

**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**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 13 avril 2005
Hôtel La Saguenéenne, salle Cabaret B
250, rue des Saguenéens
Chicoutimi

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS	1
QUESTIONS DE LA COMMISSION.....	7
QUESTIONS D'INTERVENANTS DU PUBLIC :	
M. DANIEL GROLEAU	42
M. MISHÉLL POTVIN	57
Mme MARINA LAROUCHE.....	78
M. GASTON LAFOREST.....	88
MOT DE LA FIN	108

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Alors nous allons débiter. Alors bonjour et bienvenue à cette deuxième séance de la première partie d'audiences publiques portant sur les projets d'amélioration de la route 175, des kilomètres 60 à 84 ainsi que de 84 à 227.

10 Alors, contrairement à hier soir où on a pris beaucoup de temps pour expliquer les choses, ici on va aller beaucoup plus rapidement au questionnement. Nous avons prévu aussi une séance ce soir, puis on verra... en début de soirée, je pourrai évaluer un peu, là, s'il y a la pertinence de continuer les séances pour demain.

15 Alors aujourd'hui, probablement jusqu'à 16 h-16 h 30 au plus tard, pour se donner un petit moment jusqu'à la séance de 19 h ce soir.

20 Ne pas oublier que, pour ce qui est des questions du public, nous vous demandons deux questions sans préambule et quitte à retourner vous réinscrire au registre autant de fois que vous le désirez, pour permettre une meilleure possibilité, un meilleur accès à tout le monde pour le questionnement.

25 J'aimerais d'abord que les personnes-ressources se représentent, parce qu'il y a eu quelques petits changements aussi par rapport à hier et en même temps me donner les informations à savoir si vous avez déposé des documents ou s'il y avait des suivis de questions pour certains.

30 Alors d'abord à ma gauche pour le ministère du Développement durable de – excusez, j'ai un blanc... – de l'Environnement, c'est parce qu'il a changé dernièrement, je voulais le dire dans le bon sens! – de l'Environnement et des Parcs, madame Lamontagne d'abord.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

35 Oui, bonjour. Ruth Lamontagne, ministère Développement durable, Environnement et Parcs, chargée de projet à la direction des évaluations environnementales pour le projet de la route 175, 84-227, le kilométrage.

40 Madame la Présidente, nous avons déposé tout à l'heure un avis complémentaire du ministère de la Santé et Services sociaux qui nous est... qui nous a été acheminé lundi cette semaine, alors ça faisait suite à la consultation qu'on a effectuée auprès d'eux, là, concernant l'Addenda 3, donc la réponse à la deuxième série de questions et commentaires du Ministère.

LA PRÉSIDENTE :

45 Merci beaucoup, madame Lamontagne. Monsieur Juneau?

M. NICOLAS JUNEAU :

50 Oui, bonjour. Nicolas Juneau, moi je suis chargé de projet aux évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour le projet des kilomètres 60 à 84.

LA PRÉSIDENTE :

55 Merci. Pour le ministère de l'Environnement, est-ce que nous avons toujours la présence de madame Julie Hamel et monsieur Denis Tessier?

M. NICOLAS JUNEAU :

60 Madame Hamel est avec nous aujourd'hui, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

65 O.K. Qui est la Direction générale de l'analyse de l'expertise du Saguenay, c'est bien ça? Ainsi que le représentant de la Sépaq, je pense, monsieur Guy Barnard?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

70 Je n'ai pas vu monsieur... Oui? Il arrive, monsieur...

LA PRÉSIDENTE :

75 Oui? Voilà. Vous pouvez vous asseoir au bout, on a de la place cet après-midi, il n'y a pas de problème.

M. GUY BARNARD :

80 Je peux rester, il n'y a pas de problème.

LA PRÉSIDENTE :

85 On a des questions pour vous, ne restez pas loin!

Alors maintenant, pour le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, madame Dubreuil.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

85 Oui, bonjour. Par rapport aux questions qui ont été adressées hier, je les ai retournées à Forêt Québec.

90

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

95

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Et vous savez probablement qu'il y avait une grève de plusieurs syndicats ce matin.

100

LA PRÉSIDENTE :

Exact.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

105

Et ça a été difficile...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

110

Mme CHANTAL DUBREUIL :

... de rejoindre le monde. Donc, j'ai fait les démarches qu'il fallait pour avoir l'information le plus vite possible, mais je n'ai pas pu parler directement à personne. Donc...

115

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, on peut s'attendre... dès que possible, vous nous ferez part de la réponse?

120

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Oui. Oui oui. Il n'y a pas de problème.

LA PRÉSIDENTE :

125

Parfait. Est-ce qu'il y a d'autres personnes avec vous pour le MRN?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

130

Il y a Jacques Boivin, spécialiste en faune aquatique, cet après-midi.

LA PRÉSIDENTE :

Pouvez-vous me rappeler le nom?

135

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Monsieur Jacques Boivin.

140

LA PRÉSIDENTE :

Boivin?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

145

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

150

Oui, merci.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

155

Et c'est tout. Et – excusez-moi – il y a aussi le représentant de Faune Québec de la région ici, qui s'appelle... qui va se présenter...

M. GÉRALD GUÉRIN :

160

Gérald Guérin.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Gérald Guérin.

165

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Bienvenue.

170

Maintenant pour Ville de Saguenay – excusez, j'ai passé au-dessus... c'est parce que je faisais ma liste de ministères avant. Alors, le représentant pour la Ville de Saguenay, monsieur Daniel Poitras.

M. DANIEL POITRAS :

175

Oui. En fait, moi je vais déposer deux documents, une série de résolutions des conseils... conseil de Saguenay et conseil des anciennes municipalités avant la fusion qui ont

trait au projet, et aussi le règlement de zonage pour le territoire concerné, le règlement de zonage de l'ex-Laterrière.

180 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Poitras.

185 Pour la Conférence régionale des élus du Saguenay-Lac-Saint-Jean, madame Marie-Claude Côté. Bonjour, madame Côté.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

190 Exact, bonjour. Je suis accompagnée aujourd'hui de monsieur Alain Belley qui est un de mes collègues à la Conférence régionale des élus.

LA PRÉSIDENTE :

195 Alain «Lemay»?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Alain Belley.

200 **LA PRÉSIDENTE :**

Belley. Oui. Merci, bonjour, bienvenue.

Maintenant, pour... est-ce que vous aviez des documents à déposer, madame Côté?

205

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

210 Je n'ai pas déposé de documents. Par contre, hier soir je m'étais engagée à vous apporter une petite bibliographie, je ne l'ai pas déposée comme telle, mais j'y reviendrai, là, en cours de...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, O.K.

215

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

... de rencontre, cet après-midi.

220 **LA PRÉSIDENTE :**

De toute façon, vous pourrez peut-être la soumettre peut-être avec les... étant donné que c'est une liste qui pourrait être exhaustive, de voir avec les analystes pour pouvoir... on verra quels sont les éléments pertinents à déposer le document.

225

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

O.K.

230

LA PRÉSIDENTE :

Pour déposer le document. Merci.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

235

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

240

Pour la MRC le Fjord-du-Saguenay, monsieur Denis Jubinville, c'est bien ça?

M. DENIS JUBINVILLE :

Oui, bonjour.

245

LA PRÉSIDENTE :

Bienvenue.

250

M. DENIS JUBINVILLE :

On avait déjà déposé antérieurement le schéma d'aménagement, donc on n'a pas d'autres documents à déposer pour l'instant.

255

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Pour Pêches et Océans Canada, monsieur Alain Kemp.

M. ALAIN KEMP :

260

Oui, bonjour. Bien, c'est ça, je suis à la gestion de l'habitat du poisson de Pêches et Océans Canada. Je suis assisté de madame France Pouliot, analyste au dossier.

LA PRÉSIDENTE :

265

Bienvenue, madame Pouliot.

Alors je pense que je n'ai pas oublié personne. Pour Transports Canada, madame Michaud, vous êtes toujours là dans la salle aussi? C'est beau, alors je vous remercie.

270

Maintenant, pour le promoteur, est-ce que vous avez des documents à déposer aujourd'hui?

M. JEAN DUGRÉ :

275

Oui, madame la Présidente. Le premier document, c'est un document sur la méthode d'estimation des coûts de la route 175 et le deuxième concerne la détermination des investissements en entretien sur les réseaux routiers.

280

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. JEAN DUGRÉ :

285

Bienvenue.

LA PRÉSIDENTE :

290

Alors comme pour le moment je n'ai personne au registre, on va profiter de... en fait, les séances de l'après-midi sont souvent aussi pour ça, pour permettre les questions de la commission qui concernent plus ce que j'expliquais hier, le volet mandat d'enquête, donc bien sûr on va donner la priorité au questionnement du public s'il y a des inscriptions au registre et on laisse aussi les soirées peut-être plus pour les gens.

295

Alors donc, on va commencer aujourd'hui avec quelques questions de la commission. Alors j'irais peut-être plus sur le volet économique, compléter quelques éléments qui ont été apportés hier.

300

Ma question serait pour monsieur Jubinville de la MRC. On sait que, dans un... bien sûr, dans les éléments de justification du projet, il est spécifié entre autres toute la question des retombées économiques, que ce soit durant la période de construction, de travaux; on a vu hier au questionnement de certains intervenants de la commission, qu'il y a, bon, des attentes en regard des appels d'offres et des travaux éventuels pour la période de construction si le projet se réalisait.

305

Maintenant, en regard d'autres éléments, c'est-à-dire les aspects, je dirais, structurants de retombées économiques, on aimerait savoir si vous avez des éléments d'information ou des

310 études qui pourraient nous donner un éclairage particulier, ne serait-ce qu'en regard des attentes de la population pour ce projet-là.

315 J'imagine que si ce projet-là est attendu par la population depuis 30-40 ans, et qu'il est vu un peu comme un espoir pour la région, pour les gens de la région, il y a de bonnes raisons, et c'est ces raisons-là qu'on aimerait voir. Ce n'est pas toujours tangible, il n'y a pas toujours des études bien précises, mais il doit y avoir certains éléments, là, que la MRC, peut-être avec les années ou avec ses partenaires, pourrait nous donner ou nous éclairer sur ces aspects-là.

M. DENIS JUBINVILLE :

320 Bien au départ, je n'étais pas présent hier soir, donc je n'ai pas eu connaissance de tout ce qui s'est passé ici, c'était l'assemblée de la MRC hier soir.

LA PRÉSIDENTE :

325 Bien sûr.

M. DENIS JUBINVILLE :

330 Donc, on ne pouvait être ici. Au niveau de tout ce qu'il peut y avoir comme études au niveau régional, il y en a eu plusieurs dans le passé; on est à regarder à l'heure actuelle, préparer nous aussi un mémoire qu'on va présenter au mois de mai, donc il y a beaucoup d'informations qui vont transparaître à ce moment-là, mais à l'heure actuelle je n'ai pas de documents entre les mains, là...

335 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. DENIS JUBINVILLE :

340 ... à vous déposer, là, dans l'immédiat, là.

LA PRÉSIDENTE :

345 Si je vous posais la question : bon, il y a, oui, effectivement des attentes en regard de l'impact qu'aurait... comme effet structurant, là, l'impact qu'aurait cette construction-là, est-ce que la route elle est considérée simplement comme un trait d'union entre Québec et le Saguenay-Lac-Saint-Jean? Est-ce qu'il y a, par exemple, des projets dans la région pour lesquels on dirait qu'ils ne pourraient pas se développer autrement qu'avec une route?

350 Quels sont les éléments, là, qui feraient que pour la région, il y aurait un intérêt à... je ne sais pas, moi, activer des projets certains ou des trucs comme ceux-là?

M. DENIS JUBINVILLE :

355

Bien, on ne veut pas cibler non plus de projets directement, mais il y a tout le développement économique, le développement touristique, c'est sûr que ça va de soi, la route va amener une voie plus facile, voie d'accès beaucoup plus facile pour la région.

360

Ça fait des années dans la région qu'on en parle d'ailleurs, ça fait 20 ans. Il est temps qu'on développe ce dossier-là, il est temps qu'on aborde le côté développement socio-économique du territoire en relation avec ce dossier-là.

LA PRÉSIDENTE :

365

Hum hum.

M. DENIS JUBINVILLE :

370

Mais je ne veux pas lancer de projets en l'air ou de projets susceptibles de se réaliser, là, dans l'immédiat, là.

LA PRÉSIDENTE :

375

O.K. Parce que ce que je veux comprendre, peut-être aussi pour madame... ça peut être madame Côté qui peut me répondre là-dessus. Ce que j'aimerais comprendre, c'est comment une route, l'amélioration d'une route peut faire qu'il va y avoir un impact important au niveau... ou structurant au niveau socio-économique pour la région?

380

Est-ce que, par exemple, vous faites référence... vous faisiez référence tout à l'heure au développement touristique, est-ce qu'actuellement, par exemple, la route telle qu'elle est, elle est un frein au développement touristique dans certains secteurs ou dans d'autres secteurs économiques?

385

M. DENIS JUBINVILLE :

Je vous répondrais que oui, dans les deux cas, autant au niveau touristique que économique. Il suffit d'aller dans les régions en périphérie, aller à Montréal, les gens vous disent : «Ah! T'as à traverser le parc des Laurentides en fin de semaine?», je veux dire, c'est quelque chose qu'on entend régulièrement quand on va à l'extérieur.

390

Pour nous, c'est une limite à l'heure actuelle au développement socio-économique de notre territoire, autant je parle au nom de la MRC, mais ça touche l'ensemble du Saguenay-Lac-Saint-Jean, là.

395

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

400 Madame Côté, auriez-vous quelque chose à rajouter?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

405 C'est sûr que d'entrée de jeu, je vous dirais, Madame la Présidente, que la justification du projet, on va y revenir beaucoup dans notre mémoire, hein...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

410

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

... ça, c'est important. Comme je n'ai pas l'intention de vous donner le contenu de notre mémoire maintenant.

415

LA PRÉSIDENTE :

Vous ne voulez pas nous révéler vos sources?

420

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Parce qu'il n'est pas prêt, non plus, à déposer. Mais du côté... si je pouvais entrer avec les études que je vous ai dit hier soir...

425

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

430

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

... que je pourrais peut-être vous en parler...

LA PRÉSIDENTE :

435

Oui, allez-y.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

440 J'ai déposé hier deux... au début de la période des audiences, je vous ai déposé deux extraits de procès-verbal du Conseil régional de concertation et de développement. C'était l'organisme de concertation régionale avant mars 2004, c'est maintenant la Conférence régionale des élus qui porte ce mandat.

445 Et dans le contexte où, depuis 20... moi je dirais même 30 ans c'est un dossier qui est d'actualité, c'est sûr que les élus, à mesure que... -- et la population, mais là je vais parler au nom des... pas au nom des élus, mais plus c'est la structure que je représente -- c'est sûr qu'ils se sont basés sur des éléments... des études pour un peu bâtir leur argumentaire.

450 Puis là, bien j'en ai ressorti quelques-unes. Le CRCD comme tel, là, à ma connaissance, on a fait une petite recherche *rapido* ce matin, là, et à ma connaissance le CRCD n'a jamais financé ou n'a jamais commandé d'études qui justifiaient la construction d'une route à quatre voies divisées dans le parc des Laurentides. Par contre, on a pu en financer, là, par la voie de différents fonds dont on était les maîtres d'œuvre, mais je n'ai pas cette information-là cet après-midi.

455 On s'est basé sur des études comme l'étude qui a été commandée par le ministère des Transports qui s'appelle *Construction d'une route à chaussées séparées dans la réserve faunique des Laurentides*. Ça a été réalisé par la co-entreprise BUC en avril 99. Les principales conclusions de ça, c'était que sur le plan de l'aménagement du territoire, Saguenay faisait partie 460 des six principaux pôles urbains de premier niveau et que c'était important de relier par un lien routier tous ces pôles de développement. On a abordé cette question-là hier.

465 Une autre étude qui a été regardée, c'est celle qui s'appelle *Les effets des dépenses d'infrastructures routières sur le développement économique du Québec*. C'est une étude qui a été réalisée par Denis Bolduc et Richard Lafrenière, puis dans les conclusions de cette étude-là, on parle d'une forte présomption qui veut que les dépenses publiques d'infrastructures contribuent à accroître la productivité des différents secteurs de l'économie.

470 Après ça, on se base... on s'est basé aussi sur d'autres études comme, je pense entre autres à certaines... c'est un économiste qui s'appelle Khanam, là, Bilkis Khanam, qui a abordé la question de l'évaluation des investissements routiers sur la croissance de la productivité. Ce n'est pas ici que ça s'est passé...

475 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

480 ... mais on va chercher des éléments comparables ailleurs.

485 Ensuite de ça, le Groupe de recherche sur les transports du Canada également auquel on fait référence dans certains documents que j'ai trouvés ce matin, là, qui a réalisé des études qui abordent la croissance économique découlant des investissements de transport.

Puis à ça viennent se greffer des études qui touchent plus l'économie, la situation économique actuelle au Saguenay-Lac-Saint-Jean, c'est quoi la réalité qu'on vit. Puis

évidemment, on a une période difficile, économiquement parlant, mais qui s'est peut-être renforcée au cours des dernières années parce qu'il y a eu plusieurs fermetures d'usines, des déménagements d'usines, et cetera, qui ont eu un impact important à la baisse sur l'emploi.

Puis c'est sûr qu'il y a certaines études, là, tu sais, qui viennent renforcer ça, dont je peux vous donner aussi, éventuellement, quelques références.

Et quand on regarde... au Saguenay-Lac-Saint-Jean, présentement, ce qu'on est en train de se donner, c'est une politique de reconversion industrielle. Ça fait longtemps qu'on en parle, mais ces dernières années qu'on vient de vivre ont fait en sorte que ça a accéléré ce processus-là, il faut qu'on se donne rapidement une politique de reconversion industrielle.

Puis parmi le coffre d'outils du Saguenay-Lac-Saint-Jean, là, il y a des avantages comparatifs, mais en se dotant d'une telle politique, on s'est aperçu que oui, on a des avantages comparatifs, mais on a aussi des faiblesses.

Parmi ces faiblesses-là, les infrastructures de transport, ça en fait partie.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Il y a aussi les fonds d'investissement qui nous manquent pour le démarrage d'entreprises, on travaille là-dessus.

On travaille aussi sur les infrastructures routières parce que l'accès aux marchés, c'est un des facteurs qui influencent... qui est attractif pour influencer les investisseurs lorsqu'ils font leur choix de localisation d'entreprise. Ça fait que si l'accès aux marchés, on ne pourra jamais déménager le Saguenay-Lac-Saint-Jean puis le rapprocher de Montréal ou de Québec; par contre, on va toujours pouvoir espérer améliorer nos réseaux... nos infrastructures routières puis se rapprocher de ces marchés-là d'une certaine façon.

Admettons que je viens de faire un petit tour rapide, mais tout ça...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum. Et est-ce qu'on... donc, autrement dit, le fondement de cette attente-là en regard de... sur l'aspect économique en regard de la région, il est aussi... est-ce qu'on peut dire qu'il a été validé par des entreprises ou des groupes d'investisseurs qui diraient : «Bien nous, oui, on veut bien aller travailler pour de la transformation ou autre en région ou quoi que ce soit, mais vous avez un problème d'accessibilité pour nous»?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

535 Oui, ça nous est arrivé de se faire dire ça. Là, je ne voudrais pas citer personne ici, là,
mais c'est sûr que... Il y a une étude qui a été réalisée il y a quelques années qui a été faite par
KPMG qui a été financée par le CLD du secteur Saguenay...

LA PRÉSIDENTE :

540 Oui?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

545 ...puis où – je ne l'ai pas lue, là, de A à Z, là – mais c'est ce que j'en retenais, c'était que
Ville de Saguenay était ciblée comme une localité où c'était... je ne sais pas si elle a été classée
première ou deuxième, ou en tout cas parmi un certain nombre de villes d'importance, puis la
notion du transport, c'était un des éléments qui nous faisaient boiter, là, tu sais...

LA PRÉSIDENTE :

550 O.K.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

555 ... qui devenaient moins intéressants.

LA PRÉSIDENTE :

560 Puis la notion de transport, elle est toujours liée au concept de perception de sécurité?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Non, pas seulement, d'accès aux marchés, aussi.

565 **LA PRÉSIDENTE :**

L'accès aux marchés?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

570 Tu sais, je prends par exemple une entreprise qui décide de venir s'installer ici, puis...
mais le temps... les temps de déplacement puis le fait que de temps en temps la route, demain
matin, elle peut fermer parce qu'il y a un accident majeur puis elle nous ferme pour combien
d'heures, là, les gens du ministère des Transports pourront le préciser, mais ça nous est arrivé
575 de faire fermer pendant des dizaines d'heures, tu sais.

Bien, juste que ça... la probabilité que ça se présente une, deux, trois, quatre, cinq, six fois par année, c'est déjà trop pour une entreprise qui ne peut pas se permettre ça, parce que c'est sa compétitivité qui va en écoper, mettons.

580

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que... bon, dans les documents que vous nous faites part, ce sont des documents que vous nous déposeriez?

585

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Bien, ce n'est pas des études que nous on... qui sont à...

590

LA PRÉSIDENTE :

Non, mais les références aux études en question?

595

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Oui, on va y faire référence, mais je ne peux pas vous les déposer parce que ce n'est pas des études que nous autres on a financées ou...

600

LA PRÉSIDENTE :

Ah, O.K.

605

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Mais je peux vous donner la référence si vous voulez aller les consulter.

Il y a peut-être des extraits plus ciblés que là je vais documenter dans le mémoire de la Conférence régionale des élus pour la deuxième partie par contre. Je ciblerai les...

610

LA PRÉSIDENTE :

Mais donc, est-ce que – je répète peut-être la question que j'ai faite tout à l'heure pour monsieur Jubinville – si, du jour au lendemain, cette route-là était réalisée dans ce que vous souhaitez, à la fois dans les délais, à la fois dans la configuration, et qu'elle donnait les résultats que vous attendez au niveau de l'accessibilité, pour la région, ça veut dire quoi?

615

Ça veut dire, est-ce qu'il y a... je veux dire, la route est ouverte et vous attendez que les gens viennent, ou est-ce qu'il y a une idée ou un programme ou quoi que ce soit, lequel vous dites : «Bon bien, on va profiter de ça, maintenant, pour faire développer quelque chose.»

620

Est-ce que déjà il y a des attentes de la population ou du milieu économique pour réaliser concrètement des choses?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

625

Je ne vous dirais pas qu'il y a actuellement quatre projets qui attendent de savoir si la route va se réaliser pour venir s'installer ici...

LA PRÉSIDENTE :

630

Hum hum.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

635

... mais que ça sera un avantage comparatif de plus pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean. Puis parmi les avantages comparatifs qu'on a, on... mais on en a un bon nombre, je peux vous en nommer quelques-uns.

LA PRÉSIDENTE :

640

Oui.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

645

Ce qu'on considère qu'il y a des avantages, c'est la proximité avec la ressource, parce qu'on... je vous ai dit tantôt qu'on est en train de se développer une politique de reconversion industrielle qui va être axée beaucoup sur la production en valeur ajoutée.

650

Ça, ça veut dire que la deuxième, troisième transformation, il faut qu'on s'en aille là-dedans puis il faut qu'on accélère le chemin qui va nous mener vers la deuxième, troisième transformation, parce que ça fait des années qu'on en parle, de ça aussi, mais il y a encore des freins à ça.

LA PRÉSIDENTE :

655

Hum hum.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

660

On est une région ressource, donc on s'est développé autour de nos ressources naturelles, particulièrement la forêt et l'hydroélectricité. Les grandes entreprises sont venues s'installer chez nous, autour de ça se sont développées un réseau de petites et moyennes entreprises qui étaient toujours connectées à ces grandes entreprises-là.

665 Mais il faut qu'on passe le virage de la deuxième, troisième transformation. Ça, ça veut
dire la production en valeur ajoutée. Puis quand on parle de deuxième, troisième transformation,
les liens routiers, là, c'est majeur.

LA PRÉSIDENTE :

670

Hum hum.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

675

Ça fait qu'il n'y a pas quatre, cinq projets qui attendent après nous autres pour, mais dans
les avantages comparatifs, il y a la... je vous disais la proximité de la ressource, l'hydroélectricité,
la main-d'œuvre qualifiée; on a des incitatifs fiscaux, notamment parce qu'on est une région
ressource, également parce qu'on est une vallée de l'aluminium, puis la deuxième, troisième
transformation, il y a des avantages fiscaux quand c'est dans le secteur de l'aluminium, qui sont
680 donnés. Je vous parle de qualité de vie, et cetera.

Nos faiblesses, c'est la proximité des marchés, puis on manque de financement pour le
démarrage des entreprises.

685

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

690

Ça fait qu'on essaie de combler ces lacunes-là, puis nous, on est très confiants puis on a
bon espoir que c'est... ça va nous ramener tantôt à... bien du développement économique. Tu
sais, en affaires, il faut prendre des risques; si ça, c'est un risque, moi je pense que c'est un
risque calculé, puis ça vaut la peine de le faire pour le développement du Saguenay-Lac-Saint-
695 Jean.

LA PRÉSIDENTE :

700

O.K. Maintenant, vous disiez... c'est-à-dire que j'apportais comme élément tout à
l'heure, pour vous, la route, dans le fond, elle est un trait d'union que vous voulez créer entre un
pôle et le reste des marchés?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

705

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

710 On comprend ça. Est-ce que vous avez envisagé ou est-ce que déjà il y a eu une réflexion à l'égard d'utiliser cette route-là non pas comme un trait d'union mais comme un des aspects pour attirer?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

715 Oui, tout à fait. Puis c'est des échanges commerciaux, dans le fond.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

720

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Puis c'est aux...

725

LA PRÉSIDENTE :

Non, je veux dire, la route elle-même, le parc et tout ça?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

730

Oui?

LA PRÉSIDENTE :

735 Est-ce que, pour vous, ça a été un des éléments... Vous, le projet, ça existe d'un point à un autre, c'est ce que je comprend bien?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

740

Je ne comprends pas votre question.

LA PRÉSIDENTE :

C'est-à-dire de réunir, que la route devienne un trait d'union entre deux pôles?

745

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Bien, si on parle de développement économique puis que je vous ramène encore l'accès aux marchés...

750

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

755 **Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :**

... oui, c'est important qu'un pôle puis un autre soient reliés.

LA PRÉSIDENTE :

760

Hum hum.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

765

Vous avez abordé aussi tantôt la question du développement touristique -- je n'ai pas réussi à rejoindre les gens de l'Association touristique régionale, mais à ma connaissance, il y a une étude qui a été réalisée par Zins Beausnesne qui portait sur la perception puis sur...

LA PRÉSIDENTE :

770

Oui?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

775

... tout le volet touristique, je pense, est assez bien documenté concernant la route 175.

Puis dès que l'automne prend, quelqu'un qui disait hier soir : «À partir du mois de septembre, de la visite, il n'y en a plus», là, mais il n'y a pas beaucoup, non plus, de touristes qui se lancent sur la route après le mois de septembre, puis ça doit recommencer, là, à quelque part très tard au printemps...

780

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

785

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

... pour ne pas dire à l'été.

LA PRÉSIDENTE :

790

Donc, ce ne sont pas... ce n'est pas un secteur qui est très développé actuellement au niveau touristique, tout le... ce qu'on appelle les services touristiques d'hiver?

795 **Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :**

800 Bien, c'est... oui, ça part... ça commence à bien aller, mais ça pourrait être renforcé, puis on pense que la route... en tout cas, le tronçon amélioré ça ne peut que contribuer positivement à augmenter notre tourisme hivernal, c'est sûr, puis même tourisme d'été.

Mais ça, je suis certaine qu'il y a des études, je suis certaine que l'Association touristique régionale sera là au rendez-vous aussi pour déposer un mémoire là-dessus.

805 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. J'aimerais peut-être que – si vous voulez vous approcher, monsieur Barnard pour la Sépaq?

810 **M. GUY BARNARD :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

815 S'il vous plaît.

Alors peut-être, si vous pouviez – ah, vous pouvez aussi prendre le siège au bout puis rester, madame Dubreuil, il n'y a pas de problème, là, ça va?

820 Alors monsieur Bernard, j'aimerais... peut-être d'abord nous expliquer quel est le rôle de la Sépaq et ensuite le lien que... quelle est votre implication aussi dans... ne serait-ce qu'au niveau de votre avis en regard du projet, votre lien avec ce projet-là.

825 **M. GUY BARNARD :**

O.K. La Sépaq a un rôle de... doit administrer et exploiter et développer ce territoire-là qui est la réserve faunique des Laurentides. On y gère des équipements reliés principalement au prélèvement chasse et pêche.

830 Et parmi nos mandats, bien, c'est de développer aussi cet immense territoire-là, de donner l'accessibilité au plus grand nombre, mais aussi de développer cet immense territoire-là qui, à mon avis, devrait être beaucoup plus quatre saisons. Éventuellement, une de nos préoccupations, c'est de développer, mais aussi sur un horizon quatre saisons.

835 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum. Et donc, ce que j'aimerais savoir, c'est que – un peu à la suite de ce que j'ai abordé avec les autres interlocuteurs -- à date, le projet me semble être la création d'un lien à un autre, un trait d'union.

840 **M. GUY BARNARD :**

Oui.

845 **LA PRÉSIDENTE :**

La route en soi, le parc, devient – excusez , anciennement «le parc» -- mais la réserve faunique et tout ça, toute cette route-là devient, en fait, elle est évaluée en fonction, oui, des impacts que le projet a sur les milieux, et tout ça, mais est-ce que vous avez... pour la Sépaq, est-ce qu'il y a un intérêt à ce projet-là pour permettre autre chose, d'optimiser...

850

M. GUY BARNARD :

Oui.

855

LA PRÉSIDENTE :

... dans le fond toutes les activités, les travaux qu'il va y avoir au sein de cette région-là, est-ce que pour vous, est-ce que ce serait une occasion d'optimiser certains services ou certains développements auxquels vous songiez? Est-ce qu'il y a eu des approches à ce niveau-là?

860

M. GUY BARNARD :

Je préciserais au début que la 175, c'est le principal lien d'accès à la réserve des Laurentides et que la réserve des Laurentides, ce que j'affectionne, le parc national des Laurentides à l'époque, a été développé à partir de ce premier lien routier là qui a été constitué dans les années 50.

865

Donc, la plupart de nos infrastructures d'habitation ou d'hébergement ont été développées le long de cette route-là. Donc, c'est très important pour nous autres, cette voie d'accès-là, là. C'est la principale voie d'accès, là, pour l'ensemble de nos activités.

870

J'entendais madame qui disait, au niveau des accès routiers l'hiver, bien, c'est sûr que, pour nous autres, un lien sécuritaire, c'est primordial, particulièrement l'hiver.

875

La réserve jouit d'une notoriété qui dépasse largement le Québec et c'est sûr que quand on parle de la réserve faunique l'hiver, les gens ont comme une petite crainte, là, particulièrement pour nos activités d'hiver du Camp Mercier, ski de fond, qui a été le premier centre organisé de ski de fond de la province de Québec.

880

Mais encore là, encore aujourd'hui, les gens ont une petite réticence, ils y pensent toujours un petit peu, là. C'est... je ne pourrais pas vous amener de la documentation, je n'en ai pas là-dessus, sauf que c'est ce qu'on entend souvent dans le poste d'accueil, là.

885 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

M. GUY BARNARD :

890

Oui. Oui, le...

LA PRÉSIDENTE :

895

Est-ce que... oui, donc à ce moment-là, autrement dit, les gens vous parlent souvent du fait, si je comprends bien, un des éléments qui fait qu'il y a un certain impact sur votre clientèle, c'est aussi la crainte, ou l'accessibilité.

900

Je comprends que c'est un peu ça. Est-ce qu'on... vous voulez dire que les gens vont se poser des questions : «Bien, oui, c'est bien le *fun* aller au Camp Mercier, mais s'il se met à faire pas beau, qu'est-ce qui arrive? On revient-tu à temps?» Et tout ça.

905

Est-ce que ce sont des éléments qui font partie de ces inquiétudes-là ou... est-ce que c'est ça que vous voulez dire?

M. GUY BARNARD :

910

Oui. Je vous disais que la réserve jouit d'une grande notoriété, mais aussi d'une grande notoriété l'hiver pour les... Les gens associent... nos clients du Camp Mercier associent beaucoup le danger de la route.

LA PRÉSIDENTE :

915

Oui?

M. GUY BARNARD :

920

Et c'est pour ça que je vous disais oui d'emblée, la réserve, le quatre voies, pour nous autres, c'est sûr que c'est synonyme de sécurité puis de facilité au niveau d'accès à nos territoires qu'on exploite.

LA PRÉSIDENTE :

925

Est-ce que la Sépaq a des projets actuellement de développement ou des projets qui sont à l'étude ou des... qui sont en tout cas dans les cahiers pour développer certains secteurs ou pour développer certains autres types d'activités?

M. GUY BARNARD :

930

Je m'excuse, madame la Présidente, je suis un petit peu sourd.

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas grave, je vais peut-être m'approcher un peu.

935

M. GUY BARNARD :

Je viens de traverser la réserve des Laurentides et j'ai encore des bourdonnements, là, ça fait que j'ai un petit peu de misère à vous entendre.

940

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

945

M. GUY BARNARD :

Je vous demanderais de répéter la question, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

950

Oui, je vous en prie. Est-ce que, actuellement, vous avez des projets pour la Sépaq, pour la réserve, de développement, autres que les infrastructures que vous avez actuellement? Est-ce qu'il y a dans vos cahiers des projets pour lesquels vous êtes en train... que vous êtes en train de travailler, et lesquels pourraient être associés à ce projet-là de route?

955

Est-ce que la route, par exemple, pourrait vous permettre de développer certains aspects? Le projet tel qu'il est, là.

M. GUY BARNARD :

960

Bon. On a des projets de développement, c'est bien sûr qu'on a des pôles de développement récréotouristique qu'on appelle, importants, là, dont celui du Mercier qu'on veut voir de plus en plus quatre saisons. C'est sûr que le quatre voies divisées peut faciliter drôlement la venue de ça, de ce développement-là.

965

On a d'autres projets d'implantation d'infrastructures d'hébergement reliés à la pêche et à la chasse, mais ce n'est pas le fait qu'on va développer le boulevard à quatre voies divisées qui va être moteur, sauf qu'il y a peut-être des infrastructures qui vont drôlement se rapprocher de la 175 et pour lesquelles on devra avoir un questionnement, là, et voire même que certaines infrastructures, possiblement, ça pourrait équivaloir à la mort de ces infrastructures-là.

970

Le terme est peut-être fort un petit peu, mais le fait de rapprocher la 175, le boulevard, de ces infrastructures-là qui se sont développées à cause... justement à cause de cet accès-là, mais le développer avec une infrastructure plus grosse, c'est sûr que ça va nous amener des questionnements, à savoir relocaliser ces sites d'hébergement là pour continuer à offrir nos activités traditionnelles que sont principalement la pêche, là.

975

980 Donc, dans ce sens-là, je vous dirais oui, par ricochet, mais il va falloir voir à développer d'autres centres, justement pour relocaliser des infrastructures qui deviennent désuètes à cause du boulevard.

LA PRÉSIDENTE :

985 Est-ce qu'il y a eu des... vous avez des discussions actuellement avec le ministère des Transports pour la relocalisation de ces infrastructures?

M. GUY BARNARD :

990 Oui, avec... on a une excellente collaboration avec le ministère des Transports, ils sont à l'écoute, ils connaissent nos besoins, et ces discussions-là rentrent... sont présentement, là... on est en plein dedans, là, parce qu'ils sont un petit peu à l'étape des devis, là.

995 Donc, c'est vraiment à ce moment-là qu'on voit jusqu'à quel point ça va heurter nos clientèles, là, au niveau de la quiétude principalement, là. Mais je vous dirais qu'on a une très belle écoute du ministère des Transports, là, puis tout nous laisse à croire qu'on pourra... on peut penser à des ententes possibles, là.

LA PRÉSIDENTE :

1000 O.K. Est-ce que vous avez envisagé de profiter des travaux de cette route-là, par exemple, pour faire installer des belvédères, des sites de point de vue, d'observation, ou des choses comme celles-là?

1005 **M. GUY BARNARD :**

 Nous, on gère essentiellement des activités. Il est sûr qu'on aime que les gens profitent de ce territoire-là qui est magnifique à mon avis, mais ce sont des activités qui, économiquement, on ne pourrait pas se le permettre, à mon avis, on ne pourrait pas se le permettre maintenant.

1010 Donc, s'il y a ces genres de sites-là qui sont à développer, bien je pense que le ministère des Transports devrait en assumer les coûts d'entretien qui s'ensuivent.

LA PRÉSIDENTE :

1015 O.K. Et particulièrement sur les coûts d'entretien...

M. GUY BARNARD :

1020 Et d'ailleurs on a déjà manifesté...

LA PRÉSIDENTE :

Pardon?

1025 **M. GUY BARNARD :**

On l'a déjà...

1030 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. GUY BARNARD :

1035 ... indiqué dans nos différents documents.

LA PRÉSIDENTE :

1040 Tout à fait. Il me semble que j'ai vu dans un avis cet élément-là. Et donc, ce qu'on veut dire, c'est qu'il y aurait... mais il y aurait une demande ou une attente de la part de la Sépaq pour dire : «Ce serait un élément de plus pour... à la fois pour la route et pour la Sépaq»?

M. GUY BARNARD :

1045 Hum.

LA PRÉSIDENTE :

1050 Est-ce que j'ai compris?

M. GUY BARNARD :

1055 Oui. Moi, je trouverais malheureux qu'il n'y ait pas ce genre de belvédère là, personnellement, et pour la collectivité québécoise qui traverse la réserve faunique des Laurentides, qu'ils ne puissent pas profiter de sites exceptionnels, puis on en a beaucoup. Mais par contre, malheureusement, je pense que ça ne relève pas de notre mandat et c'est quand même coûteux à entretenir ce genre de sites là.

LA PRÉSIDENTE :

1060 Monsieur Juneau, madame Lamontagne, ça relève de... si je comprends bien, ça ne relève pas du MTQ ni de la Sépaq pour la gestion, ça relève de qui?

1065 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

En ce qui concerne les belvédères, nous avons posé la question suite aux commentaires qu'on a reçus des personnes responsables à la Sépaq. Est-ce que... parce qu'une première fois, le ministère des Transports nous avait répondu que ce n'était pas de leur intention, là, de construire les belvédères et puis que ça relèverait plutôt de la responsabilité de la Sépaq.

1070

Nous, on est retournés vers eux, vers le ministère des Transports, pour leur mentionner le commentaire justement de la Sépaq à l'effet qu'ils ne... comme vient de le dire monsieur Barnard, là, ils ne pouvaient pas s'engager dans la confection de ces infrastructures-là.

1075

Alors le ministère des Transports nous a répondu, et puis ils avaient... ils ont déjà identifié, ils ont déjà fait une première sélection de sites potentiels pour la construction de belvédères le long de la route. Selon justement le Ministère, certaines unités de paysage offrent des points de vue exceptionnels, alors on n'a pas, à l'heure actuelle, de proposition concrète quant à l'emplacement de ces belvédères-là et leur nombre.

1080

Je vous mentionne également que le ministère de la Santé et Services sociaux s'est montré préoccupé par l'absence actuelle, là, de zones justement d'arrêt...

LA PRÉSIDENTE :

1085

Hum hum.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1090

... et... bien, ils l'ont appelé «zones d'arrêt», mais aussi belvédères, parce que dans l'étude d'impact, on parlait également de belvédères sans services. Alors on pouvait associer cette structure-là aussi...

LA PRÉSIDENTE :

1095

O.K.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1100

... à des haltes pour les camionneurs.

LA PRÉSIDENTE :

1105

Oui?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1110

Alors le ministère Santé et Services sociaux s'en est préoccupé et il y a eu des questions complémentaires qui ont été posées, là, auprès du ministère des Transports.

Le ministère Développement durable également s'est préoccupé de cette question-là, parce que ça fait partie pour nous d'une... ça serait comme une infrastructure qui pourrait ajouter une plus-value, là, concernant la sécurité routière, qu'il y ait des possibilités pour les camions de pouvoir se tasser, là, de la route lorsqu'il y a des conditions très difficiles, là, puis...

1115

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

1120

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... rendre la route un peu plus sécuritaire. Mais à l'heure actuelle, on n'a pas de proposition à...

1125

LA PRÉSIDENTE :

Pas de proposition jusqu'à maintenant.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1130

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1135

Mais il y a eu... ce questionnement-là a été adressé au ministère des Transports, mais est-ce qu'il y a eu réponse?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1140

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1145

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Ce que j'ai, je...

1150

LA PRÉSIDENTE :

Ça a été déposé dans les documents?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1155

Oui, je vais me permettre de lire un peu...

LA PRÉSIDENTE :

1160

Oui.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... je ne possède pas, là, totalement... C'est ça :

1165

«Le Ministère nous a bel et bien répondu et nous ont mentionné qu'une décision finale concernant le réaménagement ne sera prise qu'à l'étape de préparation des plans et devis.»

1170

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1175

Alors c'est la réponse, là, qu'ils ont... qu'ils nous ont donnée, en précisant – je peux vous lire, là – finalement :

1180

«... tout en précisant que le choix des endroits retenus pour la construction des deux belvédères – parce qu'on nous avait quand même mentionné deux belvédères – sans services sera fait à la lumière des critères suivants : la localisation environ à mi-chemin entre Stoneham et L'Étape, et l'intersection de la route 169 et Laterrière.»

1185

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être pour – merci!

1190

Pour le ministère des Transports, monsieur Dugré, j'aimerais vous entendre sur ces aspects-là concernant, je dirais, dans le... qu'est-ce qui, dans ce projet-là, qu'est-ce qui pourrait se rapprocher... s'approprier un peu... comment le projet pourrait s'approprier l'espèce de gain... on discutait hier soir de gain environnemental, c'est-à-dire d'utiliser cet espace-là, entre deux points, que... -- Je sais que votre mission c'est de relier les deux points, je comprends bien, mais dans le contexte de ce qu'il vous a été demandé pour ce qui est de la réserve et tout ça, est-ce qu'il y a des éléments qui auraient été... qui ont été prévus par le Ministère ou qui sont envisagés par le Ministère pour améliorer ces aspects-là?

1195

M. JEAN DUGRÉ :

1200 Notre réponse va être en deux parties : je vais commencer; monsieur Martel va continuer par la suite.

1205 C'est que, comme je viens d'entendre, et effectivement on va attendre un peu à la préparation des plans et devis finaux afin de voir quels sont les endroits de routes anciennes qu'on pourrait récupérer, donc parties de route qu'on pourrait récupérer et où on pourrait aménager des aires de stationnement pour les camions lorsqu'ils ont besoin d'un certain repos. Mais ça, ça va être déterminé un peu plus tard, lors de la préparation des plans et devis.

1210 Mais en ce qui concerne maintenant les belvédères, je vais laisser aller monsieur Martel.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Martel?

1215 **M. DONALD MARTEL :**

1220 Oui. Alors bien entendu, comme vous l'avez dit, la mission première du ministère des Transports, c'est la sécurité. Déjà, au niveau des accès possibles, les sites d'arrêts possibles, là, on a un secteur isolé entre le kilomètre 80, juste un petit peu au sud de la limite sud de la réserve faunique des Laurentides, on parle du Restaurant Francinette, par exemple, on a un stationnement là.

1225 Ensuite, comme stationnement officiel ou aire d'arrêt officiel, on aurait au kilomètre 134, à L'Étape.

1230 Alors ça, ça nous donne une distance de 50 kilomètres. C'est quand même une distance qui est dans les normes, mais compte tenu qu'on est dans un territoire quand même assez accidenté, qui est sujet à un climat assez rigoureux, bien entendu on aimerait diviser ce tronçon-là en deux.

Pour l'autre côté de la réserve, ce serait de l'intersection de la route 169 que monsieur le commissaire a parlé hier, là on a un arrêt qui est officiel, ensuite ça va à l'entrée de Laterrière, au kilomètre 226. Ça fait que là, on retrouve une distance de 60 kilomètres.

1235 Ça fait que ce tronçon-là aussi on aimerait le diviser en deux. Alors, tant qu'à aménager un site pour la sécurité, on aimerait en profiter aussi pour faire deux belvédères.

1240 Alors je vous présente un petit peu la situation. C'est qu'il y a au moins deux sites à l'heure actuelle, que je viens de nommer, permettant des arrêts sécuritaires entre Stoneham et Saguenay, qui ne seront pas affectés par les travaux à venir.

Alors, comme on l'a présenté hier, les deux sites sont dans des tronçons de route qui sont déjà à quatre voies, des projets à quatre voies qui ont été faits depuis l'année 2000 et qui

1245 s'intègrent dans notre projet de quatre voies divisées sur la 167 kilomètres. Il s'agit du site de L'Étape, au kilomètre 135, et celui de l'intersection de la 169 au kilomètre 166.

1250 La MTQ entend emménager un autre site au sud de L'Étape et un autre au nord de l'intersection de la 169. Le choix des sites devrait répondre notamment aux critères suivants : en plus de la sécurité, bien entendu, on choisira des endroits où est-ce que la visibilité le permet, entre autres. Alors, on va chercher des endroits qui offrent un panorama intéressant; des endroits aussi qui pourraient permettre de restaurer un site perturbé. C'est un petit peu le principe de développement durable, là, de profiter de notre projet pour restaurer des sites déjà perturbés soit par des aires d'emprunt, ou des sites d'exploitation forestière ou autres sites.

1255 Alors les deux secteurs qu'on aurait en tête à l'heure actuelle, qu'on a en vue, c'est les secteurs des rivières Cachée et Cyriac qui offrent un très bon potentiel qui rencontrent ces critères-là, puis je pourrais même ajouter – ce n'est pas inscrit ici, mais c'est dans deux endroits aussi où est-ce qu'on a la présence des orignaux en quantité les plus... où est-ce qu'on a les plus hautes densités. Ça fait qu'il y aurait aussi en plus la possibilité peut-être que les touristes ou les usagers de la route qui veulent avoir du repos puissent observer ces bêtes-là.

1260 Le secteur de la rivière Cachée, c'est celui... je pense que tout le monde l'a remarqué, là, c'est... surtout quand on s'en va en direction sud, direction de Québec, lorsqu'on arrive en haut du sommet, au kilomètre 90, on a un excellent point de vue sur la vallée de la rivière Cachée, alors une grande courbe, là, dans une côte; ça fait que ce secteur-là qu'on voit bien ici pourrait être un site potentiellement intéressant.

1270 Mais comme le dit monsieur Dugré ici, on ne peut pas encore préciser le dixième de kilomètre parce que c'est l'étape des plans et devis, là, qui va nous permettre de vraiment les localiser.

1275 Comme encore on ne sait pas non plus est-ce qu'on en fera un du côté est de la route puis un du côté ouest, pour éviter que les gens aient à couper l'autre voie? Ça, c'est des éléments qu'il reste encore à déterminer, mais on aurait peut-être tendance à en faire un de chaque côté de la route, là, pour augmenter encore la sécurité.

1280 Du côté nord, bien on est dans le territoire où est-ce que la rivière Cyriac vient longer la route; on est à la limite administrative aussi des régions de Québec et du Saguenay-Lac-Saint-Jean, un site très intéressant, présence d'orignaux, moi je dirais une fois sur cinq quand je passe là, on peut voir des orignaux dans la vallée. On est sur un site aussi où est-ce qu'il y a eu beaucoup d'exploitations de sablières et de gravières, ça fait que ça, ça demeurerait un site très intéressant aussi pour aménager un belvédère.

LA PRÉSIDENTE :

1285

O.K. Et donc, est-ce qu'on peut comprendre que c'est un engagement du Ministère à le faire, là? Ça fait partie actuellement du projet que vous réaliseriez?

M. DONALD MARTEL :

1290

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1295

O.K. Et pour revenir sur la question concernant... à ce moment-là, c'est le Ministère qui assume l'entretien ou c'est la Sépaq?

M. DONALD MARTEL :

1300

C'est le ministère des Transports qui est responsable de ces belvédères.

LA PRÉSIDENTE :

1305

O.K. Oui? Ma collègue qui aurait une question.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1310

Permettez, j'aurais une question. Un des critères est de permettre la restauration d'un site qui est perturbé, je me demandais si le projet de belvédère à la rivière Cachée, est-ce que c'est associé au réaménagement qu'il va y avoir dans ce secteur-là au niveau du kilomètre 90, là, près de...

M. DONALD MARTEL :

1315

Excusez-moi, je n'ai pas compris la question.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1320

Est-ce que l'aménagement de la rivière Cachée, l'aménagement du belvédère dans le secteur de la rivière Cachée, est-ce que c'est en rapport avec ce qui va se faire au niveau du ruisseau Taché et de la rivière...

M. DONALD MARTEL :

1325

Non.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1330

Ce n'est pas du tout relié?

M. DONALD MARTEL :

Le ruisseau Taché, c'est dans la partie du 60 au 84.

1335 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Ah, c'est... oui, mais si c'est à l'extrémité, c'est que c'est...

M. DONALD MARTEL :

1340

Oui, mais non, ça...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1345

Il n'y aura pas de lien entre les deux?

M. DONALD MARTEL :

1350

Ça n'a pas de lien entre les deux, non.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K. Merci.

1355

LA PRÉSIDENTE :

Alors mon collègue a quelques questions à poser, puis après ça je vais inviter un intervenant à venir poser sa question.

1360

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Bien. Merci, Madame la Présidente.

1365

Mes questions sont d'abord, comme on a le monsieur de la Sépaq qui est en place : dans les documents, on nous parlait d'un plan de développement de la Sépaq qui serait prêt en 2004, est-il possible de savoir s'il est actuellement prêt? Et si oui, bien, peut-on en avoir une copie?

M. GUY BARNARD :

1370

Le plan de développement a été présenté à la direction... Le plan de développement a été présenté à la direction de la Sépaq, ils sont à regarder ce qu'on veut... de la façon qu'on voit la réserve des Laurentides au cours des prochaines années, mais malheureusement, je n'ai pas les... on ne nous a pas... je n'ai pas eu de retour à ce moment-ci. Mais effectivement, le plan a été déposé.

1375

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Et est-ce que ce plan a des éléments qui pourraient suggérer, disons, une valeur ajoutée reliée à la route, qui pourraient peut-être y être associés, là?

1380

M. GUY BARNARD :

Évidemment, ceux que j'ai en mémoire, ces nouveaux secteurs-là partiraient de la 175 évidemment, là, c'est carrément l'axe principal, là.

1385

La valeur ajoutée de la route comme telle, c'est sûr que ça facilite l'accès et souvent j'ai entendu nos clients dire : «Le chemin le plus court, c'est par l'asphalte.» Donc, nos gens valorisent ça aussi, là. Mais c'est sûr que si on parle de territoire de pêche, il faut définitivement laisser l'asphalte pour pénétrer dans les chemins forestiers. Mais tous ces chemins forestiers là ont presque toujours origine via la 175.

1390

Donc, si ça répond aux valeurs ajoutées de la 175, c'est sûr si nos gens, nos clients trouvent cette route-là sécuritaire, je vous dirais que oui, mais dans la mesure où que... au niveau de la sécurité, là, et de l'accès, peut-être la rapidité d'accès aussi sûrement.

1395

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Bien. Maintenant, Madame la Présidente, si vous le permettez, vous avez posé pas mal de questions sur la partie économique, est-ce qu'on pourrait peut-être aussi avoir quelques questions sur le plan social?

1400

Alors je sais que pour le moment, au niveau indicateurs sociaux, on a parlé de sécurité, on a parlé d'isolement. Est-ce qu'il y a d'autres indicateurs sociaux qui se rattacheraient à la qualité de vie des gens, quelque chose qui a été oublié et qui pourrait peut-être être important dans notre travail actuellement pour regarder effectivement l'importance de l'amélioration de la route?

1405

M. GUY BARNARD :

O.K. Évidemment, je disais en entrée de jeu que la réserve des Laurentides, c'est un immense territoire. C'est un territoire qui est pratiquement aussi grand qu'une province canadienne.

1410

Mais je vous dirais que la réserve des Laurentides, c'est énormément de jours/personnes qui y fréquentent. Je vous dirais que, juste au niveau de la pêche, c'est peut-être au-delà de 70 000 jours de pêche qui est consacré sur une période d'à peu près une centaine de jours, entre 100 et 108 jours. C'est une récolte annuelle, d'année en année, qu'on observe d'au-delà de 500 000 poissons d'une espèce des plus intéressantes à mon avis, la truite, la truite mouchetée qu'on y retrouve.

1415

1420

C'est au-delà de 140 chalets qu'on y exploite sur cet immense territoire-là. On est capable d'y accueillir, par jour, environ 1000 personnes par jour en hébergement, c'est

incroyable, c'est un immense hôtel qui est éclaté sur ce territoire-là. Et comme je disais tout à l'heure, c'est... la principale voie d'accès, c'est définitivement la route 175.

1425

Au niveau de la chasse, on y consacre... c'est au-delà de 1500 quelque chasseurs qui viennent y passer un mois dans la réserve faunique des Laurentides. Donc, au niveau économique, je pense que c'est incroyable ce que peut amener la réserve des Laurentides à ce chapitre-là.

1430

Et sans compter le ski de fond qu'on parlait tout à l'heure, c'est un des premiers centres organisés qui a vu le jour à Québec, près de la région de Québec, et c'est toujours un des centres qui jouissent encore là d'une grande notoriété, là. Les gens s'y déplacent pour y venir, autant des gens de Montréal, voire même de l'extérieur du pays.

1435

Donc, au niveau économique, si c'est l'essence de votre question, je pense que la réserve faunique des Laurentides a une place importante à ce niveau-là, et c'est surtout 125 travailleurs qui y trouvent un emploi saisonnier, là, principalement durant l'été et l'automne, là.

1440

Ça fait que je pense que c'est incroyable ce que peut générer la réserve faunique des Laurentides, tant au niveau de la récréation, là, qu'au niveau économique, des salaires qu'on y paie et de ces impacts-là.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1445

Bien, je vous remercie, c'est très intéressant.

Mais ma question s'adressait aussi à madame Côté et peut-être à monsieur Jubinville pour ce qui est plutôt des caractères sociaux, à savoir effectivement si on retrouve d'autres indicateurs que les indicateurs de sécurité et indicateurs peut-être d'isolement qui ont déjà été discutés jusqu'à un certain point.

1450

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Le premier élément qui me vient à l'esprit vite comme ça, c'est l'élément de la démographie.

1455

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

De...? Pardon.

1460

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

La démographie.

1465

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

O.K.

1470 **Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :**

1475 C'est-à-dire que si on en croit les prévisions démographiques au Saguenay-Lac-Saint-Jean, la population devrait subir une baisse quand même assez importante, puis notamment au plan démographique, on constate un vieillissement de la population, puis une migration importante des jeunes. On ne parle plus d'exode des jeunes, on parle plutôt de migration.

1480 Puis on travaille certains volets pour influencer de façon positive le bilan migratoire, pour renverser en fait la tendance du bilan migratoire négatif au Saguenay-Lac-Saint-Jean chez les jeunes, puis il y a des aspects de qualité de vie.

1485 Puis notamment -- là, il faudrait peut-être que je vous documente davantage là-dessus, là -- mais c'est de rendre, mettons, la région favorable à l'établissement des jeunes, puis parmi ces critères-là, il y a sûrement, encore une fois... mais là, je ne sais pas si ça nous rattache peut-être à des phénomènes... à des éléments de sécurité, en même temps... peut-être au plan de la démographie. En tout cas, moi je pense qu'il peut y avoir des incidences très positives, là, sur...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1490 C'est intéressant, merci. Alors moi, ça termine le tout.

LA PRÉSIDENTE :

1495 Je reviendrais peut-être d'abord à la Sépaq pour ce qui... est-ce que c'est possible pour vous de nous déposer le projet de plan qui a été soumis, de développement, et aussi je trouve intéressant peut-être que vous me déposiez les... en fait, les chiffres au niveau des retombées... ou l'aspect économique que génère la réserve faunique des Laurentides en termes d'emplois, en termes de clientèle, de retombées économiques.

1500 Et si même vous aviez des informations reliées à justement les aspects de crainte ou les aspects de sécurité ou de température, quels sont les éléments qui ont un impact sur la gestion de votre... ou les revenus de votre entreprise – ici on dit «entreprise» entre guillemets, mais quand même, vous gérez quand même comme une entreprise ce secteur-là. Est-ce que c'est possible d'avoir ces éléments-là?

1505 **M. GUY BARNARD :**

1510 C'est à moi? Donc, pour le dépôt du plan de développement, c'est bien sûr, je n'ai pas autorité là-dessus, mais je m'engage à le demander officiellement. C'est sûr que nous, la réserve des Laurentides, tant qu'il n'est pas définitif et accepté, c'est pour nous un brouillon encore.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, tout à fait. Ça peut être à l'état de projet, là, on comprend bien.

1515 **M. GUY BARNARD :**

Mais ça va me faire plaisir de faire cheminer la demande auprès de la direction de la réserve.

1520 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1525 **M. GUY BARNARD :**

Pour ce qui est de l'autre aspect de votre question...

LA PRÉSIDENTE :

1530 L'autre aspect, c'était : si vous aviez des chiffres un peu... vous disiez, tout à l'heure : «Vous seriez étonnés de voir ce que la réserve peut générer d'impact, là, économique en termes d'employés, en termes de développement économique et tout ça », est-ce que vous avez aussi des chiffres que vous pourriez nous déposer là-dessus?

1535 **M. GUY BARNARD :**

Oui. Ces chiffres-là, c'est sûr, ils ne sont pas à jour au moment où on se parle, mais si vous me donnez un petit délai de quelques semaines...

1540 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1545 **M. GUY BARNARD :**

... ça me ferait plaisir de les corriger puis de vous les faire parvenir. Donc, on pourrait y voir l'ensemble des activités qu'on tient sur le territoire de la réserve des Laurentides et également les aspects revenus...

1550 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1555 **M. GUY BARNARD :**

... salaires, dépenses... oui, ce serait facile de vous les faire parvenir d'ici peut-être deux semaines.

LA PRÉSIDENTE :

1560

O.K. Merci. Ma collègue aurait une question pour vous aussi.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1565

Oui. Monsieur Barnard, le chantier de construction de la route, c'est un projet qui pourrait s'étaler sur plusieurs années. Est-ce que vous avez des craintes quant à vos activités, là, durant la période de construction de la route?

M. GUY BARNARD :

1570

C'est sûr que ça va avoir un impact sur nos clientèles, c'est sûr que ça va les déranger, mais à toutes fins pratiques, ils vont y trouver le compte à l'échéance.

1575

Mais au moment de la construction, c'est sûr qu'il y aura des impacts et moi, je suis relativement sécurisé par les discussions qu'on a avec le Ministère présentement de... ça devrait, à mon avis, bien se passer, là, compte tenu du niveau de discussions qu'on a, puis souvent c'est relativement pointu au niveau des chantiers.

1580

Donc, on est... je pense la Sépaq, réserve faunique des Laurentides, est optimiste lors du déroulement de la construction de ces différents chantiers-là. Mais je voudrais que madame la présidente tienne compte que oui, ça va déranger définitivement nos clients, et on devra bien les informer.

1585

Le Ministère a déjà prévu ou entend mettre à la disposition du public en général un site, ça pourrait beaucoup aider, mais il va falloir bien informer nos clientèles et les usagers de la route aussi. Mais je suis... la réserve des Laurentides est optimiste, là, quant à minimiser les impacts qu'il pourrait y avoir sur notre clientèle.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1590

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1595

Une dernière question avant d'appeler... Ah, excusez, madame Lamontagne, vous avez un élément à rajouter?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1600 Oui, permettez-moi de... d'abord, j'ai retrouvé des données concernant le secteur
touristique. Selon une étude de l'Association touristique régionale du Saguenay de 1994, on
apprend que les activités touristiques génèrent des revenus de l'ordre de 100 M\$ et supportent
près de 18 000 emplois. Ça, ce n'est pas seulement pour la réserve, mais c'est...

1605 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour la région?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1610

... pour la région du Saguenay. Et à votre... si je me permets...

LA PRÉSIDENTE :

1615

Oui?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1620

... d'apporter un complément d'information à votre question sur les impacts sociaux et
l'énumération des préoccupations en lien avec ça, nous, dans le cadre de l'étude d'impact, on a
vraiment insisté auprès de l'initiateur du projet pour qu'il nous documente de façon un peu plus
exhaustive, là, toute cette question-là, parce qu'il justifie pour beaucoup le projet, là, avec cet
objectif, là, de développement socio-économique.

1625

Alors on a dans la directive quelque chose de très concret, là, qui a été mentionné, si je
me permets de vous le lire :

1630

**«Les impacts économiques du projet doivent être documentés en termes d'impacts
du projet, soit les coûts de construction et d'entretien, de même que les effets
indirects sur le tourisme, les possibilités d'emploi au niveau régional, le
développement des services connexes, et cetera.»**

1635

Lorsqu'on a fait l'analyse de l'étude d'impact, on a noté une faiblesse dans le cadre de
l'étude sur cet aspect-là, donc on est revenus en questions et commentaires qui étaient vraiment
clairs à l'effet que la raison d'être du projet devait vraiment expliquer les problèmes ou besoins à
l'origine du projet et spécifier les objectifs visés. Alors, on devait y retrouver les raisons pour
lesquelles l'initiateur croit que le projet présenté constitue la meilleure solution à l'endroit des
critères d'ordres politique, économique, social et environnemental.

1640

Le ministère des Transports a répondu dans le cadre de l'Addenda 2 aux questions et
commentaires, et nous avons aussi signifié verbalement au ministère des Transports à quelques
reprises notre désir de voir cet aspect-là franchement documenté pour appuyer, là, cet objectif
qui est un des objectifs les plus importants.

1645 Nous, de notre côté, on a également travaillé avec les données. Le promoteur, dans ses réponses aux questions et commentaires, nous référait à l'étude B-U-C que je crois appelée BUC, là, je ne sais pas... est-ce que c'est B-U-C ou...? B-U-C, parfait.

1650 Et dans cette étude-là, et aussi l'étude d'opportunité qui a précédé BUC mais qui était le LCL, et dans cette étude-là on a... je vous trouve ça ici... on avait mentionné que c'était... entre autres, ça vérifiait... on disait dans BUC finalement, textuellement, que :

1655 **«De nombreux facteurs contribuent au développement de l'économie d'une région. Parmi ces facteurs, comment peut-on être assuré du rôle moteur significatif d'un investissement en infrastructure routière?»**

1660 C'est resté pratiquement... il n'y a pas eu d'affirmation claire à l'effet que ça avait un lien... le développement d'une infrastructure routière avait un lien direct, du fait de la complexité, là, et du nombre des autres facteurs qui peuvent entrer en ligne de compte.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

1665 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

1670 On a fait faire des recherches, nous également, pour des études comparatives, puis on a rencontré une personne et puis obtenu des renseignements concernant le prolongement de l'autoroute 30, entre l'autoroute 10 à Brossard et l'autoroute 20. C'est un certain nombre d'études qui cherchaient à vérifier le lien existant entre la construction d'une infrastructure routière et le développement régional.

1675 Alors globalement, les constats qui se dégagent de ces études ont démontré la difficulté de prévoir des effets réels au plan du développement économique régional. Alors c'est un peu qu'est-ce qu'on avait fait comme premier constat.

1680 Puis comme on l'a mentionné hier, on s'est tout de même retournés, dans le cadre de la procédure, vers les organismes gouvernementaux qui ont cette compétence-là, et je nomme le ministère des Affaires municipales, le ministère du Développement économique et régional, le Tourisme et le MSSS en rapport avec...qu'ils ont... Le MSSS nous a fourni des commentaires en ce qui concerne les retombées économiques.

LA PRÉSIDENTE :

1685 Hum hum.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1690 Alors ça aussi, c'est quelque chose qui nous préoccupe, le Ministère : comment peut-on
s'assurer dans le cadre de ce projet-là de mesurer les retombées économiques de ce... comme
on se retrouve très souvent face à une impossibilité, là, d'avoir des comparables.

LA PRÉSIDENTE :

1695 Est-ce que... vous n'avez pas eu plus de réponses, autrement dit, au questionnement
que vous avez fait à ces trois ministères-là entre autres sur...

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1700 Non, voilà, on n'a pas eu de...

LA PRÉSIDENTE :

1705 Ça reste un peu impondérable en regard des critères ou des indicateurs.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Ça a été très peu documenté, là...

1710 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1715 ... leurs préoccupations à cet aspect-là.

1720 Puis le MSSS, qui reprend également une de nos préoccupations, c'est que nous on
désirerait que, quand on constate un certain vide, là, de connaissances par rapport à l'impact
qu'a un développement d'une infrastructure comme ça, bien on a demandé au ministère des
Transports qu'est-ce qu'ils entendaient faire en ce qui a trait aux retombées économiques
régionales.

1725 La réponse du promoteur à cet effet-là a été négative, là. On nous dit qu'ils n'avaient pas
l'intention, là, de faire un suivi sur les retombées économiques. Alors c'est l'information qu'on a
eue.

LA PRÉSIDENTE :

1730 Merci beaucoup, madame Lamontagne.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Merci.

1735

LA PRÉSIDENTE :

On va y revenir aussi tout à l'heure. J'ai une dernière question puis je vais...

1740

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'aurais une dernière question que j'aimerais poser.

LA PRÉSIDENTE :

1745

Oui, allez-y.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1750

Ma question est pour la Sépaq. Dans votre plan de développement, est-ce que vous prévoyez avoir des nouveaux chemins d'accès? Des nouveaux chemins d'accès qui seraient raccordés avec la route 175? Ou si vous utilisez ceux qui sont là actuellement?

M. GUY BARNARD :

1755

Je crois que les chemins qui sont là présents sont suffisants.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1760

Donc, il n'y aurait pas de nouveaux chemins qui viendraient...

M. GUY BARNARD :

1765

Il n'y a pas de nouveau chemin, ou surtout pas de chemin principal qui serait développé. Mais il faut vous dire, par contre, que le développement des infrastructures routières sont faites beaucoup plus par les forestières et nous, souvent on profite de ces chemins-là, là.

Dans le temps, on en a développé quelques-uns, mais la grande majorité du réseau routier forestier de la réserve des Laurentides a été fait par les forestières.

1770

Non, on a aucun nouveau... je n'ai pas de...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1775

O.K. O.K. Merci.

Dernière question, madame Lamontagne. La donnée de 100 M\$ en termes de retombées touristiques, ça date de quelle année? Est-ce que vous avez l'année où ça a été...

1780 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

1998.

1785 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

98? O.K. Merci.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1790 Attendez, je vais revérifier... Excusez-moi, là, j'ai une multitude de...

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas grave, on pourra...

1795

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Bien, ou pourra... vous pourrez...

1800 **LA PRÉSIDENTE :**

On pourra simplement nous le déposer...

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1805

Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1810

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... pour nous donner l'information. Merci.

1815

Alors je vais appeler un premier intervenant, monsieur Daniel Groleau, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

1820

Alors bonjour, monsieur Groleau. Bienvenue et merci de votre patience, nous avons eu plusieurs questions. Allez-y.

M. DANIEL GROLEAU :

1825

Alors bonjour à tous. Je suis directeur du Conseil régional d'environnement du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Moi je cherche à démêler un peu... pour que les réponses qui me seront données, là, je cherche beaucoup à démêler ce qui est perception et réalité.

1830

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. DANIEL GROLEAU :

1835

Donc, dans la requête d'audiences publiques de l'Union québécoise pour la conservation de la nature, on faisait référence à une étude, à des statistiques que moi aussi j'ai eu la chance de lire où on comparait cette route-là avec neuf autres routes, puis on disait qu'elle s'est classée huitième sur neuf routes comparables au Québec.

1840

Moi, j'aimerais savoir c'est quoi les points de comparaison. Moi, je suis géographe de formation, je n'en vois pas de route comparable au Québec, c'est-à-dire une route qui relie deux pôles majeurs comme le Saguenay et Québec, une route de montagnes aussi, une route d'altitude en fonction du climat aussi qui est particulier. Donc je voudrais savoir, quand on arrive à des millions... des accidents par millions de kilomètres parcourus, s'il y a d'autres points, c'est quoi les points de comparaison, en fait?

1845

LA PRÉSIDENTE :

1850

Hum hum. Peut-être, monsieur Dugré, cet élément-là puis il y a aussi l'élément... à d'autres moments on parle de la troisième route en importance en termes de dangerosité, puis un autre moment donné effectivement on arrive à la huitième en nombre d'accidents, peut-être nous expliquer un peu les paramètres, là, et les critères qui vous amènent à ces conclusions-là, s'il vous plaît?

1855

M. JEAN DUGRÉ :

Certainement, je vais laisser la parole à monsieur Martel -- excusez, monsieur Turgeon, pardon.

1860

M. DONALD TURGEON :

Bonjour, Madame la Présidente. Pour répondre à la question, les comparaisons qui sont amenées de la part des opposants sont tirées de l'étude BUC 1998 à l'effet qu'il y avait eu des comparaisons entre diverses routes.

1865

1870 Ce que je voudrais faire aujourd'hui, c'est peut-être d'essayer de démystifier ça, parce que c'est... comme je l'ai dit hier, entre la route 175 et la route 170 dans le secteur de Larouche, c'est difficile de comparer les routes qui ont des géométries différentes. Et je vais vous donner un exemple qui est un exemple théorique, mais c'est pour vous prouver qu'on ne peut pas comparer la route 175 à la route 185, parce que la construction, le nombre d'intersections sont très différents.

1875 Ça fait que si on regarde dans la présentation, pour des routes nationales d'une même longueur, plus le nombre d'intersections augmente sur une route, plus la route possède un taux d'accidents élevé, parce qu'aux intersections il y a toujours plus d'accidents qu'en bouts rectilignes.

1880 Même si tous les taux d'accident des éléments de la route sont égaux à la moyenne provinciale, on fait des moyennes provinciales pour des kilomètres de route, pour des intersections en croix «+», des intersections en «T», il y a une moyenne provinciale. Même si tous les éléments d'une route sont égaux à la moyenne provinciale, le taux d'accidents de cette route peut dépasser le taux critique. Je vais vous montrer le calcul tout à l'heure.

1885 Ça fait que nous, nous pouvons comparer entre elles des routes qui ont des caractéristiques différentes, comme la 175 en milieu isolé, entre guillemets, là, en milieu forestier, pas beaucoup d'accès, pas de milieu bâti, pas beaucoup d'intersections, avec des routes en milieu municipal qui possèdent de nombreuses intersections.

1890 Les données de base qu'on a faites pour présenter, c'est une route d'une longueur de 80 kilomètres. -- Ça représente à peu près la route 175 qui est à l'intérieur de notre territoire. Avec un DJMA de 4000 véhicules, c'est un petit peu en bas de la 175, mais 4000 ça allait bien pour arriver avec le nombre d'accidents avec les taux moyens.

1895 Les taux moyens provinciaux pour une route... un segment, un kilomètre de route, c'est 1,11 accident par million de véhicules. Donc ça donne par année huit accidents pour un... huit accidents... sur cinq ans, ça donne huit accidents.

1900 Pour une intersection en «T», donc on peut dire une intersection comme la 175 et la 169, juste une branche, c'est 0,8 accident, c'est un petit peu moins mais c'est... 0,8 accident sur l'équivalent de 200 mètres de long, 100 mètres de chaque côté de l'intersection.

1905 Pour une intersection en croix «+», c'est un taux de 1,38 accident par million de véhicules, donc ce qui donne dix accidents.

1910 Donc, pour faire les calculs, nous avons pris une route avec une intersection, comme la 175 avec l'intersection de la 169, une avec 10 et une avec 80 intersections comme on pourrait comparer à la 185 à partir de Rivière-du-Loup aller au Nouveau-Brunswick, il y a plus de 80 intersections.

1915

Donc une route – je tiens à mentionner encore qu'on garde toujours les taux moyens provinciaux – donc une route avec une intersection, le taux d'accidents calculé c'est de 1,1; notre taux critique c'est 1,16, c'est le taux dépassé lequel on considère que la route est dangereuse beaucoup. Elle peut être dangereuse à l'intérieur de ça, mais dès qu'on dépasse le taux critique, on est sûr qu'il y a des problèmes de sécurité.

1920

Donc on a un taux de 1,16, ça nous fait un rapport taux d'accidents sur taux critique de 0,95.

1925

Si on arrive avec une route à dix intersections, dont cinq intersections en «T» puis cinq intersections en croix «+», le taux d'accidents calculé donne 1,21, ça nous donne un taux critique de 1,16, et le ratio sur le taux d'accidents sur le taux critique est de 1,04. Mais on a toujours, normalement, tous les éléments selon la moyenne provinciale.

Si on arrive avec une route dans un milieu très urbanisé, une intersection presque au kilomètre avec 40 intersections en «T» et 40 intersections en croix «+», bien notre taux d'accidents calculé augmente à 1,97.

1930

Vous avez les nombres d'accidents, je ne les pas mentionnés, mais pour une route avec une intersection, ça représente 644 accidents; avec 10 intersections, on est à 704 accidents et avec 80 intersections, on est à 11 152 accidents. On respecte toujours les taux moyens provinciaux.

1935

Le taux critique est toujours le même, c'est le taux critique pour une route nationale, donc on arrive avec un taux d'accidents sur un taux critique de 1,70. On a trois routes qui sont conformes... quand on les analyse point par point, elles sont conformes à la moyenne provinciale, sauf que quand on ajoute tous les accidents des intersections sur une route sur un tronçon rectiligne, notre taux d'accidents dépasse le taux critique et le ratio.

1940

Ça fait que quand on a comparé, dans l'étude de BUC – je ne me rappelle pas d'où viennent les données de l'étude de BUC – puis on disait qu'on était la troisième route, je pense c'était un... sur les taux d'accidents mortels, la septième sur le taux critique, on ne peut pas comparer ça, parce qu'on compare des routes en milieu isolé avec des routes avec beaucoup d'intersections, et le calcul prouve que c'est biaisé de faire les comparaisons.

1945

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Attendez...

1950

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Turgeon, juste pour vérifier avec vous, quand on regarde ce qui est indiqué, là, de façon textuelle dans l'étude... en fait, c'est dans l'étude sur Stoneham qu'on retrouve cet élément-là. On dit :

1955

«Dans son ensemble, la route 175 présente le troisième taux d'accidents le plus élevé sur un total de neuf routes nationales. »

1960 Donc là, on compare par rapport aux routes nationales, donc numérotées à trois chiffres.
C'est ça?

M. DONALD TURGEON :

1965 Non, le commentaire que vous venez de donner, c'est dans l'étude de BUC qui était dans la grande étude du kilomètre 56 au kilomètre 227.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1970 Mais c'est toujours bon?

M. DONALD TURGEON :

1975 Ils ont comparé la 175 à la longueur, ils n'avaient pas séparé Stoneham d'avec... on a les mêmes commentaires dans la partie nord de la réserve.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1980 Mais est-ce que c'est... donc, c'est valable pour l'ensemble du projet, ou si c'est toujours... ou ce n'est plus valable du tout, là?

M. DONALD TURGEON :

1985 Bien, c'est valable, c'est sûr que si vous comparez le secteur Stoneham, il y a plus d'intersections; on ne peut pas comparer le secteur Stoneham avec le secteur de la réserve, là, parce qu'on a deux milieux...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1990 Donc, ça ne concernait pas la route 175 dans son ensemble, c'est-à-dire c'était par tronçon?

M. DONALD TURGEON :

1995 Le commentaire qui a été émis, c'est un commentaire qui est dans l'étude BUC...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui.

2000 **M. DONALD TURGEON :**

... qui était général pour la 175.

2005 Ils disaient : «La 175, on a pris de Stoneham à Saguenay, il y a X accidents, on divise par 160 kilomètres, ça fait tant d'accidents », et ils la comparaient à diverses autres routes de la province : la 138, la 185, la 117. Pour comparer à la 117, on est dans des milieux isolés; la 175 avait deux fois plus d'accidents que la 117. Mais là aussi, c'est des volumes de circulation, il y a d'autres facteurs qu'il faut comparer.

2010 Mais les données qui sont dans le... le texte qui est dans l'étude de BUC, c'est un texte qui provient d'une autre étude, là, que je n'ai pas retrouvée, mais qui compare des... qui dit que la route est la troisième au niveau des accidents mortels, de mémoire, et...

2015 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pardon, on dit troisième au niveau du nombre d'accidents...

M. DONALD TURGEON :

2020 O.K.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2025 ... et la huitième au Québec au niveau des accidents mortels.

M. DONALD TURGEON :

2030 Mortels. Les taux d'accidents mortels, c'est ça. Mais on compare des routes qui ont des géométries très très différentes. Donc, la comparaison qui a été faite, là, n'aurait jamais dû être faite, c'est biaisé.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2035 Et c'est une moyenne, et c'est une moyenne, donc si jamais, bon, c'est basé sur une moyenne, donc ce n'est pas...

M. DONALD TURGEON :

2040 C'est basé sur une moyenne, mais une route qui a beaucoup d'intersections, en gardant tous les éléments de la moyenne, dépasse le taux critique, on pourrait dire qu'elle est dangereuse.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2045 O.K.

M. DONALD TURGEON :

2050 Si on l'analyse tronçon par tronçon, intersections, on va dire non, tout est normal selon la moyenne provinciale.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2055 O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Donc...?

2060 **M. DONALD TURGEON :**

Donc, ma conclusion, c'est qu'on ne peut pas comparer une route comme la 175 qui a une seule intersection à des routes 138, des routes 185 dans des milieux bâtis où il y a...

2065 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais... je comprends...

2070 **M. DONALD TURGEON :**

... des accès à des résidences qu'on n'a pas dans la réserve faunique aussi.

LA PRÉSIDENTE :

2075 Je comprends ça, je comprends, monsieur Groleau, qu'on ne peut pas nécessairement comparer ça, mais pour bien saisir le niveau de dangerosité de cette route-là, parce que c'est quand même des chiffres qui ont été donnés en regard de... pour savoir : est-ce que c'est une route qui est plus dangereuse que d'autres, est-ce qu'il y a plus d'accidents que d'autres, et tout ça, quels chiffres on doit retenir, là, quel niveau on doit retenir de... c'est toujours bon, la
2080 troisième...

M. DONALD TURGEON :

2085 Non. Non.

LA PRÉSIDENTE :

... plus dangereuse route?

2090 **M. DONALD TURGEON :**

Je veux dire, c'est... quand on les met par priorité, c'est biaisé, parce que la façon de calculer les taux d'accidents, il faudrait prendre les autres routes et enlever toutes les données d'intersections. Probablement qu'elle passerait en avant des autres routes parce qu'une intersection, vous avez un nombre élevé de conflits, les virages à gauche, les croisements, et...

2095
En tout cas, je pourrais vous référer... vous connaissez sûrement les études du BAPE qu'il y a eu dans le secteur de la 185 où les deux tronçons, St-Antonin, puis tout ça, les endroits problématiques étaient des intersections, on ne parlait pas de problématiques en bouts droits, mais on parlait de corriger des intersections qui étaient dangereuses.

2100 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Groleau, est-ce que ça répond à votre question?

2105 **M. DANIEL GROLEAU :**

Bien, ce que je comprends, c'est que dans la méthodologie de comparaison non plus, il n'y a aucun élément climatique, là... ça, c'est clair, là.

2110 **LA PRÉSIDENTE :**

On comprend la même chose.

2115 **M. DANIEL GROLEAU :**

C'est...

2120 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc...

M. DANIEL GROLEAU :

2125 Mais je ne suis pas plus... je vous dirais que je ne suis pas vraiment plus informé, là, sur la... vraiment la perception ou la réalité, là. J'ai trouvé assez complexes les réponses, parce que je n'ai... en tout cas, je n'ai pas l'impression qu'effectivement c'est une... c'est de la perception, je vous dis, je n'ai pas l'impression que c'est une problématique d'intersections, mais beaucoup plus une problématique d'éléments climatiques ou...

2130 Donc, c'est ça que j'aurais aimé peut-être entendre s'il y avait d'autres éléments de comparaison qui existaient au Québec, est-ce qu'on... ou même ailleurs dans le monde, est-ce qu'on a été regarder...

2135 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

2140 **M. DANIEL GROLEAU :**

... des routes de montagne, des routes enneigées, parce que c'est vraiment ça, la particularité de cette route-là. Ce n'est pas...

2145 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Dugré, monsieur Turgeon? Est-ce qu'il y a d'autres indices, est-ce qu'il y a d'autres comparaisons qu'on pourrait faire pour être capable d'évaluer le niveau de dangerosité ou de complexité, là, de cette route-là?

2150 **M. JEAN DUGRÉ :**

Je peux vous donner un élément, par exemple. Dans la région ici on a 2000 kilomètres de route, il se produit en moyenne 30 accidents mortels par année comparativement à 5 sur la 175 pour 143 kilomètres. Alors on peut tout de suite là faire la comparaison et déduire qu'il y a deux fois plus d'accidents sur la route 175 que l'ensemble du réseau de la région. Ça, ça en est une comparaison valable.

Maintenant, en ce qui concerne ce qui a été présenté tantôt, malheureusement, c'est assez difficile d'expliquer ça autrement, parce qu'expliquer la dangerosité d'une route, c'est une foule de calculs savants, laissez-moi vous dire que c'est compliqué. C'est vraiment compliqué, c'est des spécialistes qui sont dans le domaine, et puis il y a les éléments d'intersections, il y a les éléments de conflits, il y a les éléments de visibilité, et cetera, il y a plusieurs éléments à tenir en compte pour en arriver à un calcul de dangerosité. Et chaque calcul vaut pour un tronçon particulier de route et ne se compare pas avec un autre tronçon.

2165 Donc la comparaison qui a été faite entre les différentes routes, ce n'est pas valable, ça ne tient pas.

2170 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Je comprends. Monsieur Groleau?

M. DANIEL GROLEAU :

2175 Dans la foulée, est-ce qu'on pourrait penser d'avoir un portrait justement par tronçon ou par... Est-ce qu'il existe un découpage de cette route-là, avec tous les outils de géomatique qu'on nous a présentés depuis le début, on nous présente des belles cartes, est-ce qu'on a une

répartition spatiale des accidents, est-ce qu'on pourrait avoir un portrait? Ça existe-tu pour la 175?

2180

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré?

2185

M. JEAN DUGRÉ :

Monsieur Martel a un élément de réponse, peut-être?

2190

M. DONALD MARTEL :

Peut-être un élément, oui, au niveau de la grande faune sur la carte qui faisait partie du rapport d'analyse globale, dont une copie est affichée là-bas, on a toutes les collisions avec la grande faune par kilomètre. Déjà ça, on l'a, puis je vais laisser mes collègues compléter.

2195

M. JEAN DUGRÉ :

Maintenant, en termes d'autres accidents mortels, on a des compilations des lieux d'accidents, où ils se trouvent, lorsqu'ils sont bien localisés par les forces policières bien entendu, mais on a quand même une série de lieux d'accidents et lorsqu'on a des accidents mortels, on réalise une enquête sur l'infrastructure, les causes d'accidents, et cetera, pour trouver les correctifs.

2200

Donc, on pourrait... on n'a pas actuellement l'information sur carte, sauf celle que monsieur Martel a mentionnée, mais ce n'est pas impossible de fournir une disposition des accidents, mais ça va donner un nombre pur sur un endroit simplement, là. Ça ne fait pas de comparaisons possibles.

2205

Monsieur Turgeon a quelque chose à rajouter.

2210

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Allez-y, monsieur Turgeon.

2215

M. DONALD TURGEON :

Oui, c'est pour répondre à la question, c'est... Actuellement, on n'a pas de données kilomètre par kilomètre, sauf que à... au niveau de – parce que là, c'est quasiment une étude niveau projet. Là on a des données globales, je pourrais vous donner du 84 au 227 le nombre d'accidents, là...

2220

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

2225 **M. DONALD TURGEON :**

... les données globales, sauf qu'à... au fur et à mesure qu'on avance dans notre analyse de géométrie, en tout cas, on implique nos ingénieurs en sécurité et là on fait une analyse pointue, kilomètre par kilomètre.

2230

Je pourrais vous donner les 37 derniers kilomètres au nord de... partir du 190 au 227, on a fait l'analyse, c'est quoi les endroits où les plus problématiques, mais on le fait au fur et à mesure au niveau projet pour essayer de corriger, pour ne pas laisser de problématique sur la route lorsqu'on va intervenir, puis essayer de voir que ce soit peut-être une problématique de conditions climatiques ou autres.

2235

Donc, on le fait lorsqu'on est rendu au niveau projet, on ne l'a pas fait au niveau global, là, parce que c'est quand même une charge de travail assez ardue.

2240 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais peut-être d'abord porter... du questionnement de mon collègue, si vous permettez, monsieur Groleau.

2245 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est en rapport avec justement la question de monsieur Groleau. Dans l'étude de BUC, on a des... en fait un genre de schéma avec des bornes kilométriques où on a un peu la tendance des différentes pointes d'accidents, et on a aussi la même chose pour les accidents avec la grande faune. Est-ce que c'est toujours valable, ces documents-là, ou si c'est... est-ce qu'il y a une mise à jour de ça ou si ça reflète bien la situation présente?

2250

M. JEAN DUGRÉ :

Effectivement, dans BUC, le graphique 3.3 présente la répartition des accidents en fonction des kilomètres et vous avez aussi le tableau 3.22 qui donne des descriptions détaillées de l'ensemble des accidents, comme la gravité des accidents, le type d'accidents, la géométrie problématique existante et la problématique en tant que telle.

2255

Donc ces documents sont là, mais ces documents-là n'ont pas été mis à jour. Ces documents-là ont été utilisés pour l'étude BUC.

2260

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parce que depuis ce temps-là, j'imagine qu'il y a des travaux qui ont été faits et des correctifs qui ont été apportés?

2265

M. JEAN DUGRÉ :

2270 Il y a certains correctifs qui ont été apportés, mais on n'a pas fait un suivi, je dirais, de l'apport supplémentaire. On a simplement regardé dans l'ensemble quel était le résultat global des accidents annuellement, par mois et par année, ça on a le résultat du nombre d'accidents, mais on n'a pas vérifié, je dirais, une évaluation de la rentabilité de tel projet en termes d'accidents.

2275

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2280 Peut-être une question aussi concernant justement les accès. Dans la partie de Stoneham, hier, vous avez présenté qu'il y avait, je pense, plusieurs accès et c'était une problématique d'accidents à cet endroit-là.

2285 Dans la partie au nord, donc dans la partie qui nous concerne, dans l'étude d'impact on parle, je pense, de 190 chemins d'accès, autant forestiers que les chemins de la Sépaq, est-ce que vous considérez que ces chemins-là sont aussi des points de conflits potentiels pour des accidents?

M. JEAN DUGRÉ :

2290 Je vais laisser répondre monsieur Martel.

M. DONALD MARTEL :

2295 Oui, effectivement, on parle de 190 accès le long du réseau; il y a une grande partie de ces accès-là qui proviennent... je veux dire qu'ils servent pour la Sépaq, alors bien entendu, il y a eu une liste de demandes, là, de ces gens-là, pour voir à les restaurer puis à les conserver.

2300 Il y a aussi le domaine de l'exploitation forestière qu'ils ont plusieurs accès importants. On est en contact direct avec le ministère des Ressources naturelles à ce sujet-là.

Et en plus, on a quelques accès privés, là, dans la partie nord du 143 kilomètres.

2305 Les accès, dans la remise à neuf du projet, bien entendu, s'il y a des accès qui étaient localisés, je ne sais pas, sur une crête ou dans le bas d'une pente où est-ce qu'il y avait une visibilité qui n'était pas adéquate, tout ça va être remis à neuf bien entendu, là, dans la construction de la nouvelle chaussée.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2310 Mais est-ce que vous prévoyez faire, je dirais, une réduction du nombre d'accès? Est-ce que vous prévoyez les regrouper ensemble? Si vous conservez ça tel quel?

M. DONALD MARTEL :

2315 Bien, si je pense à un cas comme ça qui me vient à l'esprit rapidement, c'est dans le secteur du Camp Mercier, justement lors de négociations avec la Sépaq dans le secteur où est-ce qu'on passe une chaussée à l'ouest du lac à Noël – c'est ça, Noël, Régis? Le lac à Noël. Dans ce secteur-là, il va y avoir la relocalisation, là, de deux accès, dont un qui va servir pour le parc de la Jacques-Cartier, ça fait qu'on va ramener la relocalisation de l'accès du parc vis-à-vis celle du Camp Mercier pour améliorer la sécurité.

2320 À part ça, en général, on y va simplement pour les replacer en fonction de normes de sécurité. Bien entendu, on n'a pas le choix de conserver les accès à tous ceux qui en ont actuellement, parce qu'on ne peut pas enclaver légalement personne.

2325 Les seuls accès qui vont être abandonnés, puis ça c'est en discussion avec les gens de Ressources naturelles, tous les anciens chemins d'exploitation forestière, là, il faut quand même se rappeler qu'on est... même si on est dans une réserve faunique, nous sommes dans une zone d'exploitation forestière en premier lieu.

2330 Alors il y a un paquet de chemins qui existent depuis 100 ans et plus. On en a d'ailleurs toute la liste, là, dans un répertoire. Alors ceux-là qui ne servent plus... tu sais, on arrive là, on voit qu'il y a un ancien accès, puis la forêt se referme après 10 ou 15 mètres, bien entendu ces accès-là, après vérification avec le MRN, ceux-là, on va les abandonner. En d'autres temps, on conserve les accès pour tout le monde.

2335

M. JEAN DUGRÉ :

2340 En plus, ce que je pourrais vous dire, c'est que les virages à gauche aux entrées sont absents. On va virer seulement qu'à droite toujours, donc on va diminuer considérablement la dangerosité de chacune de ces entrées-là dans le futur.

2345 Étant donné qu'on a un quatre voies, ceux qui sortent d'une entrée ne pourront pas tourner vers la gauche, ils vont toujours tourner vers la droite, et lorsqu'on embarque, on embarque sur la droite. Donc on n'a jamais à transférer sur une autre voie pour pouvoir avoir accès à une entrée, ça va augmenter la sécurité considérablement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2350 Mais si on veut atteindre les accès de l'autre côté de la route? Par exemple...

2350

M. JEAN DUGRÉ :

Oui?

2355

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... supposons qu'on est en direction nord et on veut... et les accès qu'on veut atteindre sont situés en direction sud...

2360 **M. JEAN DUGRÉ :**

Oui, on...

2365 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... est-ce qu'il y a des demi-tours de prévus? Comment ça va fonctionner pour accéder à ces... pour rejoindre ces chemins-là?

2370 **M. JEAN DUGRÉ :**

Certainement. On a des demi-tours qui vont exister à tous les cinq kilomètres – on en a un justement sur la photo actuellement – donc ces demi-tours-là vont être aménagés de telle façon qu'il y a une voie de refuge pour pouvoir tourner avec une bonne visibilité.

2375 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Avec une voie de refuge?

2380 **M. JEAN DUGRÉ :**

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2385 O.K.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2390 À tous les cinq kilomètres, vous dites?

M. JEAN DUGRÉ :

À tous les cinq kilomètres, oui.

2395 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Groleau, est-ce que vous avez une autre question?

2400 **M. DANIEL GROLEAU :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2405 Oui?

M. DANIEL GROLEAU :

2410 Hier, vous disiez que -- c'était juste pour comprendre si c'était le même chiffre, là -- vous disiez que la route allait être construite sur 80 % de l'emprise actuelle, puis vous avez parlé un autre moment donné que vous alliez utiliser la route actuelle sur 78 kilomètres. Est-ce que c'est le même chiffre, ça? C'est juste exprimé en kilomètres et en pourcentage? Ou la route et l'emprise, c'est deux choses différentes?

2415 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Dugré?

M. JEAN DUGRÉ :

2420

Madame la Présidente, l'emprise de route, c'est le terrain requis pour construire les chaussées, alors que la route existante, c'est une chaussée actuelle. On va réutiliser 78 kilomètres de chaussée actuelle qu'on ne brisera pas, alors qu'on va utiliser 80 % de l'emprise actuelle, donc qui est la limite entre les clôtures, s'il y en avait, là.

2425

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

2430 **M. JEAN DUGRÉ :**

C'est la différence entre les deux.

LA PRÉSIDENTE :

2435

Ça va, monsieur Groleau?

M. DANIEL GROLEAU :

2440

Ça va.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2445

M. DANIEL GROLEAU :

Merci.

2450 **LA PRÉSIDENTE :**

Maintenant, je vais appeler monsieur Mishell Potvin, s'il vous plaît?

Bonjour, monsieur Potvin.

2455

M. MISHELL POTVIN :

Bonjour.

2460 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre première question?

M. MISHELL POTVIN :

2465

Je voudrais souligner, parce que je ne l'ai pas fait hier soir, je l'ai oublié, je suis le président de la FTQ au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

LA PRÉSIDENTE :

2470

Merci.

M. MISHELL POTVIN :

2475

Ma question serait au sujet du développement durable. Je ne nommerai pas le Ministère parce qu'il est tellement rendu avec des lettres puis changé, je vais nommer plutôt le ministre, là. Le ministre Mulcair est venu présenter sa politique de développement durable, bien il a fait la tournée de la province durant l'hiver...

2480 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

M. MISHELL POTVIN :

2485

... il est venu ici tout dernièrement aussi. C'était une politique, mais il est supposé y avoir une loi à l'automne. À l'automne, je sais entre autres qu'il nous parlait dans les objectifs, bien entre autres de diminuer les gaz à effet de serre, et ça passait aussi par le trafic lourd.

2490 Dans le parc, on sait qu'il y a beaucoup de trafic lourd, on nous disait même hier aussi qu'au niveau des accidents, c'est... 50 % des face à face sont avec le trafic lourd. Donc si les objectifs sont de diminuer le trafic lourd, s'il y a dans la loi par exemple des obligations d'utiliser plus le transfert ferroviaire ou plus le transfert par bateau, est-ce que ça pourrait remettre en cause la construction de la route à quatre voies?

2495

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré, j'aimerais... en fait, effectivement, c'est un des éléments qui intéressait la commission. Il y a quand même aussi des projets dans l'air, que ce soit le transport de carburant par bateau jusqu'à l'Anse-Saint-Jean, que ce soit toute, éventuellement, là, la politique qui va arriver concernant le développement durable, effectivement.

2500

On parle beaucoup aussi, ces temps-ci, de toute la question de l'exploitation forestière, donc est-ce que ça peut avoir un impact aussi sur le transport de la matière ligneuse, ou du développement ou de la coupe dans la région?

2505

Dans ce que vous... la route en question, est-ce que l'impact du transport lourd peut changer, dépendant de son évolution, l'objectif, là, de la route, de la construction de route?

2510 **M. JEAN DUGRÉ :**

Alors, encore là, je vais vous répondre en deux parties, monsieur Turgeon va me suivre par la suite.

En ce qui concerne le transport des carburants, effectivement il y a un projet dans l'air et le ministère des Transports participe à une étude environnementale avec Port Saguenay pour transporter les carburants par bateau. Bon. Ceci diminuerait de 10 % du trafic lourd, qui lui représente 20 % du trafic total, donc ça implique 2 % du trafic total en diminution.

2515

Mais on sait qu'à chaque année l'augmentation du trafic est de l'ordre de 2 à 2,5 %, ça va nous donner une chance pour un an d'avoir une stabilisation du trafic. Mais ça ne remet pas du tout le projet en cause, sauf que ça va éliminer des camions de carburant sur la route pour faire le transfert vers les Maritimes.

2520

En ce qui concerne le ferroviaire, le ministère des Transports a des programmes pour aider les entreprises à installer des antennes ferroviaires pour utiliser le transport ferroviaire actuel. On veut bien les aider, mais le choix de l'entreprise, ce n'est pas nous qui le déterminons, c'est l'entreprise elle-même.

2525

À partir de là, j'aimerais laisser la parole à monsieur Turgeon pour vous expliquer de quelle façon est-ce qu'on peut voir une rentabilité du transport maritime ou ferroviaire ou par camion, et quels sont un peu les critères de décision des entreprises, ce qui est intéressant dans le choix des modes de transport.

2530

2535 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Turgeon?

2540 **M. DONALD TURGEON :**

Madame la Présidente, je vais attendre que la présentation apparaisse. O.K.

2545 Concernant les facteurs qui influencent les choix de mode de transport, bien c'est sûr, il y a la disponibilité des infrastructures, il y a la nature et le volume des biens transportés – plus le volume est gros d'un même produit, c'est peut-être plus facile d'utiliser un mode qu'un autre -- il y a la distance de transport et l'efficacité.

2550 Au niveau infrastructures, bien, tous les modes de transport de marchandises sont présents dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean : ferroviaire, maritime, routier. Puis les infrastructures disponibles, donc, permettent aux entreprises de choisir le mode de transport le plus adapté à leurs besoins et à ceux de leur clientèle.

2555 On voit sur la carte ici, qui est tirée de l'Atlas de l'Université du Québec à Chicoutimi, vous voyez, à partir de La Baie, il y a le chemin de fer qui se dirige jusqu'à Chambord et après ça via La Tuque, et le secteur de Dolbeau, Saint-Félicien, Roberval est desservi, et aussi on relie le secteur de Chibougamau. Donc, toute la région la plus industrialisée, là, parce que le secteur nord du lac est moins industrialisé, est desservie par la voie ferrée.

2560 Il y a les routes 155, 169 et 175 qui vont vers le sud, et on sait que c'est la 175 qui est peut-être la route... l'accès le plus... principal pour le transport des marchandises.

2565 Et ce qu'on ne voit pas sur la carte, c'est le Port de Grande-Anse qui est situé dans... à La Baie et les ports de Alcan ports, là, le quai Powell et le quai Duncan. Donc, pour la réception de marchandises reliées à l'Alcan.

2570 On a fait des sondages auprès des principales industries dans la région en 2002. Des produits du bois... pour les produits du bois et des pâtes et papiers, c'est le transport routier qui est le plus utilisé. C'est un peu normal, parce qu'on a des scieries, des usines de sciage, de rabotage, qui sont dispersées à la grandeur de la région et qui vont distribuer un peu partout à la grandeur du Québec aussi, donc le routier est le plus adapté pour ce type d'industries.

2575 Pour les produits métalliques, tout ce qui est produits métalliques et production, là, ce n'est pas juste, là... je ne parle pas juste des produits d'Alcan, mais tout ce qui touche les métaux, c'est le mode maritime qui est privilégié pour la réception des produits et c'est le mode ferroviaire qui est privilégié pour l'expédition.

Je vais vous montrer un graphique, là, qui donne les pourcentages de modes de transport. Donc, pour les produits métalliques, les expéditions sont environ à 70 % faites sur le ferroviaire, et le 30 % qui reste est fait par camion.

2580

Pour les produits du bois, bien, c'est plus le camion, là, qui sert aux expéditions, mais il y a quand même le maritime qui sert pour... parce que 20 % des expéditions, en quantité, là, en pourcentage.

2585

Pour les réceptions du métal, bien c'est le mode maritime qui est à presque 90 % favorisé. C'est normal, la réception de la bauxite, tous les produits qui rentrent dans la fabrication d'aluminium, est transporté par... arrive par bateau.

2590

Et du côté du bois, la réception, c'est par camions presque uniquement, mais ce n'est pas des gros volumes, là, qui arrivent de d'autres usines, qui arrivent du sud du Québec, s'en vient au Saguenay puis des fois retournent.

2595

Donc on voit que les trois modes de transport sont utilisés, dépendant des types de marchandises et des distances de transport.

2600

Si on va à la suivante. Je vous présente ici, Madame la Présidente, un graphique qui a été produit par le CETI qui est le Centre d'étude en transport intermodal du Collège Saint-François-Xavier-Garneau, qui donne les distances de transport pour... on peut dire qui rend compétitifs les différents modes.

2605

Donc, à l'intérieur de 500 à 750 kilomètres, c'est le transport routier qui est favorisé, question de rapidité. Dès qu'on dépasse le 750 puis qu'on a des bons volumes, le mode ferroviaire est privilégié, est plus rentable, et dépassé 1500 kilomètres, c'est le mode maritime.

2610

Dans le cadre de la réalisation du plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean, nous avons effectué une enquête O-D sur la route 175, juste au sud de l'intersection de la 169. Donc, l'enquête couvrait, là, le transit, tout ce qui se fait par camion sur la 175.

On a remarqué que 45 % des échanges se faisaient entre la région du Saguenay et la région de Québec; 3 % avec la région de la Mauricie; 33 % avec les régions sud du fleuve, incluant Montréal et il y avait un petit 3 % qui se dispersait dans le reste du Québec et 16 % qui allait aux États-Unis, en Ontario ou au Nouveau-Brunswick, donc dans les périphéries du Québec.

2615

Donc on peut... quand on additionne tout ça, là, on a 85 % minimum et peut-être davantage, mais au moins 85 % des produits qui partent du Saguenay, qui... c'est des échanges entre le Saguenay et le reste du sud du Québec, et ces produits-là, c'est tout des transports qui sont à l'intérieur du 500 à 750 kilomètres.

2620

Donc c'est tout des transports que, même si on veut mettre sur le rail, ce n'est pas compétitif au niveau mode de transport. Donc les compagnies, comme je vous disais tout à l'heure, utilisent le mode le plus adapté en fonction de leurs besoins et des besoins de leur clientèle où est-ce qu'elles doivent aller livrer.

2625 Du côté de la participation du ministère des Transports à l'intermodalité, si on peut dire, c'est au cours des dernières années, le MTQ a subventionné dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean le mode ferroviaire.

2630 On a subventionné trois projets de centres de transbordement qui ont vu le jour. On a subventionné deux embranchements ferroviaires pour desservir des usines; il y a des usines qui se sont construites. Je vais donner un exemple : l'usine qui est à Larouche, c'est des poutrelles de bois et le Ministère a subventionné pour que l'usine soit reliée à la voie ferrée avec une antenne ferroviaire.

2635 Et du côté maritime, bien tout récemment la ministre annonçait une subvention pour les études environnementales et d'ingénierie en vue de la construction d'un terminal pétrolier à Port Saguenay.

2640 Donc le Ministère participe, fait des efforts avec ses moyens, parce que c'est toujours les expéditeurs qui ont le choix de choisir un mode de transport ou l'autre, mais on essaie de participer, là, à tous les moyens à essayer de diversifier les modes de transport, sauf que, en fonction des distances et en fonction des produits transportés, il y a d'autres impondérables.

LA PRÉSIDENTE :

2645 Hum hum. Donc, pour en revenir... en fait pour faire le lien, aussi, avec la question de monsieur Potvin, est-ce que tous ces projets-là ou toutes ces orientations, là, dans le plan de transport régional peut avoir un impact sur la fréquentation ou la quantité de transport routier par la 175 pour les gros transporteurs, les camions et véhicules lourds? Et est-ce que ça peut éventuellement remettre en question la nécessité des travaux de la 175?

M. DONALD TURGEON :

2655 Bien, si on regarde les endroits où est-ce qu'il y a des échanges avec le Saguenay-Lac-Saint-Jean, c'est environ 15 % États-Unis, Nouveau-Brunswick et Ontario, donc c'est très très minime. Si on voulait même forcer le transfert modal, de prendre un camion, l'envoyer sur un autre mode, ce serait très difficile parce que les quantités sont minimes et les endroits de livraison et les endroits de chargement sont tellement diversifiés, là, que ce n'est pas rentable.

2660 Donc il y a peut-être l'expérience... si l'étude sur les produits pétroliers se conclut, on parle de diminuer de 2 % le trafic sur la route 175, mais les autres, dans le reste de l'industrie, là, je ne vois pas beaucoup d'impact, là, à court terme. Donc, ça ne remet pas en jeu le projet de chaussées séparées.

2665 **LA PRÉSIDENTE :**

Naturellement, je n'ai pas besoin de vous le dire à chaque fois vous déposez tous les documents qui sont présentés.

2670 **M. DONALD TURGEON :**

Oui, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2675

Merci. Mon collègue aurait une question, monsieur Potvin, dans le même sens que la vôtre.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2680

Pour bien situer la question du camionnage, est-ce que le pourcentage de camions ou le nombre de camions qu'on retrouve actuellement, est-ce que ça contribue à la déficience au niveau du niveau de service actuel? Ou si le problème n'est pas lié au camionnage?

2685 **M. DONALD TURGEON :**

Le niveau de service, souvent, à des endroits où il y avait des gros problèmes, il y a eu des voies lentes qu'on appelle, des voies de dépassement pour que les camions puissent se tasser.

2690

C'est sûr que dans les montées où il n'y a pas de voies lentes, ça peut causer un retard et une diminution du niveau de service, parce que le camion, lorsqu'il y a une pente, il est toujours un peu plus ralenti que les véhicules; d'ailleurs, dans l'étude LCL, on parlait de presque 15 kilomètres à l'heure de moins en moyenne, le camion dans la réserve que les véhicules légers. Donc ils causent un certain retard.

2695

Et on voyait hier dans la première présentation que les pourcentages de dépassements sont quand même limités dans les grands secteurs, donc on est pris en arrière des camions, on est coincés et on suit, puis c'est soit que ça retarde le niveau de service, ou ça force certains gens à prendre des chances, puis là ça se répercute peut-être au niveau du bilan des accidents.

2700

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Avez-vous des données sur, par exemple, le pourcentage de véhicules lourds qui sont des trains routiers? Est-ce que vous avez des données là-dessus qui...?

2705

M. DONALD TURGEON :

Je n'ai pas de données, non, nous n'avons pas de données. Je pourrais peut-être vérifier dans l'enquête O-D du plan de transport si ça avait été classé par...

2710

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui.

2715

M. DONALD TURGEON :

... par types de véhicules. Je pourrais vérifier puis vous donner la réponse.

2720

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parce que je pense que, si je me souviens bien, en 99 il y a eu la levée du moratoire sur les trains routiers, je pense?

2725

M. DONALD TURGEON :

Les...

2730

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que ça a changé beaucoup la problématique sur...

M. DONALD TURGEON :

2735

Bien, on voit plus... il y a des trains routiers, effectivement, qui circulent sur la route 175; le nombre, là... Mais je crois que je suis capable de croiser certaines données pour... Je vais prendre en note puis on va vous dire si on peut vous fournir l'information.

2740

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ce serait apprécié.

LA PRÉSIDENTE :

2745

Merci. Monsieur...

Oui, ma collègue aurait peut-être une autre question?

2750

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Donc, pour aller un peu dans le sens des discussions, est-ce que la route 175 va modifier ou changer le portrait, là, quant aux émissions de gaz à effet de serre au Québec?

2755

M. JEAN DUGRÉ :

Je vais demander à monsieur Martel de répondre à cette question-là.

M. DONALD MARTEL :

2760 Je vous dirais que c'est une question que je trouve assez difficile. Je dirais, effectivement, s'il y a une diminution du transport lourd, exemple de 2 % qu'on parlait si notre projet de transport maritime est appliqué, bien entendu que ça pourrait contribuer à un certain nombre de tonnes d'émissions en moins. Là-dessus, oui. Mais je peux juste y aller au niveau qualitatif, là, je n'ai pas de chiffres au niveau quantitatif.

2765

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K. Merci.

2770

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Potvin, avez-vous une autre question?

M. MISHÉLL POTVIN :

2775

Oui, bien, dans le même ordre d'idées, permettez-moi de vous souligner qu'il y a peut-être des belles expériences, mais il y en a peut-être eu une mauvaise aussi, dernièrement, où il y avait un gros transporteur régional qui avait essayé dans un projet de jumeler du transport routier avec du transport ferroviaire, avec une gare intermodale aussi de construite à Jonquière, et finalement après, quelques années, c'est tombé à l'eau.

2780

Donc, je pense que c'est quand même difficile dans les régions éloignées, surtout avec, je pense, la philosophie des compagnies actuellement, du *just in time*, ils n'ont pas le temps d'attendre après le train, là, parce que c'est trop long. Donc, je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de diminution de transport routier dans le parc, ce sera plutôt, j'imagine, une augmentation, avec l'augmentation aussi de l'activité économique.

2785

Une autre question...

2790

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. MISHÉLL POTVIN :

2795

Hier soir, le Ministère a affirmé que – je pense que c'est une norme, d'ailleurs, là – que le long des routes il y avait un rideau visuel, là, de 30 mètres de bois qui restait sur le long des routes. Par contre, quelqu'un est venu au micro puis il a peut-être demandé ou il va le demander dans son mémoire d'avoir un kilomètre chaque côté.

2800

Juste vous dire qu'un kilomètre chaque côté sur 187 kilomètres, ça représente 334 kilomètres carrés, et à titre d'exemple, une scierie que je connais utilise à peu près 35 kilomètres carrés par année et fait vivre 85 employés, des emplois directs, là.

2805 Donc ça voudrait dire, si jamais le Ministère a d'autres normes dans des situations semblables ou va dans certaines normes, avec ce qui existe actuellement dans la région, les suites du rapport Coulombe avec la diminution de 20 %, donc ce serait encore une autre tuile sur la région avec une diminution des CAAF, des contrats d'approvisionnement et d'aménagement forestier qui diminueraient aussi dans la région.

2810 Donc ma question au niveau du Ministère serait savoir : est-ce qu'il y a d'autres normes dans certaines routes où le 30 mètres peut passer à 100 mètres, à 1000 mètres, je ne sais pas... ou si une norme de 30 mètres c'est un maximum ou un minimum?

2815 **LA PRÉSIDENTE :**

 Alors pour peut-être Ressources naturelles, madame... non? Madame Lamontagne d'abord, peut-être?

2820 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

 Oui, bien je vous apporterais à titre informatif des informations à votre question précédente concernant les émissions dues au transport des camions.

2825 **LA PRÉSIDENTE :**

 Oui?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

2830

 Dans...

LA PRÉSIDENTE :

2835 Mais avant, peut-être...

Mme RUTH LAMONTAGNE :

 Oui?

2840

LA PRÉSIDENTE :

 ... de répondre pour la question de monsieur Potvin, est-ce que vous avez des éléments qui laissent entendre que... en regard des objectifs, là, d'études actuellement des politiques ou
2845 quoi que ce soit, qu'il y aurait un changement au niveau des... du nombre de la distance de déboisement en regard d'une route?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

2850 Non, c'est vraiment... c'est du territoire public, donc c'est le MRN...

LA PRÉSIDENTE :

C'est le MRN?

2855

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... c'est le règlement sur les normes d'application du...

2860

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

2865

... -- en tout cas, pour ce qui est des déboisements, des limites de déboisement.

LA PRÉSIDENTE :

2870

Madame Dubreuil, je sais que notre... la spécialiste des milieux forestiers va être plutôt à Québec la semaine prochaine, elle n'était pas disponible cette semaine, mais peut-être que madame Dubreuil peut nous donner quelques informations déjà là-dessus?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

2875

Bien, je regrette de devoir vous dire à nouveau que c'est le répondant du secteur forêts qui va devoir répondre à cette question.

LA PRÉSIDENTE :

2880

O.K.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

2885

Faune Québec et Forêt Québec...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2890

Mme CHANTAL DUBREUIL :

... c'est deux responsabilités différentes. Je regrette.

2895 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon, alors on va prendre en délibéré votre question, c'est-à-dire on va la poser pour l'acheminer pour le secteur forestier, si vous pouvez... je ne pense que d'ici ce soir ou demain, vous allez avoir la réponse, ça veut dire que vous pourriez avoir la réponse qu'on pourrait déposer en début de semaine prochaine. Vous allez pouvoir la voir.

2900

M. MISHÉLL POTVIN :

Oui, je regarderai sur le site du BAPE.

2905

LA PRÉSIDENTE :

Soit sur le site du BAPE ou dans les centres de consultation, on va faire acheminer la réponse. S'il y a quoi que ce soit, vous pouvez toujours communiquer avec nous, vous assurer que la réponse... mais en principe on va assurer le suivi là-dessus.

2910

M. MISHÉLL POTVIN :

Merci.

2915

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que, pour votre... Vous avez une autre question ou...?

2920

M. MISHÉLL POTVIN :

Non.

LA PRÉSIDENTE :

2925

Ça va? Comme on ne peut pas répondre à celle-là, je peux vous en donner une troisième?

M. MISHÉLL POTVIN :

2930

Non, je vais revenir plutôt!

LA PRÉSIDENTE :

2935

Oui?

M. MISHÉLL POTVIN :

J'aime autant faire des petits voyages qu'un gros voyage!

2940

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2945

M. MISHÉLL POTVIN :

C'est moins dangereux pour les accidents!

LA PRÉSIDENTE :

2950

C'est moins dangereux? Vous n'êtes pas de train routier, vous!

Alors donc, madame Lamontagne, on va revenir sur la question précédente concernant... pour les gaz à effet de serre, vous aviez un élément d'information à apporter?

2955

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui, exactement; ça nous vient du Bureau sur les changements climatiques. Alors on mentionne que – je vais être obligée de lire, là, parce que je ne le sais pas par cœur :

2960

« **Les émissions de gaz à effet de serre** – c'est pour l'ensemble du Québec, là – ...

LA PRÉSIDENTE :

2965

Oui?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

« ... associées à l'utilisation de l'automobile au Québec ont diminué de 7,8 % entre 90 et 2001, alors que celles des camions légers et véhicules lourds ont augmenté dramatiquement de 88,7 % et de 30,7 % respectivement. »

2970

Alors on a dit tout à l'heure «véhicules lourds», donc véhicules lourds, c'est 88,7 %...

2975

M. NICOLAS JUNEAU :

Non, c'est l'inverse.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

2980

... et – je m'excuse, oui – camions légers, ça l'a augmenté de 88,7 et véhicules lourds, 30,7 %.

2985 On dit que ces augmentations sont liées directement à l'accroissement du nombre de camions légers et véhicules lourds sur les routes. Ça serait... ça l'aurait doublé, là, le nombre de camions légers aurait doublé de 90 à 2001, alors que le nombre de véhicules lourds est passé de 99 000 à 193 000 entre 1990 et 2001. Le nombre de véhicules, lui, par exemple, a moins... a peu varié.

2990 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes à jour sur les chiffres qui vont être déposés dans dix minutes?

2995 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

Pardon?

LA PRÉSIDENTE :

3000 À 3 h 30 sur les objectifs qui ont été atteints ou pas sur la réduction des gaz à effet de serre pour... suite à Kyoto? Je pense que ça doit être déposé tout à l'heure, à 15 h 30, les objectifs, entre autres, est-ce qu'ils ont été... les cibles ou les objectifs ont été atteints au Québec en termes d'augmentation ou non de gaz à effet de serre? Ces chiffres-là datent de quand?

3005 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

C'est dans... ça, ça s'est discuté dans le terme de l'examen du projet de route de du Vallon, l'autoroute du Vallon...

3010 **LA PRÉSIDENTE :**

Ah! O.K. C'est donc assez récent.

3015 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

Très, très, très récent, là, le rapport d'analyse n'est pas...

LA PRÉSIDENTE :

3020 O.K.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... encore terminé. Je peux prendre connaissance, là...

3025

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

3030 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

... de la documentation et voir qu'est-ce qui pourrait...

LA PRÉSIDENTE :

3035

Voir si on a d'autres surprises?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

3040

Voir si vous avez... oui!

LA PRÉSIDENTE :

3045

Est-ce que... je comprends que, autrement dit, quand vous parlez des véhicules... du 80 et quelque pour cent, c'est peut-être plus ce qu'on appelle les quatre-roues, les...

Mme RUTH LAMONTAGNE :

3050

Les utilitaires.

LA PRÉSIDENTE :

Les utilitaires...

3055

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3060

... et tout ça.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

3065

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Mais pour ce qui est des véhicules de transport lourd, ce serait une augmentation de 30...

3070

Mme RUTH LAMONTAGNE :

30 %.

3075

LA PRÉSIDENTE :

30 %?

3080

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Hum.

LA PRÉSIDENTE :

3085

Sur combien d'années?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

3090

1990 à 2001.

LA PRÉSIDENTE :

Eh Bien! Merci, vous allez nous déposer ces éléments-là aussi?

3095

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui.

3100

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame Lamontagne.

3105

On va faire une petite pause d'environ cinq, six minutes, puis on va revenir dans cinq, six minutes, pour terminer peut-être vers... faire une autre petite demi-heure après. Merci.

15 h 19 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

15 h 38 – REPRISE DE LA SÉANCE

3110

LA PRÉSIDENTE :

Alors, si vous voulez bien vous approcher, on va reprendre tout de suite. Alors, je vais appeler le prochain intervenant, monsieur Mishell Potvin, s'il vous plaît. Alors, rebonjour, monsieur Potvin.

3115

M. MISHELL POTVIN :

J'ai des remords, Madame la Présidente, j'aurais dû poser ma troisième question tantôt, ça m'aurait sauvé un voyage!

3120

LA PRÉSIDENTE :

Non. Ça nous a fait faire la petite pause en attendant.

3125

M. MISHELL POTVIN :

Peut-être un peu moins de gaz à effet de serre!

LA PRÉSIDENTE :

3130

Allez-y, on vous écoute.

M. MISHELL POTVIN :

3135

Je voudrais poser une question au sujet de la vitesse sur les routes à voies séparées et à voies divisées qu'on nous disait hier, là. Les routes à voies séparées, c'est 100 kilomètres, si j'ai bien compris, alors que les autres routes, c'est 90 kilomètres maximum ; c'est bien ça? Non?

LA PRÉSIDENTE :

3140

Monsieur Dugré.

M. MISHELL POTVIN :

3145

Expliquez-moi-le.

M. JEAN DUGRÉ :

3150

Alors, une autoroute, c'est 100 kilomètres/heure. Une autoroute n'a pas d'entrée sauf les carrefours, alors qu'une route à quatre voies, les entrées sont permises. Comme dans notre cas, il y a des entrées forestières, des entrées pour la Sépaq, et cetera, donc il y a des entrées et, dans des cas comme celui-là, c'est 90 kilomètres, qu'on ait un deux voies ou qu'on ait un quatre voies.

3155

LA PRÉSIDENTE :

Ça va, monsieur Potvin?

M. MISHÉLL POTVIN :

3160

Qu'on ait un deux voies ou qu'on ait un quatre voies?

LA PRÉSIDENTE :

3165

Oui.

M. MISHÉLL POTVIN :

3170

Parce que je voulais justement vous donner un exemple. À Trois-Rivières, à la sortie du pont Laviolette, la route 55 où il y a juste deux voies, il n'y a pas de terre-plein entre les deux, une ligne blanche seulement et c'est 100 kilomètres. Et il y a une petite route en sortant du pont Laviolette aussi, la route 30 qui est perpendiculaire à la 55, là, il y a un petit bout de terre-plein mais c'est une route avec une ligne blanche seulement et la vitesse est à 100 kilomètres.

3175

Et ce que je me demandais justement, si on veut augmenter la fluidité dans le parc, bien, c'est peut-être d'augmenter la vitesse aussi. Je me demande aussi pourquoi ce n'est pas 100 kilomètres alors que les petites routes que je viens de nommer, là, c'est 100 kilomètres et dans le parc, c'est 90 kilomètres. Et on pourrait appliquer la même règle aussi sur la route 170, là, de Jonquière à Saint-Bruno.

3180

LA PRÉSIDENTE :

3185

Alors, peut-être, monsieur Dugré, expliquer un peu pourquoi... un, peut-être de donner la réponse en regard des autres routes, là, qui sont citées et, deux, peut-être nous expliquer le lien qu'il peut y avoir entre la limite permise, la limite de vitesse permise et la fluidité dans le cas qui nous préoccupe, là, pour le parc.

M. JEAN DUGRÉ :

3190

Je vais passer la parole à monsieur Turgeon qui va vous donner les sources d'information fiables.

LA PRÉSIDENTE :

3195

Allez-y, monsieur Turgeon.

M. DONALD TURGEON :

3200

Concernant la détermination des limites de vitesse, c'est l'article 328 du Code de sécurité routière qui permet de déterminer les limites de vitesse. Et le premier alinéa, c'est :

«Nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse inférieure à 60 kilomètres à l'heure et supérieure à 100 kilomètres à l'heure sur autoroutes.»

3205 Donc, «autoroutes», c'est des routes avec aucun accès, sans accès et avec des intersections dénivelées. La plupart du temps, ça peut arriver peut-être des fois à niveau, mais je pense que c'est très rare, là, c'est avec non-access. L'autre, c'est :

3210 **«Nul ne peut conduire un véhicule routier à une vitesse excédant 90 kilomètres à l'heure sur des chemins de surface en béton de ciment, en béton bitumineux ou autres surfaces de même genre.»**

3215 Donc, la grosse différence entre une route qui est affichée 90 kilomètres à l'heure et une route qui est affichée 100 kilomètres à l'heure, c'est la présence d'accès. Donc, quand il n'y a pas d'accès, ça nous autorise de mettre la route à 100 kilomètres, comme le bout de Stoneham qui a été doublé l'an dernier, là, du kilomètre 54 à 60, anciennement il y avait juste une chaussée mais il était à 100 kilomètres à l'heure parce qu'il n'y avait aucun accès. Donc, il n'y a personne qui freine, il n'y a personne qui tourne.

3220 On a la même chose... moi, étant un Beauceron d'origine, on a la même chose dans la Beauce sur 30 kilomètres de long, c'est juste une chaussée, là, qui a été construite... la première chaussée qui a été construite avec des échangeurs et c'est 100 kilomètres à l'heure. Donc, la grosse différence entre 100 kilomètres à l'heure qu'on a le droit d'afficher et 90, c'est les accès, le principe de base d'une autoroute.

3225

LA PRÉSIDENTE :

3230 Et pour le deuxième volet de la question de monsieur Potvin, est-ce que le fait d'augmenter une limite de vitesse de 10 kilomètres, dans le fond, de 90 à 100 kilomètres, a une influence sur la fluidité... aurait une influence sur la fluidité dans un endroit comme la réserve faunique, là, sur cette route-là?

M. DONALD TURGEON :

3235 C'est sûr, Madame la Présidence, qu'augmenter la vitesse de 10 kilomètres, les véhicules vont augmenter de plusieurs kilomètres, peut-être pas 10, là, mais ils vont augmenter de plusieurs kilomètres à l'heure, donc ça augmenterait la fluidité sauf que, avant d'augmenter la limite de vitesse, il faudrait voir s'il y a des impacts sur la sécurité. On fait une route pour améliorer la sécurité, il ne faut pas augmenter la vitesse, qui pourrait recréer des problèmes de sécurité, là. Donc, c'est une balance entre les deux.

3240

3245 Mais je sais, pour avoir participé à un colloque récemment, dans le secteur, je pense, de Winnipeg, il y a des autoroutes qui ont augmenté de 10 kilomètres à l'heure, la vitesse affichée, puis ça avait augmenté, je pense, de huit kilomètres à l'heure, la vitesse pratiquée. Ce n'était pas tout à fait proportionnel, là.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Oui. Mon collègue aurait quelques questions là-dessus.

3250

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Turgeon, actuellement, la vitesse de conception que vous avez envisagée, c'est combien?

3255

M. DONALD TURGEON :

Dans la...

3260

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dans le projet de réaménagement, on parle de combien? C'est 110? 100?

M. DONALD TURGEON :

3265

Ah, la vitesse de conception, c'est une vitesse de 100 kilomètres à l'heure. Normalement, on prend la vitesse affichée plus 10 kilomètres. On appelle ça la vitesse...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3270

Donc, tous les rayons de courbures, par exemple, la distance de la visibilité et tout ça, c'est fait en fonction d'une vitesse de 100 kilomètres/heure?

M. DONALD TURGEON :

3275

Les rayons de courbures, en tout cas, on a même agrandi les rayons de courbures parce qu'il y a deux problématiques dans les rayons. Il y a la force centrifuge, donc pour une vitesse de 100, c'est environ peut-être 540 mètres, je pense, de mémoire... 580, et ça ne permet pas, en présence de bordage de neige, comme on a dans la réserve faunique des Laurentides, d'avoir des visibilitées à l'arrêt suffisantes.

3280

Donc, quand on applique le principe de la visibilité à l'arrêt, ça nous prend des rayons de courbures de presque 850 mètres. Donc, même... il y a des rayons de courbures qui vont être plus doux que... en été, ils vont paraître un peu... peut-être un peu plus doux qu'ils auraient été à la limite minimum, mais ça nous prend ça pour l'hiver parce que dans les courbes, avec la présence des bancs de neige, la distance de visibilité à l'arrêt, s'il y a un obstacle ou un animal sur la chaussée, là, on n'est pas capable de freiner, ou une auto en panne, là. Donc, c'est 10 kilomètres de plus que la vitesse affichée, qui est notre vitesse de conception.

3285

3290

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3295

Monsieur Potvin, une autre question?

M. MISHALL POTVIN :

3300

Oui. Bien, je pourrais dire que j'ai un peu de difficulté à suivre lorsque j'ai fait la comparaison avec les autres routes que j'ai nommées tantôt, entre autres, un petit bout de la route 30 qui part du pont Laviolette, qui va à Bécancour où il y a même une intersection, je crois que ça s'appelle l'avenue des Jasmins où il y a un *flash*, même, sur la route et c'est à 100 kilomètres à l'heure.

3305

M. DONALD TURGEON :

Je ne connais pas la route, mais c'est possiblement parce qu'elle est classée autoroute, autrement on ne respecte pas le Code de sécurité routière.

3310

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Oui, monsieur...

3315

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Turgeon, peut-être pour... je ne sais pas si on peut... quand vous parlez d'autoroute, normalement, en termes de numérotation, c'est des routes à deux chiffres?

3320

M. DONALD TURGEON :

Oui, c'est en bas de 100. Ça fait que si on parle... tout à l'heure, monsieur parlait de la 30, c'est une autoroute.

3325

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est une autoroute. Et dès qu'on est à trois chiffres, c'est une route...

M. DONALD TURGEON :

3330

Nationale...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3335

... nationale ou régionale.

M. DONALD TURGEON :

... ou régionale, c'est ça.

3340

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K.

3345

LA PRÉSIDENTE :

Alors...

M. DONALD TURGEON :

3350

400, autoroute, oui, il y a 400 aussi, autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

3355

400? Oui?

M. DONALD TURGEON :

La 440.

3360

LA PRÉSIDENTE :

440.

3365

M. DONALD TURGEON :

640.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3370

Il y a toujours des exceptions, hein!

M. DONALD TURGEON :

3375

C'est ça. Mais d'habitude, probablement qu'ils manquent de chiffres!

LA PRÉSIDENTE :

3380

Vous voyez, monsieur Potvin, vous venez de tomber dans une exception! Alors, je vais savoir votre deuxième question.

M. MISHÉLL POTVIN :

Non, c'était ma troisième. Je vous remercie.

3385

LA PRÉSIDENTE :

Ah non, mais deux... ah, O.K., vous n'avez pas de quatrième, autrement dit. Merci. Alors, je vais appeler une prochaine participante, madame Marina Larouche, s'il vous plaît. Alors, bonjour, madame Larouche. Votre première question?

3390

Mme MARINA LAROUCHE :

Bonjour, Madame la Présidente. Moi, Madame la Présidente, depuis hier que je suis les audiences, le commencement des audiences publiques pour le BAPE. J'ai remarqué qu'il y avait beaucoup de questions concernant le côté économique.

3395

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

3400

Mme MARINA LAROUCHE :

Alors, j'étais inquiète. J'ai dit, mon Dieu Seigneur, Accès-Bleuets, elle n'a pas fait faire d'étude pour les retombées économiques, qu'est-ce que c'est qui nous a pris là, comment ça se fait qu'on l'a oublié?

3405

Mais par contre, lorsque la madame est venue tantôt, madame Lamontagne, elle est venue, elle m'a sécurisée puis là, je suis tranquille, là. Alors, la madame, elle nous a expliqué qu'elle n'avait pas eu de référence pour la 30, elle n'avait pas de référence pour la 55 et tout ce que tu voudras.

3410

Et ma question est la suivante : est-ce que c'est la première fois que le BAPE s'intéresse tellement à l'économique pour la création d'une route? Parce que vu qu'elle a donné... elle n'a pas de référence nulle part, donc ça veut dire qu'il n'y a pas eu d'étude d'impact nulle part pour l'économie et c'est ma question, et c'est mon inquiétude.

3415

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3420

Mme MARINA LAROUCHE :

Est-ce qu'on est le commencement d'une nouvelle demande des audiences publiques concernant tout simplement les retombées économiques dans une région? C'est ma question.

3425

LA PRÉSIDENTE :

3430 O.K. Je vais vous répondre. Bien, je vous réponds tout de suite non. Tous les dossiers, toutes les études d'impact, il y a aussi dans l'étude d'impact présentée par le promoteur un volet, ce qu'on appelle l'évaluation pour le milieu humain, c'est-à-dire il y a le milieu biophysique et tout ça, et le milieu humain, c'est qu'est-ce que ça va apporter à la société, qu'est-ce que ça va apporter aux gens d'un milieu en regard d'un projet.

3435 L'ampleur que peut prendre cette section-là ou cette étude-là, elle va toujours en fonction des attentes d'un milieu ou pas, ou elle va en fonction aussi des éléments qui ont permis l'évaluation d'un dossier, c'est-à-dire soit... comme dans le cadre de ce dossier-là, dans l'ensemble des éléments de justification, il y a un des volets qui est aussi la question des retombées économiques sur deux aspects : il y a l'aspect durant les travaux, c'est-à-dire tous les
3440 travaux, puis il y a eu d'ailleurs plusieurs personnes depuis hier qui se sont intéressées à savoir : «Mais est-ce qu'on va avoir accès à quelque chose, à ces travaux-là? Est-ce que nos entreprises vont pouvoir profiter de ce chantier-là?» C'est normal.

Il n'y a pas une étude de dossier sur laquelle il n'y a pas de questionnement, que ce soit
3445 du public ou de la Commission là-dessus. Ça s'est fait... je suis venue aussi faire ici Péribonka où il y a un volet important là-dessus aussi.

Il y a aussi l'obligation pour les promoteurs de tout projet, et c'est inscrit aussi dans la directive des ministères, de s'assurer qu'un projet est bien accueilli dans un milieu. Ils ont
3450 l'obligation de consulter et de voir. C'est un des éléments pour lequel on évalue le projet.

Alors, dans l'accueil dans le milieu, très souvent il y a des éléments qui sont démontrés dans ce projet-là, ce qui a été abordé, c'est l'attente de la population en regard de cet accès de route-là, est-ce que ça va permettre un développement économique, la région le veut? Et ç'a été
3455 un des éléments qui a été repris depuis plusieurs années par les gens de la région pour dire qu'ils ont besoin de cette route-là.

Donc, dans l'étude d'impact, on retrouve ces éléments-là et c'est pourquoi on questionne. On questionne peut-être plus que... peut-être que vous semblez trouver que ça se questionne
3460 plus actuellement mais parce qu'on est dans la région, c'est un des éléments importants. La semaine prochaine, il y aura peut-être plus des éléments sur d'autres types d'aspects du dossier. Mais ça n'indique absolument pas quel est... on n'a pas fini d'ailleurs de poser nos questions, ça indique plutôt l'intérêt que certaines personnes ont soulevé et ça indique aussi peut-être une partie de l'étude d'impact ou des éléments qui nous manquent comme éléments.

3465 Et ça n'a aucune... je ne veux pas que vous preniez le nombre de questions comme étant une idée de l'orientation de la commission. La commission, elle est neutre, elle ne se prononce pas ni d'un côté ni de l'autre et elle va se prononcer seulement au moment d'un rapport.

3470 Quand la commission pose elle-même son questionnement, c'est qu'on considère qu'il y a des éléments qui nous manquent pour éclairer la commission. Il y a d'autres aspects du

dossier qui sont plus étoffés, pour lesquels on a moins posé de questions. Ça ne veut pas dire qu'on est pour ou qu'on est contre parce qu'on n'en parle pas et ça ne veut pas dire que, parce qu'on n'en parle plus, on est pour ou on est contre.

3475

Alors, ce sont des éléments qui ont été apportés par le public et pour lesquels la commission a continué. Bien sûr, c'est sûr que c'est un volet qui est important pour les gens de la région.

3480

J'ai bien expliqué hier, lors du discours d'inauguration des audiences, que pour la commission ce projet-là n'est pas spécifiquement pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Pour la commission, c'est une route qui part... qui fait quand même 167 kilomètres, qui couvre deux régions, deux directions régionales plus un territoire quand même de réserve faunique.

3485

Alors, par contre, c'est sûr que quand on va être à Québec, on va poser des questions peut-être plus précises sur Stoneham et quand on est ici, bien, on veut connaître, des gens du milieu et des spécialistes du milieu, quelles sont réellement vos attentes. Mais ça ne veut pas dire qu'on est ni pour ni contre, c'est qu'il y a un aspect qui mérite d'être plus questionné, point.

3490

Alors, voilà simplement pour la question. Et tous les projets de route, de construction, d'usine ou de construction comme j'ai fait ici dans la région l'année passée pour Péribonka, c'est un élément qui est toujours regardé parce qu'on le regarde aussi concernant le coût des projets.

Mme MARINA LAROUCHE :

3495

En tout cas, ça me sécurise un peu. Mais tout de même, vous pensez, quand on a travaillé aussi longtemps dans un dossier que ça fait 30 ans, ça devrait même faire 30 ans qu'elle devrait être construite, honnêtement, là, et qu'on a travaillé surtout...

3500

LA PRÉSIDENTE :

Je vous arrête sur l'opinion, là. Si vous avez une question, juste à reprendre une autre question, mais ça, vous pourrez me dire ça dans un mois, mais là, je ne peux pas l'entendre aujourd'hui.

3505

Mme MARINA LAROUCHE :

3510

Mais en tout cas, je vous dis tout simplement que nous autres, la région, on s'attendait surtout de parler de ce que c'est que nous autres, pourquoi qu'on avait demandé la route et non pas les gens de Québec venir nous dire pourquoi qu'eux autres ne voulaient pas la route. C'est juste ça.

LA PRÉSIDENTE :

3515 Ce n'est pas ça qui... je vous rappelle, madame Larouche, ce n'est pas ce qui est abordé aujourd'hui et c'est la semaine prochain peut-être... c'est-à-dire dans un mois peut-être que vous allez avoir des opinions. À date, je pense que la commission n'a reçu que...

Mme MARINA LAROUCHE :

3520

Des questions, hein.

LA PRÉSIDENTE :

3525

... des questions. Et ce qu'on a bien dit que c'était clair au début, on veut que les gens profitent de la présence du BAPE pour bien connaître le dossier à tous points de vue et le faire évoluer. Pour ce qui est du volet opinion, ni d'un côté ni de l'autre, on n'en a reçu jusqu'à maintenant.

3530

Mme MARINA LAROUCHE :

Est-ce que vous pensez que les gens de Québec vont être instruits des demandes que la population a faites pour qu'on demande la route aussi intensément?

3535

LA PRÉSIDENTE :

Bien, c'est pour ça que je vous pose des questions, là. Quand je répons, là... quand je pose des questions et répons. Et vous aurez votre opinion. C'est à vous de choisir ce véhicule-là pour bien faire comprendre, pas juste aux gens de la région, j'imagine, aux gens aussi de partout, quelle est votre opinion. Voilà.

3540

Mme MARINA LAROUCHE :

Province de Québec.

3545

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

3550

Mme MARINA LAROUCHE :

C'est beau. Alors, on se comprend. Merci infiniment de votre patience. Je vous le dis, je m'instruis.

3555

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien, on est là pour ça.

3560 Monsieur, c'est parce que je ne veux pas empiéter trop, trop sur l'heure, parce qu'on
revient ce soir aussi, vous aviez des petites capsules à nous présenter pour nous donner plus
d'informations sur certains aspects. Ce soir, je veux qu'on aborde plus particulièrement la faune,
la faune aquatique et tout ça, vous aviez une capsule là-dessus que vous nous aviez dit, et il y en
avait une sur les accidents, et la question des dépassements et tout ça. Mais je ne sais pas
combien de temps ça dure, parce que je ne voudrais pas empiéter trop sur le temps de...

3565

M. JEAN DUGRÉ :

Les accidents, c'est assez court. Si on tombe dans la faune, on est aussi bien d'attendre,
l'environnement, ce soir, et puis on va tomber sur les accidents, si vous permettez?

3570

LA PRÉSIDENTE :

Oui. C'est quoi, c'est...?

3575

M. JEAN DUGRÉ :

Ah, une dizaine de minutes, 5-10 minutes.

LA PRÉSIDENTE :

3580

Bon. Écoutez, si vous dites cinq minutes, ça va, parce qu'on veut se garder du temps
pour le questionnement. Parce qu'on arrêterait... moi, je vous donne encore peut-être maximum
un quart d'heure pour que les gens puissent se reposer un peu avant de reprendre pour ce soir.

3585

M. JEAN DUGRÉ :

On va prendre cinq minutes.

LA PRÉSIDENTE :

3590

Oui. Écoutez, excusez-moi, ce qu'on va faire, on a quelques questions qu'on va poser
pour ne pas prendre de chance, puis quitte à ce que vous fassiez votre présentation après ou ce
soir.

3595

M. JEAN DUGRÉ :

C'est comme vous voulez.

LA PRÉSIDENTE :

3600

Alors, mon collègue va commencer par quelques questions puis si ça mérite la
présentation, on le fera. Allez-y.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3605

En fait, je vais référer au document que vous avez déposé concernant les accidents. Juste des questions, en fait, un peu techniques, donc j'aimerais juste savoir comment ça a été bâti, ces graphiques-là. Dans les graphiques, en fait, ce qu'on retrouve par période, c'est par groupe de cinq ans et il y a toujours une année, en fait, qui en chevauche une autre. Est-ce que

3610

M. JEAN DUGRÉ :

Je vais laisser répondre monsieur Turgeon dans sa capsule.

3615

M. DONALD TURGEON :

Madame la Présidente, oui, la façon qu'on a fait les présentations de données d'accidents, c'est pour avoir des données statistiques assez valables, c'est trois à cinq ans. Donc, on a pris des périodes de cinq ans, parce que l'étude BUC prenait la période 93-97, donc c'était cinq ans aussi. Ça fait qu'on ne voulait pas arriver avec... on aurait pu gonfler les accidents en prenant sept ans, ça aurait paru dramatique, mais on voulait prendre les mêmes périodes temporelles. Et ce qu'on fait, c'est 97-2001, donc cinq ans, et après ça, on recule d'un an. Donc, on enlève l'année 97, on met 98-2002.

3620

3625

Donc, à mesure qu'on avance dans le temps, et ce que je pourrais faire noter, c'est la dernière période, là, 2000-2004, il nous manque certaines données de novembre et décembre dont au moins deux accidents mortels parce qu'on va chercher nos données dans les fichiers de la Société de l'assurance automobile du Québec et l'Assurance automobile ne nous transmet pas les données finales de 2004 tant qu'ils n'ont pas produit le rapport final annuel qui devrait être déposé probablement d'ici... je ne sais pas, d'habitude c'est vers la fin avril le dépôt de leur bilan, là, qu'ils font leur présentation. Et après ça on a le... toutes les données de l'année 2004, là, qui sont disponibles, qu'il faut traiter dans un système pour essayer de les localiser aux bons endroits, là.

3630

3635

Donc, on y a été par périodes de cinq ans, mais c'est toujours décalé d'une année. Si vous prenez la deuxième colonne, ça débute en 97 et la dernière, ça débute en 2000, donc c'est juste décalé de trois ans, là.

3640

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Donc, à ce moment-là quand on peut... quand on voit le profil un peu des accidents, par exemple, si je prends les accidents mortels...

3645

M. DONALD TURGEON :

Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3650

... donc on parle, bon, de la période de 93 à 97 de 19 accidents mortels...

M. DONALD TURGEON :

3655

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... et on augmente à 25 en 2000-2004.

3660

M. DONALD TURGEON :

C'est ça.

3665

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, dans le fond ce que ça nous dit, c'est qu'il n' y a pas une baisse d'accidents mortels depuis ces années-là?

3670

M. DONALD TURGEON :

Non, c'est ça. Si vous regardez 97-2001, il y a 18 accidents mortels, si on avance dans le temps de un, deux, trois ans, 2000-2004, on a juste décalé de trois ans, on est rendus à 25. Donc, dans trois ans on est partis... pour des périodes de cinq ans, mais qu'on se décale dans le temps de trois ans, là, on est partis avec 18 accidents, on est rendus à 25 puis comme je vous dis, il en manque au moins deux, là...

3675

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3680

O.K.

M. DONALD TURGEON :

... parce que ce qui a été fermé au mois de novembre, les deux camions qui ont eu un face à face, il y a un autre accident au début de novembre, là, qu'on est... qu'on n'a pas dans nos statistiques.

3685

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce qu'en général, est-ce que la situation actuelle, c'est qu'il y a une augmentation d'accidents depuis 93 ou si c'est une baisse ou si c'est stable, selon les tableaux qu'on a là?

3690

M. DONALD TURGEON :

3695 Bien, si on regarde, je pense que la page 4 de la présentation, vous avez le total des accidents. Donc, je parle toujours pour le secteur 84 à 227...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3700 Oui. Oui, oui.

M. DONALD TURGEON :

3705 ... si vous voulez parler de d'autres secteurs, on a les données aussi, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non, on parle de 84, là, on parle du 84.

3710 **M. DONALD TURGEON :**

O.K. 84 à 227, bien regardez en... de 93 à 97, on avait 232 accidents en moyenne par année puis on a baissé à 199 et là, après ça on est... en 98-2002, 207; 99-2003, 217 et 2000-2004, 210. Donc, on est...

3715

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K.

3720 **M. DONALD TURGEON :**

... on n'est pas rendus au niveau d'avant 97, mais presque.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3725

Donc...

M. DONALD TURGEON :

3730 Donc, on a une progression au nombre d'accidents mortels et au nombre d'accidents total aussi.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3735 Comment est-ce que vous expliquez ça? Parce qu'actuellement, je sais que vous faites des travaux justement de corrections, des corrections de courbes, corrections à certains endroits,

est-ce que... en fait, est-ce que ces travaux-là ont eu un impact sur le nombre d'accidents? Est-ce que... parce que bon, le débit a augmenté bien sûr, mais est-ce qu'il a augmenté suffisamment pour expliquer la hausse ou si les travaux que vous avez faits n'ont pas été suffisants pour réduire les accidents? Je ne sais pas si vous voyez un peu les sens?

3740

M. DONALD TURGEON :

Oui oui, O.K. Si on compare à peu près l'année 97-2001 avec 2000-2004, là, on a une augmentation d'environ 5 % des accidents et on a à peu près... on a une période de trois ans qui fait à peu près une augmentation de 6 % de circulation, c'est 2 % par année.

3745

Ça fait que le nombre d'accidents est à peu près comparable...

3750

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Comparable à...

3755

M. DONALD TURGEON :

... au nombre... à l'augmentation du volume de circulation, en nombre total d'accidents. Sauf que les accidents graves, ça l'a augmenté de... les accidents mortels, là, ça l'a augmenté presque de 40 % tandis qu'on augmentait de 7 % à peu près les volumes de circulation, là.

3760

Bien, en nombre d'accidents en tant que tels, c'est à peu près proportionnel au volume de circulation. Donc, ça veut dire que les interventions qu'on fait, on réussit à...

3765

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

À stabiliser?

3770

M. DONALD TURGEON :

... à stabiliser un peu, là, les accidents, mais on fait des interventions assez ponctuelles, là, des corrections de courbes où il y a des problèmes justement d'accidents, on corrige ce secteur-là, mais il y a d'autres problèmes dans le parc. On parlait hier des conditions climatiques, là, qui sont presque présentes pendant au moins huit mois par année, là. Donc, on... c'est une petite boîte à surprises la réserve faunique, là.

3775

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Maintenant peut-être, si vous prenez la fiche numéro 6, peut-être, si vous voulez l'afficher peut-être au niveau... bon, quand on regarde l'implication, par exemple, des camions.

3780

M. DONALD TURGEON :

Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3785

Ce qu'on se rend compte c'est que, bon, il y a environ 21 % des accidents qui impliquent un camion puis je pense que ça correspond à peu près au pourcentage des camions sur la route? Est-ce que je me trompe?

3790

M. DONALD TURGEON :

Oui, on parlait hier de 23.4 %, les données de 2003 de 23 % de camions sur la route.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3795

Donc, est-ce qu'on peut comprendre à ce moment-là que le camion n'est pas un... c'est-à-dire qu'il n'y a pas une problématique particulière par rapport aux camions, c'est-à-dire que le pourcentage de camions est à peu près le même que les accidents? Est-ce qu'on peut penser qu'il n'y a pas vraiment un problème particulier au niveau des camions?

3800

M. DONALD TURGEON :

Bien, il est représenté à peu près au même pourcentage que sa présence sur la route.

3805

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Que sa présence sur la route?

M. DONALD TURGEON :

3810

C'est ça, sauf que...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3815

Sauf que...

M. DONALD TURGEON :

3820

... on voit que ça donne 35 % des accidents mortels, là. Il y a 22 % des accidents qui donnent 35 % d'accidents mortels.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3825

Donc, pour la gravité par contre, là, il y a une problématique au niveau de la gravité?

M. DONALD TURGEON :

3830 Oui, c'est ça, ça donne des accidents assez graves et... parce que le double de leur présence donne des accidents mortels. On a 22 % de camions... si je prends la période 94-2003, là, j'ai fait un résumé, ça me donne 22 % à peu près d'accidents impliquant un camion avec 35 % d'accidents mortels, donc ce n'est pas le double, mais presque. C'est normal, c'est un gros véhicule, quand ça frappe, ça frappe plus fort que deux véhicules légers, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3835 Et c'est la même chose au niveau des collisions frontales, donc...?

M. DONALD TURGEON :

3840 Les collisions frontales, bien sur la période de dix ans, là, on a une moyenne de 9 % des accidents qui sont frontaux et ça cause 80 % des accidents mortels. Donc là, on a une grosse disproportion, donc quand il y a un face à face, ça arrive souvent que ça se termine en mortalité.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3845 Bien. Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3850 Merci.

J'appellerais peut-être un dernier intervenant pour cet après-midi, monsieur Gaston Laforest, s'il vous plaît. Bonjour monsieur Laforest.

3855 **M. GASTON LAFOREST :**

Bonjour, madame. J'aurais deux questions, si c'est possible.

LA PRÉSIDENTE :

3860 Pardon?

M. GASTON LAFOREST :

3865 J'ai deux questions.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y, on vous écoute.

3870

M. GASTON LAFOREST :

3875

La première, pour quelqu'un, là, qui essaie de s'y reconnaître là-dedans, là, question d'échéancier et puis peut-être de coûts concernant ce gros chantier. Alors, quand on lit que... je ne sais pas trop, on parle de 500 M\$, que ça peut être chiffré à 700 dans les journaux à l'occasion, quand on dit que... vous avez affirmé que le fait d'avoir des audiences, ça ne retarderait peut-être pas les travaux, alors j'aimerais savoir sur quelle base qu'on peut avoir des informations, qu'on peut penser que si ce chantier-là se met en opération, il va être réaliste, là, de penser que ça va arriver dans l'échéancier 2009?

3880

LA PRÉSIDENTE :

3885

O.K. Alors, je vais peut-être d'abord faire le lien après ce qui a été dit hier soir puis je vais demander au promoteur de faire un détail... peut-être de détailler l'échéancier.

3890

C'est que concernant la tenue des audiences publiques, ce que j'ai expliqué hier, c'est que dans le processus d'étude d'un dossier, ce n'est pas parce que le BAPE tient des audiences que tout s'arrête. C'est que, concurremment à ça, il y a, par exemple, le travail du ministère de l'Environnement... du Développement durable et Environnement qui a un décret d'autorisation à faire. Donc, qui participe aussi à l'étude de ce dossier-là, fait une analyse environnementale. Une n'arrête pas de travailler pendant ce temps-là. Et d'autant qu'ils profitent de la tenue des audiences souvent pour faire accélérer une réponse ou avoir une réponse à leurs attentes. Et qu'il y avait, j'ai expliqué aussi qu'il y avait un processus fédéral aussi d'analyse de ce dossier-là.

3895

Donc, que la tenue d'audiences pour laquelle nous, on a des contraintes d'un mandat de quatre mois, on ne peut pas aller plus loin que ça, ne retarde pas nécessairement les échéances d'un dossier. Ça ne veut pas dire que le projet va être autorisé pour autant, mais ce que je disais, c'était que comme... le processus lui-même ne retarde pas l'analyse du dossier.

3900

Pour ce qui est des échéanciers, hier j'ai posé la question au promoteur à savoir si en regard de l'échéancier qui avait été proposé lors du dépôt de l'étude d'impact, s'il y avait des retards d'envisagés ou si, grosso modo, l'échéancier pourrait se maintenir avec les travaux qui débuteraient à l'automne si jamais le projet était autorisé.

3905

Et je vais peut-être reposer la question pour donner les détails un peu plus sur quel serait, par exemple, le... à date, ce qui a été annoncé, c'était si... le début des travaux pour 2005 avec projet sur quatre ans.

3910

M. JEAN DUGRÉ :

Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

3915 C'est ça qu'on a dans l'étude d'impact, si le projet est autorisé. Peut-être nous expliquer un peu plus les échéanciers?

M. JEAN DUGRÉ :

3920 Oui, ce qu'on a prévu, s'il y avait des audiences publiques, c'est que les appels d'offres pourraient être lancés à l'automne pour les travaux de construction. Ce qu'il faut considérer actuellement, c'est qu'on a déjà 37 M\$ de dépensés, il va y avoir 21 M\$ qui vont être dépensés l'été prochain. Ceci, c'est des... l'étude d'impact, bien entendu, il va y avoir... il y a des travaux de terrassement et gravelage qui ont été réalisés, il y a des travaux de sondage et de préparation
3925 de plans et devis. Bon, alors ça, ça se continue, mais les travaux de terrassement et gravelage ont été réalisés uniquement dans des endroits où on avait déjà eu antérieurement des certificats d'autorisation de réalisation.

Alors, les autres travaux devront attendre d'avoir le certificat, le décret environnemental
3930 qui va nous permettre de continuer. Mais en commençant les appels d'offres à l'automne, lorsqu'on aura notre certificat d'autorisation, on prétend en reséparant les lots autrement, on prétend pouvoir terminer en 2009-2010.

LA PRÉSIDENTE :

3935 O.K. Monsieur Laforest, ça va pour le...?

M. GASTON LAFOREST :

3940 Oui, ça répond. Ça veut dire, ce que je dois comprendre, c'est qu'il n'y aura pas de travaux qui vont débiter avant l'automne, apparemment.

LA PRÉSIDENTE :

3945 Mais peut-être je complérais pour votre interrogation, une question pour le promoteur parce que, bon, comme tout le monde, on a vu dans les journaux ou quoi que ce soit qu'en principe tout le monde... il y a plusieurs personnes qui s'attendaient à ce que les travaux commencent en juin cette année et donc peut-être l'interrogation de certains en disant : «Bien, si ça commence à l'automne, ça retarde d'autant avec les travaux d'hiver, est-ce que ça va
3950 reporter?» Parce qu'on entend souvent «reporté d'un an» ou quoi que ce soit.

Peut-être nous préciser : est-ce que c'était prévu que ça commence en juin?

M. JEAN DUGRÉ :

3955 Non, il y avait deux scénarios. Il aurait pu y avoir le scénario de juin, mais il y a le scénario de l'automne qui était là aussi, mais peu importe le scénario utilisé, on arrive à la même échéance au bout. La seule différence, c'est qu'on va avoir plus de contrats qui vont fonctionner en même temps en parallèle par rapport à une échéance ou l'autre. Et puis les contrats vont être

3960 un peu plus gros dans l'échéance où on commence à l'automne que si on avait commencé en juin. C'est la seule différence, mais au bout de la ligne, c'est pareil.

LA PRÉSIDENTE :

3965 Parfait. Deuxième question.

M. GASTON LAFOREST :

3970 Pour compléter dans ma première question, moi ce que je n'ai jamais compris, c'est qu'il y a eu une annonce de faite à un moment donné quand c'était monsieur Lucien Bouchard qui était premier ministre, il avait fait ça en grandes pompes ici dans la région et puis c'était annoncé qu'il y avait des travaux pour, si je me rappelle bien, quelques centaines de millions ou proche, ces travaux-là qui avaient été décidés à l'époque, ils vont poursuivre, donc ils vont s'arrimer au projet du grand chantier après?

3975

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Ça, donc vous voulez parler des travaux qui sont déjà... qui ont déjà été commencés sur lesquels on...

3980

M. GASTON LAFOREST :

Bien, on voit des bouts de...

3985

LA PRÉSIDENTE :

Oui, des bouts qui...

M. GASTON LAFOREST :

3990

... en tout cas, encore dernièrement je suis passé, moi, voilà une semaine...

LA PRÉSIDENTE :

3995

Oui?

M. GASTON LAFOREST :

4000

... puis une série de camions qui commencent à se mettre en œuvre, là, puis c'est sur deux voies.

LA PRÉSIDENTE :

4005 Hum. Et effectivement, hier il a été expliqué qu'il y avait cinq chantiers ou cinq points qui ont été commencés et qui n'ont pas... qui ne sont pas terminés, peut-être faire le point là-dessus, monsieur Dugré?

M. JEAN DUGRÉ :

4010 Oui, effectivement, il y a plusieurs travaux qui ont été réalisés depuis le plan de l'annonce de monsieur Bouchard. Je vais laisser monsieur Turgeon en parler. Ces travaux-là ont tous été réalisés dans le cadre de l'utilisation pour le quatre voies. Donc, il n'y a pas de travaux qui ont été perdus, là. Monsieur Turgeon va vous parler du plan d'intervention.

4015 **M. DONALD TURGEON :**

4020 Oui, le plan d'intervention qui réfère à la question, c'était le plan d'intervention 2000-2010 qui avait été annoncé par monsieur Bouchard justement, le premier ministre du temps, et dans ce plan-là, il y avait des travaux de correction de géométrie de route, de correction de courbes, donc sur une seule chaussée.

4025 Et à partir de... puis il y avait le secteur de Stoneham, le secteur qui a été construit à double voie l'an passé qui était annoncé aussi, et il y avait deux autres secteurs qu'on doublait, qu'on portait à deux chaussées, quatre voies. Donc du 209 au 227, là, au nord de la réserve faunique et il y avait au sud dans le secteur de Stoneham. Mais ces travaux-là étaient annoncés pour 2010... la période 2006-2010. Puis ces travaux-là, bien vu que c'était un quatre voies, il fallait aussi faire une étude d'impact pour cette partie-là.

4030 Entre-temps, en 2002, il y a eu une annonce que le parc serait porté à chaussées séparées à la longueur, donc l'étude d'impact a été modifiée pour devenir à la longueur, mais les travaux, il y a des travaux dans l'annonce de monsieur Bouchard qui ont été réalisés la semaine... hier, je vous parlais... on les a en présentation. Donc en 2000 on a fait des corrections de courbes, là, aux kilomètres 144-148; 2001-2002, on a fait des corrections de courbes au lac Tourangeau, mais ces travaux-là sont... 176 à 179 puis ces travaux-là sont tous récupérables, là, comme une des deux chaussées de la future route à chaussées séparées. 4035 2003, il y a eu des corrections de courbes du lac des Uries.

4040 Actuellement, Madame la Présidente, vous avez dû voir hier... hier ou avant-hier, quand vous avez traversé la réserve, dans le secteur du kilomètre 148 à 152, il y a des travaux qui sont faits, c'est des travaux sur une chaussée, c'est des corrections de tracés, profil de la route aussi. Et il y a eu des secteurs, là, de routes à quatre voies qui ont été construits, entre autres à l'intersection de la route 169 dans le secteur de L'Étape, sur deux années, et à l'entrée sud de la réserve faunique des Laurentides.

4045 Ça fait qu'il y a eu des bouts d'annoncés, mais c'est tous des projets qui étaient dans le plan d'intervention 2000-2010 annoncé par monsieur Bouchard. Et là, il nous restait 2006 à 2010, commencer à construire des secteurs à chaussées séparées, mais avec l'annonce de 2002, tout a été englobé sur l'ensemble de la réserve faunique des Laurentides.

4050 Je ne sais pas si ça explique bien, là.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Laforest, ça va?

4055

M. GASTON LAFOREST :

Oui. Ma deuxième question.

4060

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. GASTON LAFOREST :

4065

Ma deuxième question, bien en tout cas, je l'introduis en disant que c'est sûr que les gens de la région sont très déçus, là, s'il y a un report encore d'un an avant le début des travaux. Ma question serait celle-ci : est-ce que les audiences comme on a aujourd'hui, qui vont avoir lieu à Québec après, n'auraient pas pu avoir lieu bien avant ça?

4070

Est-ce que vous avez une certaine indépendance au ministère de l'Environnement ou au BAPE pour pouvoir prendre des décisions de ce genre-là? Ou est-ce que vous répondez à deux arguments qui me viennent en tête, le premier il est peut-être d'ordre politique, c'est qu'il y a peut-être eu une décision de reporter ça peut-être d'un an ou c'est une décision qui est plutôt budgétaire? On sait que la situation de la province de Québec, en tout cas, on a fait état qu'elle était en difficultés, donc avoir la chance de reporter des projets, ça peut peut-être être intéressant pour un bout de temps.

4075

4080 Alors moi, je me demande quelle indépendance vous avez là-dedans puis comment se fait-il que vous n'avez pas pu prendre la décision de faire les audiences avant pour éviter de retarder?

LA PRÉSIDENTE :

4085

O.K. Je vais vous expliquer un petit peu comment fonctionne tout le principe, là, des audiences. C'est qu'il y a certains projets -- je ne rentrerai peut-être pas dans le détail des articles de loi et tout ça, je pense que ce n'est pas ce qui vous intéresse le plus -- mais dans la Loi, il y a certains projets qui sont assujettis pour lesquels nécessairement il doit y avoir... un ministre va dire : «Bien, je confie au BAPE le mandat de... un mandat d'information et de consultations publiques.»

4090

Alors, c'est ce qu'on appelle la période d'information et consultations publiques pour laquelle le BAPE va recevoir une lettre du ministre qui va lui dire : «Mettez à la disposition du

4095 public l'information sur ce projet... sur tel projet parce que ce projet-là est assujetti à la réglementation.» C'est-à-dire, entre autres, dans ce qui nous concerne, c'est des routes de plus d'un kilomètre avec telle largeur de... bon, c'est une question de configuration ou de type de routes.

4100 Alors, c'est ce que le BAPE a fait, il a dit : «Bon, bien c'est correct.» Dès qu'on a le mandat, on ouvre des centres de consultation, on envoie des communiqués de presse, dans certains cas on va faire des séances d'information qui se rajoutent sur une période de 45 jours pour laquelle on met tout le dossier qu'on a eu, l'étude d'impact et tout ça, on les rend publics. On ouvre des centres de consultation dans les régions, ici comme je vous disais hier, il y en avait cinq avec ceux de Québec et Montréal.

4105 Et c'est dans cette période-là de 45 jours que tout individu ou organisme qui prend connaissance du dossier, lui, il peut demander une audience publique. S'il n'y en a pas, bien il n'y en a pas, le processus se continue en termes... il faut quand même que le dossier réponde aux obligations, aux contraintes de la Loi et il y a une analyse environnementale qui se fait, le dossier progresse et il peut y avoir un décret pour dire «oui ou «non », «voici ce qu'on propose». Et ça suit un autre chemin.

4115 Mais si pendant cette période de 45 jours, où il y a une mise à la disposition du public de l'information, il y a une demande d'audiences publiques qui est faite, à ce moment-là, le ministre envoie une autre lettre au BAPE pour dire : «Je vous demande de tenir des audiences publiques, j'ai eu une, deux, 100, 300 requêtes, mais les gens veulent poser des questions ou avoir plus d'informations ou venir dire ce qu'ils pensent de ce dossier-là» pour ou contre, c'est ça.

4120 Alors, c'est dans ce contexte-là que nous, on reçoit un mandat. Alors, ce qui fait qu'on n'a aucun contrôle sur quand on reçoit un mandat, on n'a aucun... ce n'est pas le BAPE qui demande un mandat, nous on reçoit un mandat. Dès qu'on l'a, on enclenche tout de suite le processus pour dire on va tenir des audiences, on avise et tout ça, et on est un organisme qui est indépendant. Vous pourrez consulter d'ailleurs, dans les informations que vous allez avoir derrière, on a un devoir de neutralité et de réserve en regard de l'étude et de l'analyse d'un dossier.

4130 Alors, tout ce qui peut se faire avant ou quoi que ce soit en termes de délai, ça ne nous regarde pas. Nous, dès qu'on a un mandat, on le fait quel que soit ce que les gens disent. Nous, ça nous prendrait une annulation de mandat pour arrêter et, selon la Loi, on a l'obligation de le faire à l'intérieur de quatre mois.

4135 Maintenant, entre le moment où il y a eu... dans le cas qui nous intéresse, entre le moment où il y a eu la période d'information et de consultations publiques qu'on a tenue et la demande d'un mandat... c'est-à-dire la réception d'un mandat pour tenir des audiences, bien là, je vais passer la parole au ministère de l'Environnement... au ministère, pardon, des Transports qui va expliquer comment eux vont gérer un projet. Parce que je pense que vous faites référence quand même à des aspects, là, de délai pour négociations et tout ça.

4140 J'aimerais ça, monsieur Dugré, que vous nous expliquiez comment vous... dans le cas
d'une route, comment vous procédez. Parce que moi, je l'ai vu dans des projets, par exemple,
un peu comme Péribonka ou autres, mais je veux dire ça fait cinq ans que j'en fait des projets. Il
y a des types de projets où les gens, les promoteurs se doivent de consulter la population ou
dans certains cas, de discuter avec les gens. Dans le cas du ministère du... par exemple, dans
4145 le cas de Péribonka, il y avait quand même l'acceptation du milieu, les fonds de compensation et
tout ça. Il y avait déjà des consultations qui se faisaient avec le milieu. Alors, il faut que quand
un promoteur arrive en audiences publiques, il ait déjà consulté le milieu parce que nous, on
l'interroge là-dessus.

4150 Dans le cas des routes, il y a de la négociation qui se fait entre autres parce que le
ministère des Transports peut exproprier, dans certains cas et autres. Et donc, nécessairement
il peut y avoir des délais quand ça discute.

4155 Alors peut-être, monsieur Dugré, vous pourriez... dans le cas qui nous préoccupe, ce que
vous faites dans le cadre de ces négociations-là ou des délais qui sont imposés?

M. JEAN DUGRÉ :

4160 Lorsqu'on réalise un projet, on rencontre l'ensemble des riverains, tous un après l'autre,
on les rencontre pour voir quels sont leurs problèmes et de quelle façon est-ce qu'ils vont être
impactés. Alors, je vais laisser monsieur Martel vous expliquer un peu le cheminement des
différentes rencontres qu'on peut faire avec nos partenaires ou avec les riverains.

M. DONALD MARTEL :

4165 Oui. Alors, je vais y aller d'une façon générale puis si vous voulez avoir plus
d'informations sur les consultations qu'on a faites, on a d'autres diapos qui le présentent, mais en
général...

LA PRÉSIDENTE :

4170 Oui, est-ce que... juste question de délai aussi, de temps c'est-à-dire...

M. DONALD MARTEL :

4175 Oui, O.K.

LA PRÉSIDENTE :

4180 ... parce qu'on n'a pas beaucoup de temps. Allez-y.

M. DONALD MARTEL :

4185

D'accord. Alors, au ministère des Transports comme dans plusieurs projets de génie, que ce soit routiers ou de barrages et cetera, on respecte à peu près tous le même canevas, là, de placement de projet.

4190

Il y a toujours une première phase qui est l'étude d'opportunité. Ça fait que ça, c'est des choses dans ce projet-là bien entendu qui ont été faites dans les années 90.

4195

La deuxième phase est la conception de l'avant-projet. La conception de l'avant-projet, c'est ce qu'on fait depuis... ce qu'on a fait depuis 2002. Alors, lorsqu'on a déposé notre avis de projet au ministère de l'Environnement, on a débuté la conception de notre avant-projet, c'est-à-dire regarder les tracés, les profils préliminaires, et parallèlement à ça, bien entendu se fait l'étude d'impact sur l'environnement. C'est là qu'on va caractériser et inventorier toutes les composantes de notre milieu récepteur pour être capable d'influencer justement la position des tracés et des impacts et de déterminer les mesures d'atténuation.

4200

Alors, pour nous, un projet n'est jamais avant-projet définitif tant que nous n'avons pas le décret d'autorisation du Conseil des ministres. Avant d'arriver à ce décret-là, bien l'étape du BAPE est une des étapes préalables à l'obtention du Conseil des ministres qu'on espérait, par exemple, recevoir cet automne.

4205

Une fois qu'on a ça, on peut finaliser les plans et devis. Les plans et devis, c'est sûr que dans un projet comme la route 175, étant donné qu'on veut être proactifs et qu'on a très peu de kilomètres de route qui vont nécessiter des acquisitions, on a déjà commencé à s'avancer dans les plans et devis. On ne peut pas les faire final tant qu'on n'a pas le décret, mais on s'est quand même avancés. Mais en théorie, des plans et devis ça peut prendre de six mois à un an après l'autorisation d'un décret environnemental.

4210

Quand les plans et devis sont terminés, bien entendu on peut y aller avec les acquisitions de terrains, ensuite on y va avec le lancement des appels d'offres pour le début des chantiers de construction, puis ensuite, notre dernière phase que je mets ici pour information, bien c'est ce qu'on appelle exploitation du réseau une fois que la route est mise en service.

4215

Alors, dans le cas qui nous intéresse, pour la route 175, par exemple, étant donné qu'on a devancé un petit peu, on s'est pris d'avance pour avoir des plans et devis terminés le plus rapidement possible. Aussitôt qu'il y aura eu le décret d'autorisation du Conseil des ministres, on va déposer nos plans et devis au ministre de l'Environnement à Québec qui devra nous émettre un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22. Alors, le Conseil des ministres, c'est en vertu de 31 et eux devront nous délivrer le certificat en vertu de 22 puis on va être prêts à commencer les travaux.

4220

4225

Bien entendu, pour accélérer les choses aussi, ce qu'on va faire, c'est qu'aussitôt qu'on va déposer les plans et devis, on va quand même partir en appels d'offres pour que la réception de l'autorisation en vertu de 22 arrive en même temps que l'ouverture des soumissions pour qu'on puisse démarrer immédiatement le chantier.

LA PRÉSIDENTE :

4230 Là, on a bien compris tout le processus. La question de monsieur Laforest était quand même aussi... il y avait un volet plus précis. Est-ce que ce projet-là aurait pu démarrer plus tôt? C'est ça votre question, monsieur Laforest?

M. GASTON LAFOREST :

4235 Bien, les politiciens nous en ont parlé souvent, oui, dont madame Gauthier même actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

4240 Monsieur Dugré.

M. JEAN DUGRÉ :

4245 Oui, on n'aurait pas pu commencer plus tôt. Il faut qu'on réalise l'ensemble des études quand même. L'étude d'impact a pris deux ans et il fallait la faire cette étude-là. L'ensemble des inventaires qu'on a dû prendre, les sondages, les rencontres avec les intervenants, peu importe, ça prend un certain temps de réaliser ça. Toutes les questions qui nous ont été posées, la directive du ministère de l'Environnement qui devait être suivie avec l'ensemble de notre travail, 4250 ça représente des briques considérables de travail qui ont été fournies.

 Nos liens avec Pêches et Océans Canada, Transports Canada et cetera, donc on avait énormément de travail à abattre avant même de penser de construire. Ces deux années-là ont servi à préparer la future construction. Maintenant, on achève cette étape-là avec le BAPE et 4255 puis on verra quelles seront les recommandations pour s'ajuster. Et par la suite, bien il y aura la réalisation des travaux, mais on n'aurait pas pu penser à commencer à réaliser les travaux avant ça, c'est impensable.

LA PRÉSIDENTE :

4260 Ça va, monsieur?

M. GASTON LAFOREST :

4265 Madame la Présidente, sur le plan... vous m'avez répondu sur le plan politique, c'est sûr que vous êtes... en tout cas, c'est le Ministère ou le ministre, là, qui décide, là, à partir de je ne sais pas trop...

LA PRÉSIDENTE :

4270 Nous, on reçoit un mandat du ministre.

M. GASTON LAFOREST :

4275 ... de la Loi. Vous recevez un mandat, oui.

Est-ce que vous auriez pu avoir un mandat scindé qui ferait que vu qu'il y a une partie de la population qui est celle du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui le désire ardemment, il n'y a même pas eu de demande d'audiences, si je me souviens bien, de la part du Saguenay-Lac-Saint-Jean, ça vient surtout de la région de Québec, est-ce que le ministre n'aurait pas pu vous donner le mandat de scinder votre mission puis d'aller en audiences, peut-être à la partie qui l'exigeait, qui le demandait.? Je comprends que c'est normal qu'on y réponde, mais dans le deuxième volet, vu qu'il n'y en avait pas et puis je ne sais pas quelle est la proportion des plans et devis qui sont prêts, il n'aurait pas y pu avoir des débuts de travaux au moins dans une partie?

4285

LA PRÉSIDENTE :

Non, ce qu'on comprend... ce que j'ai compris de la réponse d'abord du ministère des Transports, c'est même si on avait tenu des audiences il y a deux mois, l'échéancier n'aurait pas été avancé de deux mois, c'est ce qu'on comprend, là. Parce que c'était le plus tôt, là, ça peut être pour l'automne.

4290

Pour ce qui est de la demande d'audiences ou de scinder un projet et c'est pour ça que j'ai expliqué... j'ai voulu bien expliquer hier soir, le projet de la route n'est pas un projet pour la région spécifique pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, c'est un projet qui part d'un endroit et qui va à un autre et tous les territoires qui sont concernés, tous ces gens-là peuvent demander une audience.

4295

Dans le cas qui nous préoccupe, il y a plus de la moitié de ce projet ou équivalant à peu près la moitié qui est dans une autre direction régionale. C'est-à-dire que la demande d'audiences n'est pas nécessairement... elle n'est pas reçue en regard du fait que ça prend absolument quelqu'un du Saguenay-Lac-Saint-Jean pour avoir une demande... pour justifier une demande d'audiences. Ça prend simplement quelqu'un qui demande une requête et que la requête n'est pas jugée frivole et, dans ce cas-ci, il y en a eu quatre qui n'étaient pas jugées frivoles et sur plusieurs aspects du dossier, dont l'impact sur certains milieux biophysiques et autres.

4300

4305

Alors, c'est un peu pour ça que j'expliquais hier : quel que soit le désir des gens d'avoir... ou le besoin ou l'acceptation dans le milieu d'un projet, c'est un des éléments qui est important pour lequel le... sur lequel le BAPE va se pencher. Est-ce que ce projet-là est accueilli ou pas dans le milieu? Est-ce qu'ils en veulent ou pas?

4310

Mais ce n'est pas le seul élément, ça ne veut pas dire que... on s'est battus pendant des années au BAPE pour être capable d'avoir justement ce point-là, c'est-à-dire que les promoteurs d'un grand projet qui va bouleverser un milieu consultent la population et que le projet soit bien accueilli. Mais ce n'est pas le seul élément dont on va tenir compte. Et tous les autres éléments sur le point de vue biophysique et tout ça se doivent d'être regardés au même niveau.

4315

4320 Alors, ce n'est pas parce que la région... les gens de la région, ce qu'on nous dit en majorité le voulaient que ça exclut la tenue d'audiences publiques, parce que ce qui est assujéti à la tenue d'audiences, il y a beaucoup d'éléments. Il y a les éléments du milieu, il y a aussi les éléments du milieu biophysique.

M. GASTON LAFOREST :

4325 Le ministre n'avait pas de pouvoir là-dessus?

LA PRÉSIDENTE :

4330 Bien, à partir du moment où un ministre reçoit des requêtes ou des demandes d'audiences, ça prend une bonne raison pour les refuser.

M. GASTON LAFOREST :

4335 Je comprends, mais il aurait pu lui-même peut-être prendre une décision pour scinder, non?

LA PRÉSIDENTE :

4340 Non, il ne peut pas...

M. GASTON LAFOREST :

4345 Non?

LA PRÉSIDENTE :

... la marge de manœuvre. Peut-être que madame Lamontagne...

4350 **M. GASTON LAFOREST :**

La Loi ne le permet pas?

LA PRÉSIDENTE :

4355 ... elle peut nous expliquer selon la Loi de l'environnement, le principe que met sur la table monsieur Laforest, à savoir : est-ce qu'un ministre aurait pu décider d'extraire une partie, autrement dit, ou une région ou une partie de la route ou de scinder le projet?

4360 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

4365 Dans la procédure d'évaluation, on a une notion qui est la notion de projet. Donc, dans le cadre... dans le cas de la 175, on a deux projets : le projet 6084, le projet 84227. Donc, ce sont deux... ces deux projets-là qui ont été soumis à la consultation et à l'information publique à peu près dans les mêmes périodes et ça s'est trouvé à coïncider à peu près en même temps. Mais on ne peut pas scinder le projet du... là, ce qui aurait pu arriver c'est que le projet, un des deux projets aurait été prêt un petit peu plus tôt, que le ministre aurait pu décider de confier un mandat d'audiences...

4370 **LA PRÉSIDENTE :**

Plus tôt.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4375 ... plus tôt, si toutes les études d'impact avaient été complétées plus tôt, mais là on s'est trouvés dans un contexte où les... on est arrivés à peu près en même temps pour la période de consultation et d'information publique.

4380 Alors, il y a eu... le ministre a donné deux mandats comme l'avait expliqué madame Girard, le ministre a donné deux mandats, mais pour que ces mandats-là se passent à peu près dans le même temps.

LA PRÉSIDENTE :

4385 Mais en fait le questionnement de monsieur Laforest aussi, c'était à savoir...

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4390 C'est la période...?

LA PRÉSIDENTE :

4395 ... est-ce que, par exemple, il aurait pu décider que pour un des deux, là, de quatre-vingt ... par exemple, ce qui l'intéresse plus probablement, de 84 à 227, est-ce qu'il aurait pu dire : «Celui-là, je ne l'envoie pas en audiences parce que... même si j'ai eu des requêtes, parce que le milieu le veut le projet»?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4400 Non.

LA PRÉSIDENTE :

4405 Selon la Loi, là, les obligations des contraintes de la Loi, est-ce que le ministre peut décider qu'il ne tient pas compte des requêtes?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4410 D'un requérant, non, le ministre ne peut pas décider qu'il ne tient pas compte d'un requérant. C'est que le seul pouvoir qu'a le ministre en regard d'une demande d'audiences, c'est d'évaluer si cette demande-là est frivole ou non.

4415 Quand on parle de frivolité, on parle de motifs sérieux ou non sérieux. Frivolité, pour déclarer qu'une demande d'audiences est frivole, il faut vraiment que ce soit des motifs non sérieux ou qui ne regardent pas le projet. À ce moment-là, le ministre il est très très... c'est très balisé, là, son pouvoir de statuer une demande d'audiences publiques n'est pas recevable parce qu'elle est frivole.

4420 Dans le cas qui nous concerne, les motifs qui ont été invoqués, autant dans la partie nord que dans la partie sud par l'ensemble des requérants, je vous rappelle qu'il y en a eu quatre, oui, puis il y en a beaucoup plus du côté du sud, le ministre a évalué que c'était des motifs recevables, donc non frivoles. Alors, pour rejeter une demande d'audiences, il faut vraiment qu'il y ait des motifs, là, non recevables.

4425

M. GASTON LAFOREST :

Est-ce que dans la réponse, là, plus tard, je ne sais pas dans la documentation, on pourrait avoir les références, là, à ce genre de réponse, là?

4430

Moi, je veux savoir vraiment sur quelle base le ministre peut prendre une décision de dire c'est correct qu'il accorde les audiences, mais pourrait scinder les audiences puis prendre des décisions sur une partie quand il a toutes les données et pas... moi, j'aimerais avoir des références à ça parce qu'on est habitués à des décisions politiques plus rapides que ça nous autres ici.

4435

LA PRÉSIDENTE :

4440 Mais écoutez, de toute façon je pense que vous pouvez consulter la Loi sur l'environnement qui est aussi dans les... vous avez la documentation à l'arrière dans les pochettes de presse, on pourra... demandez à la conseillère qui va pouvoir vous donner l'information.

4445 Et s'il y a quoi que ce soit, madame Lamontagne qui pourrait être déposé de plus, sur la question de la frivolité, peut-être?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4450 Non, on n'a pas de document administratif public, là, en ce qui concerne l'examen de la notion de frivolité. Le seul document public qui existe, c'est finalement l'article de Loi auquel on réfère, là, dans les 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement.

M. GASTON LAFOREST :

4455 Mais ce n'est pas sur la frivolité...

Mme RUTH LAMONTAGNE :

4460 Non? C'est sur le délai.

M. GASTON LAFOREST :

4465 ... ces choses-là, mais sur le fait qu'on aurait pu peut-être scinder les audiences, selon les milieux.

LA PRÉSIDENTE :

4470 O.K. Mais ce que vous allez retrouver comme informations, c'est les obligations et les contraintes de la Loi... la Loi avec les obligations et les contraintes, ça va vous donner les indications sur ce que le... nécessairement le ministre ne pouvait refuser comme requêtes.

M. GASTON LAFOREST :

4475 Je comprends qu'il ne peut pas refuser, ça j'accepte ça.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

4480 **M. GASTON LAFOREST :**

Mais je pense qu'il aurait pu y avoir des nuances pour éviter...

LA PRÉSIDENTE :

4485 Mais expliquez-moi ce que vous voulez par «scinder»? Qu'est-ce que vous auriez voulu avoir scindé?

M. GASTON LAFOREST :

4490 Dans le secteur qu'on est ici, là, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, là...

LA PRÉSIDENTE :

4495 Oui?

M. GASTON LAFOREST :

4500 ... il n'y a pas de... en tout cas, je n'ai pas entendu, je n'ai pas vu de gens qui contestaient
quoi que ce soit sur l'intérêt et l'obligation d'avoir cette route-là sur le plan sécuritaire, sur le plan
économique, sur le plan venue de touristes et le reste. Il n'y a personne qui a consulté ça, on
est... c'est presque, en tout cas, ce que je connais, là, c'est unanime. Même les gens qui se
préoccupent de l'environnement n'ont pas réagi dans notre région.

4505 Donc, il y a la région de Québec qui est dans son droit de vouloir peut-être poser des
questions puis d'intervenir, je peux comprendre ça, puis c'est ce que j'ai défendu d'ailleurs au
conseil de Ville, je suis conseiller moi, à la Ville, dans le sens qu'on peut... on doit écouter le
monde qui veut parler. Mais s'il y en a pas dans une région, pourquoi que le ministre n'a pas pris
de lui-même de dire que les audiences auront lieu dans l'endroit où on le demande et puis où il
4510 n'y a pas d'interrogation et de gens qui s'opposent, donc on accélère.

Parce que mon interrogation est ceci : c'est que si on retarde encore d'un an, c'est que
les motifs qu'on avait de demander cette route-là, bien ça retarde d'un an. La question de la
sécurité, comment est-ce qu'on a...

4515

LA PRÉSIDENTE :

Je vous arrête monsieur... monsieur -- d'abord je ne veux pas qu'on parte sur l'opinion,
vous aurez le moyen... mais sur la question de retarder un an, je pense que ça a été clair à
4520 plusieurs reprises, le Ministère a dit : «Le projet n'est pas regardé d'un an.»

Sur la question de scinder, sur la base de ce que vous me dites, c'est-à-dire que ce que
vous dites c'est à partir du moment où dans une région tout le monde en veut pourquoi est-ce
qu'on ne peut pas? Ça veut dire que vous auriez eu un projet qui commencerait au kilomètre
4525 188, parce que ce n'est plus votre région, là, la région... la réserve faunique des Laurentides puis
la région de Québec sur toute la route.

Ça fait que c'est pour ça, le projet il n'est pas vu par petites sections comme ça, c'est un
ensemble, c'est la route, et là-dessus bien, il faut qui... il y a eu des demandes pour évaluer
4530 certains aspects au niveau des impacts aussi dans la réserve faunique et tout ça. Alors, ça ne
peut pas être séparé, là, l'ensemble des aspects sont analysés.

Et pour ce qui est de l'aspect, comme je vous dis, d'acceptation dans le milieu, ce n'est
qu'un seul de l'ensemble des volets qui est analysé par le processus.

4535

M. GASTON LAFOREST :

Mais le monsieur du Ministère quand il a dit tantôt qu'il y avait plusieurs devis et
plusieurs... donc, ça va être fait par sections cette route-là. Donc, il y a des sections qui auraient
4540 pu être amorcées.

LA PRÉSIDENTE :

4545 Oui, mais ce qu'on... je pense que ça a été très clair ce qui vous a été dit, là, le reste ça relève de votre opinion et vous nous en ferez part dans un mois. Mais je pense que vous avez eu la réponse à votre question sur la possibilité de scinder ou pas, c'est non.

M. GASTON LAFOREST :

4550 Et puis le fait de retarder d'un an, est-ce que vous avez...

LA PRÉSIDENTE :

4555 Ça ne retarde pas d'un an, ça a été... à plusieurs reprises ça a été dit, c'est votre opinion.

M. GASTON LAFOREST :

4560 Peut-être, mais ce que je pense c'est que pendant un an, il n'y aura pas de travaux qui vont se faire.

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas ce qui a été dit, si je reprends ce qui a été dit, ils commençaient à l'automne.

4565 **M. GASTON LAFOREST :**

4570 On ne commence pas les travaux de la route, donc pour moi ça veut dire qu'on échelonne sur une année de plus avant de vraiment débiter des travaux et puis est-ce qu'on a évalué les coûts de faire en sorte que cette année on ne fait rien? Ça va coûter probablement plus cher les refaire plus tard.

LA PRÉSIDENTE :

4575 Écoutez, je pense que ça, ça a été aussi discuté hier. Je vous rappelle que les... ça n'a jamais été dit... ce que vient de confirmer le ministère des Transports, ça n'avait jamais été prévu que ça commence cet été. On comprend que l'échéancier n'a jamais dit qu'ils commençaient en juin et que c'était retardé d'un an. On a... est-ce que j'ai bien compris ça de votre réponse ou je me trompe, là, monsieur Dugré?

4580 **M. JEAN DUGRÉ :**

On disait qu'on commençait en 2005 et puis après qu'on ait notre certificat d'autorisation. Donc, ça ne peut pas commencer avant l'automne.

4585 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

M. GASTON LAFOREST :

4590

Nous sommes en 2005.

LA PRÉSIDENTE :

4595

Oui, ça commence à l'automne 2005, si c'est accepté, là.

M. GASTON LAFOREST :

4600

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est ce qui est prévu.

4605

M. GASTON LAFOREST :

Mais il faut état de la température, c'est sûr qu'à l'automne on ne fera pas grand travaux.

LA PRÉSIDENTE :

4610

Monsieur Dugré.

M. JEAN DUGRÉ :

4615

Nous on a... dans notre scénario, on a pensé pour les années qui vont suivre qu'on va travailler été comme hiver. Et puis comme j'ai dit hier, il y a des travaux qui peuvent se réaliser facilement l'hiver, on va aller en appels d'offres à l'automne, d'après les prévisions, si ça va bien, et durant l'hiver, on peut réaliser des travaux de dynamitage, des travaux de vidage de savane, de remplissage de savane, des travaux de structure, des travaux de déboisement, donc il y a des travaux qui se font l'hiver.

4620

M. GASTON LAFOREST :

Oui, c'est correct.

4625

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. Alors, nous allons faire une pause pour l'heure du souper puis on va reprendre à 19 h ce soir. Merci beaucoup.

4630

16 h 34 – FIN DE LA SÉANCE

4635

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.

4640

Line Perreault, s.o.