne suis pas sûr que ça donne quelque chose d'intéressant, ça. Vous savez, comment aménager un boisé qui soit défavorable à l'orignal? Habituellement, c'est les forêts mûres où il n'y a plus rien à manger au sol, qui sont moins favorables, rien à manger, mais encore là, il peut utiliser ça en hiver parce que c'est comme une forme d'abri qui circule en dessous de ces forêts-là.

1010 Ce n'est pas... je ne pense pas que ça soit une idée intéressante, mais ça mériterait d'être fouillé, mais je ne pense pas que ça soit tellement d'avenir, là.

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

1015 Merci.

**M. PASCAL GRENIER :**

1020 Bienvenue.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1025 J'aimerais revenir sur la question de la vitesse. Vous dites dans votre mémoire que vous avez fait, à partir des rapports de police, un constat que la vitesse serait l'élément, disons, numéro un qui ressortait des causes d'accident.

Dites-moi un peu, ces données-là, dans quel cadre vous les avez obtenues? Est-ce que c'est dans une recherche personnelle, est-ce que c'est dans un cadre...

1030 **M. PASCAL GRENIER :**

Professionnel.

1035 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Professionnel?

**M. PASCAL GRENIER :**

1040 Quand j'étais au Service de la faune du Québec, un moment donné, je recherchais les causes d'accidents relatives avec les originaux, là, les cas, puis en même temps j'ai compilé ça parce que je faisais une publication sur le sujet puis je voulais voir, là, si c'était la principale cause des originaux ou... ça venait après, alors j'ai compilé ça à ce moment-là.

1045 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que ces publications-là existent...?

**M. PASCAL GRENIER :**

1050 Bien, je ne sais pas...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1055 Est-ce que c'est celle que vous nous avez remise?

**M. PASCAL GRENIER :**

1060 Non.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non?

1065 **M. PASCAL GRENIER :**

Non, non. Ça a été publié plus tard mais je ne sais plus trop où, là, je vais vous dire, il faudrait que je fasse une recherche.

1070 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Écoutez, ce serait intéressant pour nous si on pouvait avoir ces données, je pense que ce serait intéressant pour voir si on pouvait...

1075 **M. PASCAL GRENIER :**

Oui. Mais ça, j'ai l'impression que ça a dû être compilé par le ministère des Transports, remis à l'ordre du jour, là. Vous devez savoir c'est quoi les causes d'accidents principales, puis... ça doit être dans le rapport d'impact, ça?

1080

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non.

1085 **M. PASCAL GRENIER :**

Ah! bien, mon doux, il faudrait que ce soit...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1090

Alors c'est pour ça que je vous pose la question, si vous avez...

**M. PASCAL GRENIER :**

1095

Il faudrait... Moi, ça date de 30 ans, d'ailleurs, ça ne serait pas actualisé, là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais quand même, ça peut être un élément d'intérêt pour la commission.

1100

**M. PASCAL GRENIER :**

En tout cas, je vais regarder, monsieur Dériger.

1105 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui?

**M. PASCAL GRENIER :**

1110

Je vais regarder ça...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1115

Merci.

**M. PASCAL GRENIER :**

... puis j'enverrai ça éventuellement, si je le trouve, là.

1120

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais informez-nous quand même si vous l'avez ou pas, dites-nous...

1125

**M. PASCAL GRENIER :**

Oui, d'accord.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1130

Merci.

**M. PASCAL GRENIER :**

1135

Bienvenue.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Grenier, de votre participation.

1140

**M. PASCAL GRENIER :**

Bienvenue.

1145

**LA PRÉSIDENTE :**

Je vais appeler le prochain participant, monsieur Gaétan Drapeau, s'il vous plaît.

Bonjour, monsieur Drapeau, bienvenue.

1150

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Bonjour, merci.

1155

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous vous écoutons. J'espère que ça va pour vous, pour l'heure. Je savais que vous aviez des contraintes d'horaire?

1160

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Oui, c'est beau.

**LA PRÉSIDENTE :**

1165

C'est beau?

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

1170

Tout rentre numéro un, c'est parfait. Je vous remercie.

Alors d'abord, mesdames, messieurs, j'apprécie comme citoyen de pouvoir m'exprimer sur un sujet d'une telle importance pour nous, soit le prolongement de l'autoroute 73 dans la municipalité de Stoneham jusqu'à la Ville de Saguenay.

1175

D'abord, parlant un peu d'environnement, eh bien, juste en me déplaçant de ma place là-bas en m'en venant ici, je suis conscient que je crée un impact sur l'environnement. En vous parlant, je crée également un impact parce que je dégage sûrement des gaz toxiques comme tout le monde en respirant et en transpirant également et le fait de boire, de manger, de véhiculer. Alors, à l'instant où on bouge, on crée un impact sur l'environnement.

1180

Donc, si on parle d'une autoroute, nécessairement qu'on va créer un impact. Apparemment, la seule ressource qui serait infinie et non polluante serait l'intelligence humaine. Il va y sûrement avoir des recherches qui vont prouver le contraire à un moment donné.

1185

Alors je voulais, avant de présenter le mémoire comme tel, dire que j'habite Stoneham depuis 30 ans. Si le ministère des Transports n'avait pas réalisé le premier tronçon de l'autoroute, j'aurais été de ceux qui auraient déménagé en banlieue de Québec pour la sécurité de mes enfants qui étaient, à cette époque-là, ados, et l'ancien boulevard Talbot était tellement chaotique et dangereux que c'était l'enfer à tous les jours. On se demandait si on allait en sortir vivant, à cause de la diversité des usagers de la route.

1190

Et grâce à ce tronçon-là, bien la route est devenue pas mal plus sécuritaire, là, cette partie-là. Alors plusieurs voisins, en passant, ils ont décidé de déménager justement de ça, là.

1195

Et je faisais un feu de camp dernièrement dans le boisé, là, je demeure dans le secteur Saint-Adolphe et j'entendais en soirée le crépitement des flammes et je me disais peut-être ce temps-là achève, là, avec ce qui s'en vient et surtout avec le projet de contournement.

1200

Alors, j'ai écrit un mémoire selon la formule que vous aviez mise de l'avant, je trouvais ça bien. Alors, mon épouse ne peut pas être avec moi aujourd'hui parce qu'elle est au travail après-midi puis en soirée, là.

**«Alors, mesdames, messieurs, nous sommes deux citoyens...»**

1205

**(Lecture du mémoire)**

**«... entre les kilomètres 63 et 67 dans le tracé actuel.»**

1210 OÙ la nature et la société ont appris à vivre de façon plus ou moins conviviale au fil de ces 50 années plutôt que d'aller saccager un autre corridor. L'autre partie :

**«Que le projet dit de contournement...**

1215 **(Lecture du mémoire)**

**«... en toutes saisons depuis des décennies.»**

1220 D'ailleurs, c'est ce qui m'a frappé quand je suis arrivé dans le secteur, c'est tellement beau que les gens viennent faire des peintures et ça, c'était voilà 30 ans passés et ça s'est continué au fil des années, là.

**«Qu'en approchant cette autoroute du secteur habité...**

1225 **(Lecture du mémoire)**

**«Et nous signons... »**

Alors Diane Napier, ma conjointe et moi-même.

1230

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Drapeau, de votre témoignage.

1235

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1240

Alors, mon collègue, monsieur Marquis, a quelques questions pour vous.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1245

Alors, je vous remercie pour votre présentation et je pense que vous avez bien montré les effets de la route dans les kilomètres 63 et 67 pour les gens qui vivent dans le milieu. Mais je voulais, c'est une curiosité, là, savoir pour vous, ça veut dire quoi? Est-ce que vous êtes expropriés dans le projet ou si ça vous touche de loin, là?

1250

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Bien moi, je ne suis pas dans le... à moins qu'ils fassent un contournement extrême, là, pour l'instant, là, on n'est pas expropriés.

1255 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

O.K.

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

1260

Et je me dis c'est au niveau de la qualité de vie, ça va drôlement nous affecter. Alors, on s'est habitués à vivre avec la route existante, alors le fait d'en faire une troisième route, parce qu'on a déjà la 1<sup>re</sup> Avenue, boulevard Talbot, il y aura une troisième route, à un moment donné on dit, pour 500 personnes, là, ça fait beaucoup de routes, là. On crie au loup très fort, là.

1265

Alors, c'est pour ça qu'on dit dans l'axe, là, ça serait le moins dommageable pour l'ensemble des gens qui sont là et je viens de l'apprendre pour m'en venir ici, les constructions sur le long de ce tronçon-là, là, sont rarissimes, là, il y en a trois. Alors, trois constructions dont certaines personnes que je côtoie, là, qui prévoient déménager prochainement pour des raisons professionnelles.

1270

Ça fait qu'on dit avant de déranger tout un secteur, on dit, on devrait peut-être tenir compte de ça, là. Moi, je parle du kilomètre 63 à 67, là.

1275 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Bien. Un point un petit peu différent, c'est les viaducs, vous parlez des viaducs et ce n'est pas la première fois qu'on nous en a parlé, là, mais on parle toujours des viaducs en béton. C'est l'allure ou c'est le matériel utilisé pour les viaducs qui serait... disons, contre lequel vous en avez? C'est le béton ou si c'est l'allure des viaducs qui est le problème?

1280

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Je vais vous répondre à ça par une première réponse, je parlais avec un autre citoyen l'autre jour puis il me disait : «Sais-tu avoir eu plus d'instruction, là, quand ils ont passé les tours de l'Hydro dans le coin voilà 30 ans, là, j'aurais été leur dire ce que j'en pensais.» Alors, les tours de l'Hydro, là, elles sectionnent toute une partie de la vallée depuis 30 ans et plus puis les gens, ils ont appris à vivre avec, mais ils ne les ont jamais aimées.

1285

Alors, je me suis dit, s'il n'y en a pas qui vont leur dire que ces viaducs-là qu'ils soient en béton, en fer ou *styromousse*, bien dans la nature, ça ne convient pas. Alors, c'est pour ça qu'on dit que les viaducs en béton, qu'ils aient 40 kilomètres, pas... 40 mais 400 pieds de long ou 300 pieds de long, alors c'est un peu comme une balafre dans un visage, là, pour un pirate ça paraît bien, il a fait la guerre, mais pour les gens ordinaires, là, c'est de trop. Alors, c'est dans ce sens-là.

1295

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Merci.

1300

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Bienvenue.

1305

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

J'aimerais revenir, poursuivre sur la question du viaduc. Quand vous dites que le contournement va fractionner la rue Whalen en deux, en deux parties, juste pour bien comprendre, parce que quand on regarde un peu l'emplacement du viaduc, on a plutôt l'impression que le viaduc va fractionner en deux la rue Saint-Edmond. Le chemin Whalen, il vient en fait se connecter à l'emplacement, en fait, où est-ce que le viaduc pourrait, par exemple, s'installer si jamais il y avait le projet... si ça va de l'avant.

1310

Donc comment... j'aimerais comprendre un peu quand vous dites «séparé en deux», qu'est-ce que vous voulez dire.

1315

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Alors, la rue Whalen, d'après les esquisses qu'on a vues, ils vont la couper en deux dans le secteur... je dirais le secteur est, ils vont avoir accès par une voie de service, puis le secteur plus à l'ouest va avoir accès par la rue Saint-Edmond. Alors, d'après les plans qu'on a vus, ils passent l'autoroute puis ils coupent la route en deux, alors les gens d'en haut vont avoir...

1320

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. C'est dans ce sens-là que vous dites... O.K.

1325

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Tandis que la rue Saint-Edmond, ça va être trois viaducs, alors trois viaducs qui vont survoler la rivière des Hurons qu'on veut contourner à tout prix et ensuite la route.

1330

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Donc, ce n'est pas deux parties, en fait ce n'est pas sectionné en deux, c'est au sens qu'on coupe une voie?

1335

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

On coupe une route.

1340



**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Parfait. O.K. Merci.

1345

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

L'autre chose que je voudrais signaler, c'est que dans le secteur Stoneham, on est un petit peu en élévation, dans le secteur Saint-Adolphe un peu plus. Moi, je suis un amateur de moto, je le sens à chaque fois que je monte, là, et l'hiver chez nous dure cinq mois. Alors, quand on regarde un peu où vont arriver ces viaducs-là, on dit chez nous ça va être problématique pour l'hiver pendant cinq mois de temps. Alors, l'hiver dure chez nous.

1350

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous dites problématique à quel niveau? Pour la question d'entretien, le gel?

1355

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Au niveau de l'entretien, on va rajouter, on a vu ça, là, on va rajouter un arrêt, ça fait que tu vas arriver dans le bord d'une côte avec un arrêt, tu vas te demander si les gens vont le faire. Il y a une population locale qui vient la fin de semaine, régionale, pour des sports d'hiver. Ça fait que ça va augmenter la dangerosité. Là, on se dit on a amélioré quelque chose sur la route, mais on a empiré dans le secteur.

1360

1365

Alors que là actuellement, là, la route est sans entrave, là, quasiment dans sa continuité, là, sur sept kilomètres, là. Alors là, on va la fractionner en deux, là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Peut-être une autre question. La 1<sup>re</sup> Avenue, en fait, si je peux comprendre c'est l'ancienne route?

1370

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

C'est ça, c'est le premier boulevard Talbot.

1375

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, la route 175, en fait, c'était un contournement à l'époque?

1380

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Si on veut, on peut le voir comme ça.

1385

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, pour vous c'est comme si c'était un troisième... en fait, un deuxième contournement?

1390

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Un troisième contournement, puis si on fait ça, bien on va prouver une fois de plus qu'on vit dans un pays très riche, très endetté puis on n'en a jamais assez. Dans 20 ans, on aura un quatrième contournement encore. Alors, à un moment donné... puis là, on parle que cette route-là, 175, doit être entretenue à perpétuité, mais c'est encore des frais pour l'État puis à un moment donné, il faut savoir s'arrêter aussi, là.

1395

**LA PRÉSIDENTE :**

Et a solution que vous proposez entre le kilomètre 63, 67 dans l'axe, est-ce que vous parlez, par exemple, d'une configuration avec des voies de desserte sur les côtés, sans accès?

1400

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Bien là, je vais laisser les spécialistes du ministère des Transports de voir ça, parce qu'il y a des gens qui ont des lots boisés dans ce secteur-là, là. On n'a pas fait d'étude approfondie, on n'a pas été subventionnés non plus, je n'étais pas intéressé. Je veux dire, le ministère des Transports fera ses travaux dans ce domaine-là. Je me dis la route est déjà là existante, là, je viens de circuler dessus en m'en venant aujourd'hui, là. Alors, ils la réparent une nouvelle fois.

1405

1410

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est beau? Merci beaucoup, monsieur Drapeau.

1415

**M. GAÉTAN DRAPEAU :**

Bienvenue. Bonne fin de journée.

1420

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, à vous aussi.

1425

Alors, nous allons faire une pause de quelques minutes et revenir avec les prochains participants.

**14 h 54 – SUSPENSION DE LA SÉANCE**

**15 h 13 – REPRISE DE LA SÉANCE**

1430

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, si vous voulez vous approcher, nous allons commencer.

Alors, je vais appeler le prochain participant, monsieur Aldée Beaumont, s'il vous plaît.

1435

Bonjour, monsieur Beaumont, bienvenue.

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

1440

Bonjour, madame. Bonjour, Messieurs les Commissaires, Madame la Commissaire.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous vous écoutons.

1445

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Avant de commencer, moi, j'ai écrit un mémoire de quatre pages, on m'avait dit que je n'avais pas le droit à plus que dix minutes, est-ce que je peux déborder un petit peu de...?

1450

**LA PRÉSIDENTE :**

On peut... en fait, c'est parce que le temps qui est alloué... c'est parce qu'on veut avoir du temps pour la commission d'avoir à vous interroger, mais je vais vous le dire si ça prend trop de temps. Allez-y.

1455

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

O.K. Merci. Alors...

1460

**LA PRÉSIDENTE :**

Pas si ça prend... excusez, pas si ça prend trop de temps, mais s'il faut accélérer.

1465

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Non, c'est parce que mon mémoire, c'est sur la sécurité des propriétaires de terrains forestiers adjacents à l'autoroute projetée à Stoneham, mais j'aurais aimé donner mes commentaires sur les différents projets qui ont été présentés et...

1470

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Allez-y.

1475

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

... peut-être éventuellement la réserve des Laurentides aussi.

**«Alors, moi, je suis propriétaire résident à Stoneham...»**

1480

**(Lecture du mémoire)**

**«... autoroute reliant Québec et Saguenay–Lac-Saint-Jean.»**

1485

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Beaumont. Vous vouliez aborder autre chose?

1490

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Bien, c'est parce que là, premièrement, je voulais souligner que je suis... je ne suis pas en faveur du projet qui a été présenté sur l'axe actuel parce que je trouve ça... je trouve que ça n'a pas d'allure.

1495

Premièrement, on déménagerait une centaine de propriétaires supplémentaires. Et en plus, étant donné que l'axe actuel longe la rivière Huron à partir du mont Wright jusqu'à l'entrée de Saint-Adolphe, on créerait une autre voie parallèle à la 175 actuelle. Tandis que la voie de contournement, elle passe très loin dans la forêt, ça fait que ça élimine les dangers de contamination pour la rivière Huron.

1500

En plus, le projet dans l'axe amènerait à traverser la rivière Noire qui sort à la sortie de Saint-Adolphe et puis la retraverser à nouveau quand on va retraverser la 175 à nouveau. Alors, ça amène des coûts supplémentaires puis des viaducs supplémentaires.

1505

Ça fait que moi, je suis en faveur du projet du contournement et je suis très en faveur d'une autoroute, même jusqu'à Chicoutimi, je pense que c'est une nécessité. Pour avoir vécu dans la réserve des Laurentides presque en permanence, là, pendant une douzaine années, au début des années 60, je peux dire que la 175, je la connais puis j'en ai vu des accidents puis j'en ai vu des morts. Puis à chaque fois je me disais : si un jour ils peuvent faire quelque chose.

1510

Puis là, enfin ils se sont décidés de faire quelque chose puis moi, je pense que ça va être bénéfique pour... non seulement pour la population de Stoneham puis même la population du Lac-Saint-Jean aussi puis son développement économique.

1515

Puis... des fois, je trouve exagérés des environmentalistes qui sont scandalisés à cause de structures de viaducs, ils ne sont pas capables de voir ça dans le paysage. Pourtant moi, j'ai parcouru la province puis des viaducs on en voit partout. Puis même, il y en a un... j'ai lu un petit article dans un journal, il y avait quelqu'un qui était scandalisé de voir un viaduc à l'entrée

1520

du parc de la vallée de la Jacques-Cartier. Mais moi, je pense que les gens... loin de nuire au développement économique puis au tourisme, ça va aider si on a une autoroute sécuritaire.

1525 Puis un viaduc, ça fait partie de l'ensemble de la route et puis si on... je pourrais donner  
comme exemple, par exemple, le Nord de Montréal, comment est-ce qu'il est convoité. Saint-  
Sauveur, on regarde à un moment donné, on monte sur la 15, monter à Séraphin, il y a un viaduc  
puis après ça, c'est Sainte-Agathe, Sainte-Jovite, crime. Moi, ça ne m'a jamais empêché de  
regarder le paysage, les montagnes autour même s'il y a un viaduc qui traverse au-dessus. Je  
pense que c'est un ensemble puis il faut regarder au point de vue sécurité, je pense.

1530 Puis ce n'est pas ça qui a empêché le... si on regarde le développement économique du  
Nord de Montréal, les investissements qu'il y a dans le parc du Mont-Tremblant, s'il n'y avait pas  
une autoroute sécuritaire, ça ne se serait jamais produit puis même, on parle de milliards  
d'investissements actuellement. Ça fait que ce n'est pas ça qui va nuire, je pense, au  
1535 développement économique, ça va... en construisant l'autoroute, je pense que ça va... au  
contraire, ça va favoriser le développement économique de Stoneham et la région du Lac-Saint-  
Jean. C'est mon point de vue.

**LA PRÉSIDENTE :**

1540 Merci, monsieur Beaumont. Alors, je vais commencer par mon collègue ici.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1545 Merci. Est-ce que je pourrais vous poser la question que ma collègue a posée à  
monsieur Gravel... à monsieur Grenier, il y a quelques minutes, concernant la grande faune,  
concernant les orignaux...

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

1550 Oui oui.

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

1555 ... et concernant la gestion forestière adaptée. Comment est-ce que vous voyez ça, vous  
qui êtes, d'après ce que j'ai pu comprendre, souvent soit chez vous ou au travail autrefois dans le  
domaine, alors...?

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

1560 Oui. Moi, je pense que ça serait difficile d'aménager une forêt, là, pour dire empêcher un  
orignal d'aller d'un point à un autre. Je veux bien croire que faire des coupes forestières qui  
procurent de la nourriture nouvelle, des jeunes repousses à l'orignal, ça l'amène dans ces  
endroits-là, mais actuellement le parc des Laurentides, il est bûché de chaque côté, c'est des

1565 coupes à blanc, là, tout le long, ça fait qu'il faudrait que ça serait pensé à long terme de créer peut-être des forêts d'épinettes noires de chaque côté.

Mais encore là, il faudrait que ça soit fait sur des distances épouvantables, parce que le domaine vital d'un orignal, ça varie de 15 à 30 kilomètres<sup>2</sup>, ça fait que...

1570

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Et à court terme, disons, votre solution pour essayer de diminuer les accidents avec la grande faune, ce serait quoi?

1575

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Bien, je pense que l'élimination des salines le long de la route ça, ça a été... je pense que vous avez souligné qu'ils en tiennent compte, moi-même j'ai travaillé là-dessus, je pense que c'est une solution qui est valable.

1580

Puis je suis au courant, pour en avoir entendu parler par plusieurs, qu'on a aménagé des salines assez loin de la route pour essayer d'attirer les orignaux dans ces endroits-là, pour les empêcher de venir sur la route, mais à part de ça, là... Même une clôture, je ne vois pas... ça coûterait une fortune quand on regarde les prix d'une clôture *Frost*, là, puis ça prendrait une clôture de huit pieds de haut puis... moi, je n'y crois pas, en tout cas.

1585

Puis des traverses sous la route, ça va peut-être pour des espèces, par exemple, comme le wapiti dans l'Ouest canadien où qu'ils vivent... qui ne sont pas sédentaires comme l'orignal, qui vivent en troupeau, à moment donné, ils traversent, là. Un orignal, là, vous avez un orignal ici puis vous en avez un autre à cinq kilomètres plus loin, là.

1590

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Merci.

1595

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

C'est difficile de prévoir, là... je ne vois pas comment qu'on pourrait aménager des genres de viaducs pour faire traverser les animaux, là. Non.

1600

**M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Merci.

1605

**LA PRÉSIDENTE :**

Je veux juste comprendre de la proposition que vous faites en regard de votre terrain à vous et vos... autrement dit, c'est que vous voulez que la proposition qui avait été faite en 2000...

1610

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Quatre.

1615

**LA PRÉSIDENTE :**

... 2004 c'est ça, soit appliquée, c'est-à-dire qu'il y ait une voie de desserte... c'est-à-dire qu'il n'y ait plus d'accès forestiers directement sur la route...

1620

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Bien, moi je pense que...

**LA PRÉSIDENTE :**

1625

... mais une voie de desserte pour les accès forestiers, c'est ça?

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

1630

Mon entrée actuellement, là, j'en ai deux entrées d'ailleurs sur mon lot parce que c'est un lot qui est quand même assez large, j'ai neuf arpents de large, puis étant donné l'orientation des lots par rapport à la route, en fait j'ai 2100 pieds de façade sur la 175 actuelle. Là, j'ai vendu deux terrains parce qu'étant donné que je suis commercial, j'ai vendu deux parties, là, pour des stations de service qui ne se sont jamais réalisées, finalement. Puis ils ont déboisé puis c'est... en tout cas.

1635

Mais mon entrée... il y en a une qui est à pente, là, je ne l'utilise pas parce que je la trouve trop dangereuse parce que j'ai toujours peur de me ramasser sur la route puis de créer un accident. L'autre est sur une surface plate pour peut-être 30, 40 pieds. Dans l'endroit où ils vont construire la route actuelle, le terrain est en pente. Alors, mes entrées seraient avec une pente vers l'autoroute et puis on a parlé même de faire une entrée par lot.

1640

Moi, je leur ai dit au ministère des Transports, j'ai dit : «C'est bien de valeur, c'est un droit acquis ça, j'ai deux entrées. Vous allez être obligés de m'en donner deux.» Puis là, ils ne savaient pas quoi répondre, en tout cas.

1645

Puis là, j'ai dit : «Advenant que je divise mon lot.» Ils m'ont dit : «Tu ne peux pas lotir.» D'accord, je ne suis pas zoné pour faire un développement résidentiel puis je ne veux pas en faire non plus, parce que moi j'ai acquis cette propriété de des Irlandais puis quand je l'ai achetée, je leur ai dit : «Ce n'est pas pour faire une coupe... j'ai horreur des coupes à blanc, j'ai dit, je vais juste jardiner là-dedans, prendre un arbre ici et là puis ne soyez pas inquiets, votre boisé va être conservé.» Puis je tiens à le conserver de même puis le laisser à mes enfants puis mes petits-enfants. Puis c'est au point de vue sécurité.

1650

1655 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que dans les activités que vous avez, là, sur votre terre qui vous... sur les lots qui vous obligent donc à prendre la route, c'est pour quoi? Est-ce que c'est pour retourner chez vous ou pour traverser, vous devez aller de l'autre côté ou quoi, c'est quoi vos...?

1660

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Moi, ma résidence est sur la 1<sup>re</sup> Avenue.

1665 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

1670

Ma résidence fait partie de ce lot-là, en fait.

**LA PRÉSIDENTE :**

1675

O.K.

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

1680

Parce que c'est un grand... un très grand lot puis j'aimerais dire quelque chose, c'est qu'on parle souvent du mont Wright, là, puis on est scandalisés, là, parce qu'on va perdre une partie de forêt alors que c'est des champs en friche, là, qui ont été abandonnés qui... c'est des sapins puis des aulnes qui poussent là puis quelques petits bouleaux.

1685

Moi, ma terre c'est une forêt vraiment qui est enviée par beaucoup de monde puis qui appartenait autrefois... elle a une histoire peut-être aussi valable que celle du mont Wright. C'est que ça appartenait au premier maire de Stoneham, Patrick Murphy. Et puis... même, il y a une partie du village, l'église, le cimetière fait partie de ce lot-là. Ça fait que je pars de chez moi puis ça me donne à peu près, mon Dieu Seigneur, deux kilomètres pour me rendre sur... j'utilise la rue Crawford et ensuite je prends l'autoroute.

1690

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Donc, vous, vous rendez... c'est pour vous rendre, en fin de compte, de votre... vous n'avez pas à traverser nécessairement puis revenir, là, sur l'autoroute?

1695

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

La 175 actuelle?



1700 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1705 **M. ALDÉE BEAUMONT :**

Oui.

1710 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1715 **M. ALDÉE BEAUMONT :**

Oui.

1720 **LA PRÉSIDENTE :**

Parce que dans les configurations qui sont proposées aussi, c'est qu'il y aurait, comme pour des voies d'accès, des endroits où les gens peuvent tourner, là.

1725 **M. ALDÉE BEAUMONT :**

Ah, ça c'est dans le projet dans l'axe, ça?

1730 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1735 **M. ALDÉE BEAUMONT :**

Ah, ça je...

1740 **LA PRÉSIDENTE :**

Non non non, dans le projet avec le contournement, là, ce qui est déposé, là, ce qui est proposé par le ministère des Transports.

1745 **M. ALDÉE BEAUMONT :**

C'est-à-dire qu'il y aurait une traverse en face de mon entrée pour traverser dans l'autre...

1750 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous, vous avez à traverser ou si vous sortez, vous prenez le chemin puis après ça vous ressortez pour la 1<sup>re</sup> Avenue?

1745

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Oui, c'est ça.

1750

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Vous n'avez pas à remonter sur la 175, là?

1755

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

1760

C'est ça, O.K.

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

1765

Je remonte un petit bout, oui. Je pars de... parce que je fais, je peux dire, je dois faire au moins un kilomètre pour me rendre jusqu'à la station de Pétro-Canada, avant de prendre la rue Crawford.

**LA PRÉSIDENTE :**

1770

O.K. C'est beau.

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

1775

Puis le niveau de circulation dans ce secteur-là est beaucoup... une chose que je tiens à souligner aussi, c'est que le niveau de circulation à Stoneham, je dirais aller jusqu'à... même jusqu'au camp Mercier est beaucoup plus élevé que dans la réserve des Laurentides. Il ne faut pas oublier qu'on a deux centres de ski de fond, il y en a un à Saint-Adolphe puis il y en a un au camp Mercier. On a le parc de la Jacques-Cartier qui est en plein développement qui emmène de plus en plus de monde.

1780

1785

Et puis il y a tout le bassin, là, la partie nord les gens qui demeurent au nord de Stoneham, que ce soit à Saint-Adolphe, tout ça, qui empruntent... même une partie du village qui utilise la rue Crawford pour venir emprunter la 175 actuelle. Ils vont faire la même chose avec l'autoroute. Alors, c'est un endroit qui est très achalandé, puis moi, je crains pour ma sécurité puis je ne voudrais pas non plus que mes enfants soient en danger quand ils utilisent cette route-là.

Puis en m'achetant un tracteur de ferme, j'ai demandé à un policier de la Sûreté du Québec : «S'ils construisent l'autoroute, est-ce que je vais avoir le droit de prendre?» Il dit :

1790 «Non, informe-toi de ça, il dit, tu n'auras pas le droit de circuler sur une autoroute avec un tracteur de ferme.» Ça fait que...

**LA PRÉSIDENTE :**

1795 Alors, je vous remercie, monsieur Beaumont, de votre témoignage.

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Est-ce que je pourrais souligner...

1800

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1805 **M. ALDÉE BEAUMONT :**

... un petit bout d'un article qui a paru dans un journal que j'ai vu en fin de semaine dernière qui référait à des questions qui avaient été posées à Chicoutimi, ça ne sera pas très long.

1810

**LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

1815 **M. ALDÉE BEAUMONT :**

Là, ça emmène à nommer certaines personnes puis si ce n'est pas vrai, bien *coudonc*, les journaux des fois, il faut en prendre...

1820 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais peut-être simplement dire pourquoi vous voulez parler de...?

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

1825

C'est concernant l'accès à mon boisé, disons...

**LA PRÉSIDENTE :**

1830

Oui?

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

... concernant la sécurité.

1835

**LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Allez-y.

1840

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Je regarde ici parce qu'il y avait deux personnes qui avaient... dans cet article-là, en tout cas qui avaient été interviewées, il y avait monsieur Michel Lelièvre de la Direction de la Capitale nationale puis l'autre c'est monsieur Luc Bergeron, directeur régional de Transports Québec. La question c'était :

1845

**«Pour sa part, monsieur Louis-Yves Poulin du Regroupement des citoyens de Stoneham se préoccupe des citoyens qui demeureront en place et qui devront vivre avec une autoroute construite tout près de leur résidence. Il estime que cette nouvelle réalité engendrera des problèmes de sécurité et de bruit. Est-ce que le Ministère a prévu quelque chose pour aider ces personnes qui à l'heure actuelle sont inquiètes et mal prises, se demande-t-il?»**

1850

Là, il y a quelqu'un du ministère des Transports qui répond, j'imagine que c'est le même monsieur Bergeron.

1855

**«Puisque leurs propriété n'auront pas d'accès directs à l'autoroute, ces citoyens ne seront pas en danger.»**

1860

Pourquoi qu'il veut me faire une entrée sur mon lot? Moi, je vais avoir un accès direct à l'autoroute. Quelqu'un qui est résident, qui a une demeure, étant donné... il y a deux messages véhiculés, là. C'est ça que je ne comprends pas.

**LA PRÉSIDENTE :**

1865

O.K.

**M. ALDÉE BEAUMONT :**

Puis moi, mon lot, là, je vais là régulièrement, hein. Je peux vous dire qu'il y a des journées... des fois, j'y vais dans l'avant-midi, dans l'après-midi puis des fois même dans la soirée, ça fait que je suis là très souvent. Puis là, c'est vraiment contradictoire, puis ça, c'est le directeur régional du ministère des Transports du Québec. Je ne comprends pas, là, si c'est vrai, là...

1875

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien, monsieur Beaumont, nous en tenons compte.

1880 **M. ALDÉE BEAUMONT :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1885 Merci de votre participation.

**LA PRÉSIDENTE :**

1890 Alors, je vais appeler maintenant le prochain participant, je ne sais pas s'il est arrivé, monsieur Joseph-Éphrem Côté. Il n'est pas là? Alors, il y a eu une demande de mémoire verbal, monsieur Denis Bernatchez, s'il vous plaît. Bonjour, Monsieur Bernatchez, bienvenue.

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

1895 Bonjour.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, nous vous écoutons.

1900

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

1905 Alors, c'est un peu spontanément que j'ai demandé de faire une présentation verbale à la commission du BAPE. Je suis retraité, usager de la route du Lac Saint-Jean, mon épouse vient du Lac Saint-Jean. J'ai été à même de constater à maintes reprises que c'est une route excessivement dangereuse.

1910 Mon propos n'est pas pour militer en faveur ou en défaveur d'une autoroute, mais je viens vous parler à titre individuel comme étant un cycliste. J'ai toujours été cycliste. On a construit des pistes cyclables dans les municipalités, mais je ne suis pas le genre de cycliste qui se promène en bicyclette en ville, je fais plutôt de la longue distance et il est de moins en moins rare de voir des gens qui font Québec-La Malbaie, Québec-Baie-Saint-Paul, qui vont aller à Montréal à vélo pas dans l'espace d'une semaine, là, mais qui vont faire ça, là, dans la même journée, pas aller retour Montréal, je comprends, là, Rivière-du-Loup et aussi le Lac Saint-Jean qui est un endroit extraordinaire pour faire du vélo.

1920 On a aménagé une piste cyclable à voies partagées à l'occasion autour du Lac Saint-Jean et c'est un endroit... le tour du Lac Saint-Jean à vélo, je l'ai fait personnellement à plusieurs reprises.

Donc, des cyclistes qui font des distances de 100 à 200 kilomètres par jour dans le milieu que moi je fréquente, ce n'est pas rare. Ce n'est pas des gens qui font ça pour aller chercher une pinte de lait au coin de la rue avec un panier puis un vélo, c'est des gens qui font ça par

1925 passion, c'est des gens qui font ça parce qu'ils ont le temps de le faire, parce qu'il faut avoir du temps.

Moi, je l'ai, le temps, je suis retraité. Il y a une clientèle de retraités qui ont choisi de garder une certaine autonomie le plus longtemps possible, de se garder en forme, on dit, bon, ParticipAction, le vélo c'est important pour la santé, tout ça.

1930 Alors, je me dis, bien, je ne le sais pas si quelqu'un a pensé de privilégier une voie cyclable ou aménager, je ne sais pas comment ça pourrait se faire, mais entre Québec et le Lac Saint-Jean.

1935 Quand je dis Québec-Lac Saint-Jean, c'est clair que spontanément les gens vont penser beaucoup plus à Québec-Chicoutimi, mais moi, je pense au Lac Saint-Jean également, là, par Hébertville village puis tout ça, vraiment une route qui fait le tour du Lac Saint-Jean.

1940 Alors, c'est clair que si c'est une autoroute, en général, les vélos, comme monsieur parlait des tracteurs tout à l'heure, il n'est pas question qu'un vélo ou un tracteur se promène sur une autoroute, mais est-ce que le ministère des Transports ou est-ce que ça fait partie des recommandations qui ont été faites à la commission du BAPE, que de faire une voie cyclable à même une route qui irait au Lac Saint-Jean?

1945 Parce que je vous rappelle que s'il y a une autoroute et que les vélos n'ont pas accès à l'autoroute, c'est qu'il n'y aura pas d'autres moyens que d'aller au Lac Saint-Jean autrement qu'en véhicule moteur. Ça va prendre soit un autobus, soit une auto, une motocyclette, il n'y aura pas aucune autre façon de faire ce chemin-là.

1950 Et quant à moi, c'est qu'on veut développer le Lac Saint-Jean d'un point de vue industriel. Il y en a qui ont parlé du *just in time*, il y en a qui ont parlé de toutes sortes de choses pour les entreprises, mais le tourisme du futur, là... c'est-à-dire l'économie du futur, c'est le tourisme, et je pense qu'il y a de plus en plus de gens qui sont intéressés à parcourir des longues distances à vélo et après ça, à faire le tour du Lac Saint-Jean puis ils vont participer à leur façon au développement économique du Lac Saint-Jean puis ça m'apparaît quand même assez important.

1960 Alors, j'en vois, là, présentement, quand je fais le voyage au Lac Saint-Jean, j'en vois des gens qui font du vélo là-dessus. Il y a des endroits où l'accotement est pavé, bon, c'est sécuritaire, relativement sécuritaire, mais il y a des endroits où l'accotement est très, très étroit et ça devient dangereux puis ces gens-là, bien, ils sont intéressés, ils vont à Baie Saint-Paul, hein, Baie Saint-Paul, pensez pas, là, que dans les côtes, là, de Charlevoix, là, que c'est un endroit facile, mais il y a des passionnés de vélo qui tiennent, c'est un défi pour eux, il y a la côte, il y a la distance, alors voilà.

1965 Moi, mon propos est le suivant. Je voudrais suggérer que l'on tienne compte de ce besoin-là qui est éprouvé par une clientèle de plus en plus importante et je ne parle pas au nom d'un club cycliste en particulier, je parle à titre d'individu et je pense que empêcher les gens d'avoir accès par un autre moyen que l'auto à une région complète qui est celle du Saguenay-

1970 Lac-Saint-Jean, ça m'apparaîtrait comme une perte à quelque part environnementale, si l'on  
veut, là, d'un point de vue écologique. Il me semble que le vélo, on dit, prenez vos vélos,  
marchez, faites de l'activité physique, bien, il me semble que ce serait peut-être quelque chose à  
faire.

1975 Alors, je ne sais pas comment on pourrait aménager une autoroute en ayant une voie  
privilegiée pour les vélos ou peut-être qu'on aurait une autoroute avec un statut particulier qui  
serait celle de Québec-Chicoutimi ou Lac Saint-Jean sur laquelle il y aurait comme une voie  
particulière, là, ce serait l'accotement mais on aurait décidé de permettre aux vélos d'utiliser cet  
accotement-là afin d'avoir accès à un tronçon routier qui permet l'accès au Lac Saint-Jean.

1980 Alors voilà, c'est tout simplement mon point de vue.

**LA PRÉSIDENTE :**

1985 Merci, Monsieur Bernatchez. Ma collègue, madame Auclair, va avoir quelques questions  
pour vous.

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

1990 Bonjour, Monsieur Bernatchez. Donc, est-ce que vous l'utilisez en ce moment la route  
actuelle, est-ce que vous avez déjà fait un voyage à vélo sur la route actuelle pour vous rendre...

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

1995 Moi, je dois vous dire que je me rends régulièrement jusqu'à Stoneham puis j'essaie  
d'éviter absolument ce bout-là parce que c'est carrément dangereux.

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

2000 C'est dangereux.

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

2005 Mais il y a un bout quand même où l'accotement est pavé, on peut le faire, mais ce n'est  
pas intéressant, là, dans les conditions actuelles, là.

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

Non?

2010 **M. DENIS BERNATCHEZ :**

Mais j'en connais plusieurs qui le font, là, sur une base assez régulière.

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

2015

Puis est-ce qu'ils ont traversé?

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

2020

Oui, oui, oui, oui, ah oui.

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

2025

Ils ont déjà traversé la réserve faunique.

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

Ah oui, mais ça se fait dans une journée, ça se fait dans une journée.

2030

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

Oui. Donc, pour les adeptes, les gens du vélo qui font du cyclotourisme...

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

2035

Oui.

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

2040

... en fait, cette distance-là est facilement... c'est-à-dire que c'est possible de le faire...

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

2045

Absolument.

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

... en une journée?

2050

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

Oui. Mais s'ils ne veulent pas le faire dans une journée, ils peuvent toujours arrêter à L'Étape puis...

2055

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

Oui.



**M. DENIS BERNATCHEZ :**

2060

... soit camper dans le coin ou...

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

2065

Il y a des aménagements possibles pour eux?

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

2070

Bien là, il y en a des aménagements, mais il pourrait y en avoir également, puis ils pourraient faire l'autre partie après. Mais s'il y a des services pour ces gens-là, c'est clair que ça va les attirer puis ça va permettre de développer cette économie-là aussi qui est intéressante pour un milieu.

2075

Je veux juste vous dire, par exemple, à titre comparatif, que dans la région du Témiscouata, il y a une piste cyclable qui s'appelle Le Petit Témis et à Notre-Dame-du-Lac, il y a une auberge dont je ne me souviens pas trop du nom, la Marie blanche, puis c'est un restaurant et ces gens-là ont le choix, l'été... ils font affaire avec la clientèle des cyclistes puis c'est une clientèle qu'ils aiment beaucoup parce que c'est des gens plus relax puis tout ça, alors que l'hiver, c'était des ski-doos qui arrêtaient là, puis les ski-doos, bien, les gens, ils sentent le gaz, du deux temps puis tout ça, ça fait qu'ils ont décidé, eux, de fermer leur auberge l'hiver parce que ça correspondait moins à leurs valeurs.

2080

Donc, il y a même des commerces qui pensent à aménager certaines infrastructures, certains services pour cette clientèle-là. Alors, je pense, moi, que c'est une des voies de l'avenir puis il ne faudrait pas la négliger dans le cas du dossier du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

2085

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

Parfait. Merci.

2090

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, il y a eu, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, d'ailleurs, des gens qui nous ont suggéré ou qui ont soumis la réflexion que la réserve en soi soit plus accueillante, plus conviviale pour des activités de type écotourisme ou soit plus permettre, par exemple, aux gens de s'arrêter avec des haltes ou des choses comme ça, pour profiter plus du milieu. Est-ce que ça va dans le sens que...

2095

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

2100

Tout à fait.

**LA PRÉSIDENTE :**

2105 ... vous suggérez?

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

2110 Tout à fait. Vraiment profiter du milieu qui est un milieu relativement sauvage, là. C'est sûr qu'il y a la voie d'accès mais à côté, là, c'est de la forêt puis c'est un milieu intéressant. C'est clair qu'il y a une période où il y a pas mal de moustiques mais en vélo, les moustiques, quand on roule assez vite, ce n'est pas un handicap, c'est surtout quand on arrête, là, mais il n'en reste pas moins que ce n'est pas une contrainte majeure parce que la période des moustiques, ça dure le temps que durent les roses, là, mais il y a tout l'automne qui est une très, très belle saison aussi  
2115 pour faire du vélo, c'est un petit peu plus frais puis les gens pourraient faire du vélo facilement, là, du mois de mai jusqu'au mois d'octobre dans ce secteur-là, puis ce serait très, très bien.

**LA PRÉSIDENTE :**

2120 Merci beaucoup, Monsieur Bernatchez.

**M. DENIS BERNATCHEZ :**

Merci.

2125

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'était le dernier intervenant pour cet après-midi. Alors, je voulais juste m'assurer qu'il n'y a pas de demande de rectification de faite. Non? Ça va.

2130

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

2135

Nous avons reçu, un peu comme je le disais en début d'ouverture d'audience à Québec, à peu près autour de 80 mémoires. Maintenant, avec les mémoires verbaux, il y en a quelques-uns qui vont être déposés ou qui ont été déposés à la commission dans les journées qui viennent ou qui viennent de se passer, donc c'est à peu près, là, la quantité de mémoires que la commission aura eus à son attention.

2140

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

2145

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

2150

Alors donc, j'aimerais remercier tous les citoyens pour leur accueil et leur participation respectueuse qui a été des plus enrichissantes pour la commission.

2155

Nous espérons avoir donné une meilleure compréhension des projets et nous remercions aussi le soutien des services gouvernementaux, du personnel de la commission du BAPE aussi, de la Ville de Saguenay, de la Ville de Stoneham-Tewkesbury et Québec qui nous ont accueillis, aussi des gestionnaires de l'infrastructure ici, de l'édifice, les personnes-ressources aussi, ainsi que le promoteur.

2160

Alors, nous remercions tout le monde. Je pense que le débat a été très intéressant, très riche. Maintenant, bien, la commission termine ainsi son mandat, ce que je dirais, public. Reste maintenant à la commission de se retirer, de délibérer, d'évaluer l'ensemble des éléments qui ont été soumis à la commission par les intervenants.

2165

Il y aura probablement d'autres questions que la commissions acheminera suite à vos interventions au ministère des Transports ou aux différents ministères des personnes-ressources qui sont consultées et donc, la commission déposera son rapport, comme je le disais, ce rapport-là va faire état de ce qu'elle a entendu, ce que vous voulez passer comme message et elle fera aussi état de sa propre analyse en tant que commission d'enquête.

2170

Alors, je vous remercie encore infiniment et je déclare donc la clôture des séances publiques de la commission à Québec. Merci beaucoup.

**15 h 50 – FIN DE LA SÉANCE**

2175

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

2180

\_\_\_\_\_  
Line Perreault, s.o.