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 3

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

QUESTIONS D'INTERVENANTS DU PUBLIC :
M. MARC PETTERSON 6
M. LOUIS JALBERT 13
M. MISHELL POTVIN 16
M. GEORGES BOUCHER 30
M. MARC PETTERSON 35
M. GEORGES BOUCHER 43
M. MARC PETTERSON 52
M. SERGE SIMARD 60
M. JEAN-EUDES SIMARD 63

INFORMATIONS SUR LA GRANDE FAUNE, PAR LE MTQ 67

QUESTIONS DE LA COMMISSION 77

QUESTIONS D'INTERVENANTS DU PUBLIC :
M. RAYMOND BÉGIN 83
M. BENOIT GIRARD 94
M. GUY VIGNEAULT 99

INFORMATIONS SUR LES PERTES D'HABITATS, PAR LE MTQ 103

QUESTIONS DE LA COMMISSION 105

MOT DE LA FIN 125

———————

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir tout le monde, bienvenue à cette troisième séance de la première partie d'audiences publiques portant sur le projet d'aménagement de la route 175, des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227.

Alors donc, nous allons reprendre ce soir les audiences. Je vous rappelle que vous pouvez vous inscrire au registre pour deux questions à la fois et retourner vous inscrire pour permettre un meilleur débit, là, de questionnement.

Vous adressez les questions à la commission, la commission se chargera de les adresser aux bonnes personnes. Maintenant, je vais commencer pour ce qui est du... c'est-à-dire des personnes-ressources, je ne sais pas si vous avez d'autres documents à déposer ce soir?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Non, nous n'avons pas d'autres documents à déposer, sauf que je veux signaler la présence ce soir de monsieur Denis Tessier qui est de la Direction générale de l'analyse et de l'expertise de la Capitale nationale, donc la direction... l'ancienne direction de Québec, là, qu'on appelait. Alors, monsieur Tessier est là ce soir ainsi que madame Julie Hamel qui elle est de la même direction, mais au Saguenay.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Juneau, ça va?

M. NICOLAS JUNEAU :

Oui, bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

M. NICOLAS JUNEAU :

Pas d'autre chose à ajouter.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Poitras, ça va? Vous n'avez pas de document à déposer.

Madame Dubreuil pour le ministère des Ressources naturelles?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Oui, bonjour. Moi, j'ai reçu deux réponses, malheureusement qui sont partielles...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

... sur la question des chemins forestiers.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Je peux vous les livrer pour ce que j'en ai, là, mais je préférerais les déposer lorsqu'elles seront complétées, là, un petit peu plus tard.

LA PRÉSIDENTE :

Bien, peut-être déjà donner un premier son de cloche pour le public...

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... puis on déposera de façon plus complète...

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... dans les centres de consultation.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

O.K. Alors, j'ai deux sons de cloche. Au niveau des constructions de routes forestières...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

... annuellement, pour les quatre aires communes de la réserve faunique des Laurentides, on aurait un ajout de 315 kilomètres de routes par an. Ce sont des routes forestières qui ont une emprise moyenne de 30 mètres.

Ça correspondrait à un déboisement annuel qui équivaut à peu près au... il faut le dire, là, au déboisement de la route 175, c'est-à-dire 945 hectares.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

On parle, je crois, dans l'étude d'impact pour le déboisement de la 175 de 800 et plus hectares. Alors, ce sont des données à confirmer, là.

Par ailleurs, j'ai reçu d'autres informations sur les chemins existants, en kilomètres de chemins existants, mais je l'ai simplement pour deux aires communes, je ne l'ai pas pour les aires communes du Saguenay, de la région Saguenay.

Alors, pour les aires communes de Charlevoix et des Laurentides, la Scierie Leduc, cela totalise 2923 kilomètres de chemins. Alors, il faudra rajouter les chemins pour les aires communes qui ne sont pas pris en compte là-dedans.

Donc, c'est pour ça que je vous dis que c'est de l'information partielle et que je... ça donne une idée, là, ça vous donne un premier son de cloche. Et... bien, c'est ça. C'est tout ce que je peux vous dire à date, là.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, madame Dubreuil.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Dans un document final, ça va être amélioré comme...

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Je pourrais peut-être aussi déposer deux documents...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

... qui pourront peut-être vous aider, la commission, là, dans votre analyse de la question de la faune... les impacts sur la faune aquatique.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Il y en a un qui s'intitule *La situation de l'omble de fontaine dans la région de la Capitale nationale*. Alors, je dépose ce document qui date de 2000. Et un deuxième document qui s'intitule Les *lignes directrices pour la conservation des habitats fauniques.*

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Alors, pour le Conseil régional des élus, madame Côté, est-ce que vous avez des documents à déposer?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Non.

LA PRÉSIDENTE :

Non? Ça va.

Monsieur Jubinville pour la MRC?

M. DENIS JUBINVILLE :

Non, rien d'autre à rajouter non plus.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Maintenant, pour le ministère de la Santé... le MSSS, le ministère de la Santé, Sécurité, monsieur Pierre Lajoie, hein? -- excusez-moi, je n'ai pas ma petite fiche devant moi. Vous êtes... bon, ministère de la Santé et des Services sociaux, monsieur Pierre Lajoie qui est avec nous ce soir, qui pourra répondre aux questions, là, d'intérêt de son ministère pour le projet.

M. PIERRE LAJOIE :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir. Est-ce que vous aviez des documents à déposer, monsieur Lajoie?

M. PIERRE LAJOIE :

Peut-être plus tard, en rapport avec des questions.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, parfait.

M. PIERRE LAJOIE :

Ou des réponses.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Maintenant, pour le ministère Pêches et Océans, monsieur Kemp?

M. ALAIN KEMP :

Bonjour...

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

M. ALAIN KEMP :

Bonsoir, plutôt. Non, nous n'avons rien de plus.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Ainsi que... qui vous accompagne, c'est madame?

M. ALAIN KEMP :

Pouliot.

LA PRÉSIDENTE :

Pouliot, c'est ça, France Pouliot. Bonsoir.

Mme FRANCE POULIOT :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Alors maintenant, pour le promoteur, est-ce qu'il y a des documents que vous avez à déposer?

M. JEAN DUGRÉ :

Non, aucun nouveau document ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je vous rappelle, comme je l'ai dit cet après-midi, que tous les documents présentés vous les déposez aussi lors de l'audience.

Alors donc, nous allons commencer tout de suite par le questionnement. Je vais appeler un premier intervenant, monsieur Marc Petterson, s'il vous plaît. Bonsoir monsieur.

M. MARC PETTERSON :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, votre première question.

M. MARC PETTERSON :

J'ai cru entendre que c'était une séance de questions finalement pour les intervenants, là.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, la première partie d'audiences ce n'est que du questionnement, on s'informe sur le projet pour avoir des réponses de la part soit du promoteur soit des personnes-ressources. Lors de la deuxième partie d'audiences dans un mois, là, vous venez donner votre opinion. Ça fait que donc, ce soir je ne reçois...

M. MARC PETTERSON :

Ah, O.K.

LA PRÉSIDENTE :

… aucune opinion, aucun préambule d'opinion.

M. MARC PETTERSON :

Aucun préambule non plus?

LA PRÉSIDENTE :

Non, il faut que vous commenciez par «est-ce que» ou «qu'est-ce que».

M. MARC PETTERSON :

Ça commence, bien! En tout cas...

LA PRÉSIDENTE :

C'est difficile des fois, mais vous allez avoir toute la marge de manœuvre dans un mois pour venir exprimer...

M. MARC PETTERSON :

Oui, de toute façon j'ai l'intention de présenter un...

LA PRÉSIDENTE :

Un mémoire.

M. MARC PETTERSON :

... de présenter un mémoire parce que... D'abord, je vais me présenter, mon nom c'est Marc Petterson, je suis un ancien membre d'Accès-Bleuets actif, là.

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi, je vous entends mal un peu.

M. MARC PETTERSON :

Je suis un... excusez-moi, j'ai de la difficulté, je ne parle pas fort.

LA PRÉSIDENTE :

Ah!

M. MARC PETTERSON :

J'ai travaillé pour Accès-Bleuets...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. MARC PETTERSON :

... de 90 à 94 puis finalement, j'étais en étude de maîtrise à ce niveau-là puis j'avais commencé à faire ma thèse de maîtrise là-dessus, sur le projet d'autoroute dans le parc des Laurentides, puis mon directeur de thèse était entre autres Gilles Dufour, c'est un ardent écologiste puis je peux vous dire qu'il est 100 % d'accord avec le principe de la route du parc, même si c'est un défenseur de la terre.

Alors, je vais y aller avec une question. Selon les tendances actuelles du réseau routier national, par exemple, et les incidences au niveau du transport, parce qu'aujourd'hui, on parle souvent du prêt, du prêt-à-manger, du prêt à ci, prêt à ça, alors, les entreprises n'ont pas d'entrepôt et elles font tout le camionnage, elles font tout le transport des marchandises par camion à la minute où elles en ont besoin.

Alors, je me pose la question à savoir, puis je ne sais pas si le ministère des Transports pourrait répondre là-dessus, si dans les années futures, même si on nous taxe au niveau de la région -- puis excusez-moi du petit préambule -- d'être en déclin démographique, est-ce que vous

pensez que le transport routier de marchandises va augmenter dans le parc, en tenant compte du fait que les entreprises de plus en plus et les détaillants doivent s'approvisionner à mesure que les clients demandent des produits?

Ça fait que ça, c'est une question qui est bien importante, là.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré, donc tout le phénomène du fameux *just in time*. Alors, est-ce que ça aura un impact dans les années à venir? Est-ce que c'est supposé d'augmenter et tout ça? Puis est-ce que vous en avez tenu compte dans l'évaluation, là, des besoins pour la route?

M. JEAN DUGRÉ :

On n'a pas tenu compte du *just in time*, on a tenu compte simplement de l'augmentation de la circulation normale dans nos statistiques et comme on l'a dit cet après-midi dans la présentation, c'est qu'entre 500 et 750 kilomètres de distance, le mode de transport par camion est privilégié. Donc, il y a tout lieu de croire que le camionnage va continuer de croître.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, le fameux phénomène de s'approvisionner juste les besoins immédiats, il n'est pas à la veille de perdre des plumes, c'est supposé...

M. JEAN DUGRÉ :

Non, absolument pas. Ce n'est plus le temps de faire des inventaires dans aucune entreprise, c'est le temps de produire et de livrer, puis même la vente est déjà faite avant de produire généralement.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. JEAN DUGRÉ :

Donc, il n'y a plus d'inventaire qui existe, c'est le *just in time* qui existe.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mais est-ce que ça a déjà atteint son maximum ou ça va augmenter?

M. JEAN DUGRÉ :

Je ne suis pas en mesure de vous le dire.

Le seul élément qu'on peut vous donner c'est l'élément d'augmentation du trafic par rapport aux statistiques passées en termes de quantité de camions lourds, on pense que la tendance va être la même.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Qui était, pour le rappeler pour le monsieur, l'augmentation?

M. JEAN DUGRÉ :

On est 22...

M. DONALD TURGEON :

23 %.

M. JEAN DUGRÉ :

... 23 % de camionnage actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Petterson, deuxième question?

M. MARC PETTERSON :

Oui, d'abord est-ce qu'on peut en poser 10-20, trois ou quatre questions?

LA PRÉSIDENTE :

Deux.

M. MARC PETTERSON :

Deux!

LA PRÉSIDENTE :

Mais vous pouvez vous réinscrire autant de fois, par exemple, que vous voulez.

M. MARC PETTERSON :

Ah, O.K. Je reviendrai d'abord.

O.K. Ma deuxième question, c'est plus une question qui fait appel aux perceptions au niveau de la Constitution canadienne, puis là je vais la poser... je vais la poser dans un autre contexte. Dans le contexte de la Constitution canadienne, l'article 36 et l'article 15 obligent les législatures provinciales à répartir l'argent public au prorata des populations pour favoriser un développement équitable pour tout le monde, pour permettre un développement égalitaire. C'est inscrit en toutes lettres dans la Constitution puis c'est dommage, parce que j'avais une copie de la Constitution, j'aurais pu vous la déposer.

Puis est-ce que les gens qui s'opposent, par exemple, à la construction de cette route, qui ne sont pas en contradiction avec la loi fondamentale du pays, là, qui est de réaliser l'égalité des chances au prorata des populations régionales? Parce que le lien routier qui fait partie de l'étude, c'est une route nationale puis une des définitions des routes nationales, c'est pour permettre aux régions d'avoir un développement... une chance égale au développement, au même titre, par exemple, que la région de Québec ou que la région de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais j'essaie de comprendre le sens de votre question dans l'optique de l'analyse de notre projet.

M. MARC PETTERSON :

Hum hum.

LA PRÉSIDENTE :

C'est-à-dire que ce n'est pas une question de droits ou de nombre de personnes dans la région qui a fait qu'il y a une audience ou pas, là. Je ne sais pas, je ne crois pas non plus que ce soit des éléments qui font que le ministère des Transports décide de...

M. MARC PETTERSON :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

... de faire une route ou pas. Je peux toujours leur demander.

M. MARC PETTERSON :

C'est ça, c'est...

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez des contraintes ou la loi vous exige de donner un certain... un certain taux ou un certain type de service aux régions, en dehors de vos obligations de sécurité, là, et de routes? Me suivez-vous, monsieur Dugré?

M. JEAN DUGRÉ :

Je ne comprends pas vraiment le but de la question, là.

LA PRÉSIDENTE :

Non, hein?

M. JEAN DUGRÉ :

Ce que je peux... ce que j'ai compris tantôt de la question, c'était une distribution équitable de l'argent...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. JEAN DUGRÉ :

... en fonction de la Constitution, bon.

En ce qui nous concerne, ça ne nous touche pas étant donné que c'est le ministère des Finances qui fait la distribution équitable de l'argent dans les différentes régions. Et la masse qu'on peut appeler équitable, ce n'est pas seulement que le ministère des Transports, c'est l'ensemble des ministères et organismes et et cetera et cetera, donc c'est tout l'argent qui peut être versé dans une région. On n'est vraiment pas en mesure de répondre à cette question-là. Ça, c'est la question que j'avais comprise tantôt.

Maintenant, nous, notre mission c'est d'assurer un transport sécuritaire des personnes et des marchandises sur tout le réseau du Québec, en fonction du développement durable, exactement.

M. MARC PETTERSON :

Je me posais cette question-là parce que ceux qui ont fait des demandes pour les audiences publiques disaient que notre région était en déclin, alors en étant une région en déclin, on n'aurait pas droit à la redistribution de l'argent public qui est, par exemple, au niveau du ministère des Transports, de l'argent public. Ça fait que c'est pour ça que je me posais cette interrogation-là.

LA PRÉSIDENTE :

Bon. Alors, vous avez eu votre réponse.

M. MARC PETTERSON :

C'est ça. De toute façon, on va pouvoir élaborer dans le mémoire qu'on va présenter.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, effectivement, au moment de votre mémoire, vous pouvez amener les éléments que vous voulez en...

M. MARC PETTERSON :

C'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

... pour appuyer votre opinion.

M. MARC PETTERSON :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, je vais appeler un prochain participant, monsieur Louis Jalbert, s'il vous plaît. Bonsoir monsieur Jalbert.

M. LOUIS JALBERT :

Bonsoir, madame. Une question... je vais avoir deux questions, dans le fond.

LA PRÉSIDENTE :

Oui oui, je vous en prie.

M. LOUIS JALBERT :

Suite aux informations qu'on a reçues aujourd'hui concernant... on a eu ça du promoteur, je pense, et de quelques intervenants au Ministère, on nous dit qu'il n'y a aucune étude au gouvernement du Québec post-travaux qui nous confirme la valeur des retombées économiques.

Donc, dans toutes les grandes routes et les routes qu'on a faites au Québec depuis 10-15-25 ans, cet après-midi, on s'est aperçus qu'il n'y avait aucune étude post-travaux pour voir s'il y a eu des retombées économiques, si ça a supporté le développement économique de la région ou et cetera.

Suite à ça, est-ce que dans -- je pose ma question au promoteur -- est-ce que dans l'analyse des travaux, la réalisation pour l'autoroute 175, vous avez eu à tenir compte que l'autoroute va être profitable ou non pour la région au niveau économique dans la préparation de vos documents?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré.

M. JEAN DUGRÉ :

On nous a demandé de regarder quels étaient les effets économiques du projet, c'est ce qu'on a réalisé. Et comme on vous a dit, on va pouvoir déposer le document demain probablement, là. Et monsieur Laferrière va être, la semaine prochaine, présent pour pouvoir répondre à l'ensemble des questions à caractère économique.

En ce qui concerne le suivi, il n'appartient pas au Ministère de commencer à suivre l'économie d'une région ou quoi que ce soit de ce genre là, ce n'est pas dans notre mission.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Peut-être pour madame Lamontagne, dans les directives il n'y a pas, autrement dit, concernant les projets de ce type-là, projets de routes, il n'y a pas d'obligation pour un suivi en matière de retombées économiques?

On l'a vu par contre, là, des fois dans certains dossiers de construction de barrages ou d'aménagements hydroélectriques où il y a des comités qui se mettent en place, à la fois de maximisation des retombées, mais aussi de suivi des retombées économiques et ils le font souvent en partenariat avec le promoteur.

Est-ce qu'on comprend que dans le type de projet de construction de routes, ce genre de comité là ne fait pas partie des exigences du Ministère?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

De mémoire, parce que n'ai pas le temps de refeuilleter la directive ce soir, de mémoire ce n'est pas une obligation dans la directive. Qu'est-ce qu'il y a dans la directive? C'est qu'on demande au promoteur de nous présenter les programmes de surveillance et de suivi qui sont requis dans le cadre de son projet.

Alors, à ce moment-là c'est... puis souvent, ces programmes de surveillance -- en tout cas, je vais parler plus de suivi, là, parce qu'on parle plus d'un suivi...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... des retombées économiques dans ce cas-là -- sont associés à des enjeux pour lesquels il demeure des incertitudes.

Donc dans ce cas-ci, la question des retombées économiques suite à la réalisation du projet, comme on nous l'a dit cet après-midi, nous, ce qu'on a constaté, d'après la littérature qu'on a examinée, on a peu de connaissances, là, mais madame du Conseil des élus nous a quand même apporté un bon éclairage à l'effet qu'elle va nous déposer une bibliographie que l'on va prendre connaissance et on risque de trouver des informations, là, qu'on n'avait pas à ce jour dans ce domaine-là.

Mais pour bien revenir à la question, ce n'est pas une exigence dans la directive, c'est des exigences qui sont évaluées projet par projet. C'est qu'on peut décider ou on peut faire une recommandation au ministre par le biais du décret qui va être acheminé au Conseil des ministres que l'initiateur fasse une étude de suivi, là, concernant n'importe quel aspect, là, que l'on a trouvé pertinent, là, dans le dossier.

Et comme j'ai dit tout à l'heure, lorsqu'on demande du suivi environnemental, c'est lorsqu'il y a des incertitudes qui demeurent, là, par rapport à la documentation qu'on a reçue.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Jalbert.

M. LOUIS JALBERT :

Ma deuxième question, donc...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. LOUIS JALBERT :

... pour faire suite à l'information. Il y a un des quatre... j'entendais hier soir la lecture que vous faisiez des quatre groupes qui ont demandé des audiences, il y a un groupe qui s'appuie énormément pour motiver la non-réalisation du projet de la route 175 en disant qu'il n'y aura pas

de retombées économiques et cetera. En tout cas, dans sa présentation hier, la question que je vous pose, Madame la Présidente, s'il n'a jamais été dans la culture du gouvernement du Québec, dans la réalisation de ses grandes routes et de ses autoroutes, de tenir compte du post-travaux, est-ce que vous, par rapport à la demande qui a été faite par un des groupes, vous en tenez compte dans votre analyse?

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, vous ne pouvez pas... je ne peux pas vous donner une indication ce sur quoi la commission va se pencher. On regarde l'ensemble du dossier, on regarde l'ensemble des impacts, on regarde bien sûr ce qui est soumis à une directive. On regarde aussi ce qui a été proposé par un promoteur et on regarde aussi s'il n'y a pas des éléments qui peuvent enrichir le dossier.

Hein, ce n'est pas parce que ce n'est pas une directive ou autre qu'on n'a pas à se prononcer sur un aspect. Bien sûr, la commission va se pencher sur l'ensemble de la problématique et elle va déterminer quels sont les aspects qui méritent une attention particulière, qui méritent d'être analysés, pour ce qui est de son volet enquête.

Pour ce qui est de l'intérêt qu'il faut y porter, bien naturellement il y a tout le volet audiences publiques et donc, il y a des suggestions qui peuvent se faire dans les mémoires. La commission va tenir compte de ce qui est suggéré dans les mémoires ou des besoins qui pourraient être exprimés par les intervenants en regard d'un aspect qui leur semble manquer ou autre.

M. LOUIS JALBERT :

Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. Alors, j'appelle le prochain participant, monsieur Mishell Potvin, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Potvin.

M. MISHELL POTVIN :

Bonsoir, madame. D'abord, vous dire que je suis le président de la FTQ au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

LA PRÉSIDENTE :

Bien sûr.

M. MISHELL POTVIN :

Ma première question touche l'emploi. Bien, comme vous l'avez vu dans le rapport que vous aviez fait d'ailleurs sur le projet de la Péribonka, le promoteur avait soumis une distribution temporelle des travailleurs et...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. MISHELL POTVIN :

Bon, je ne sais pas si ça a été soumis dans ce projet-là. Mais ça se fait dans la plupart des projets; dans le projet de la construction de l'usine Alcan à Alma, ça avait été fait aussi.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. MISHELL POTVIN :

Est-ce qu'on pourrait demander au promoteur voir si ça a été soumis ça?

LA PRÉSIDENTE :

C'était bien, ce dont vous faites part, vous faites référence, c'était une... comment ça s'appelle le titre du tableau?

M. MISHELL POTVIN :

Le titre c'est *Prévision du nombre de salariés sur le chantier d'aménagement de la Péribonka selon les mois*.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors, monsieur Dugré, est-ce que vous avez fait une évaluation du nombre de travailleurs qu'il peut y avoir dans un calendrier, là, de travailleurs qu'il peut y avoir en même temps sur le chantier et le nombre de chantiers?

M. JEAN DUGRÉ :

On peut vous donner ça globalement, mais la planification opérationnelle n'a pas été réalisée, donc on ne peut pas vous dire tant par mois, là, mais on peut...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. JEAN DUGRÉ :

... on a quand même des éléments de réponses là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y donc.

M. JEAN DUGRÉ :

Monsieur Martel va vous répondre.

LA PRÉSIDENTE :

Ça vous convient, monsieur Potvin?

M. MISHELL POTVIN :

Oui, bien je vais avoir une suite à cette question-là après.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Allez-y, monsieur Martel.

M. DONALD MARTEL :

Oui. Alors, c'est un résumé des chiffres qui apparaissent déjà dans le rapport principal de l'étude d'impact. Là, à partir des données qui sont fournies par l'Institut de la statistique du Québec, on a estimé d'après l'investissement et la progression des travaux que pendant la construction, il y aurait la création de 8683 personnes année, dont 4064 emplois directs.

Lorsqu'on parle d'emplois directs, c'est les employés de l'entrepreneur, ses sous-traitants, la préparation et la surveillance. Puis ces chiffres-là, on les a vérifiés avec le projet qu'on a eu ici dans la région du lien routier Alma-La Baie, on a fait un exercice avec les chantiers qui étaient répartis sur quatre ans puis les chiffres se sont avérés véridiques.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum. Ça, c'est durant la construction?

M. DONALD MARTEL :

Oui, ça c'est les emplois directs et indirects pendant les chantiers de construction.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Quel type d'emplois?

M. DONALD MARTEL :

On parle, bien... surtout c'est des entrepreneurs en construction.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. DONALD MARTEL :

Alors, on parle tous les employés qui travaillent, bon, bien que ce soit les contremaîtres, les ouvriers, les opérateurs de machinerie, les artisans pour le camionnage.

LA PRÉSIDENTE :

Le camionnage aussi?

M. DONALD MARTEL :

Oui. Quand on parle des sous-traitants, bien c'est les gens qui vont venir faire la surveillance pour les ponts ou ceux qui plantent les pieux, en fait tout ce qui existe au niveau corps de métiers dans la construction de routes et de ponts.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et ça comprend l'ensemble du projet avec le montant qui était évalué pour le projet, c'est-à-dire que ça comprend aussi les mesures compensatoires et de mitigation, là?

M. DONALD MARTEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Les programmes de suivi?

M. DONALD MARTEL :

Parce que ces coûts-là sont inclus dans les coûts de notre projet, alors on prend le montant global du projet.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Potvin.

M. MISHELL POTVIN :

Cette réponse m'amène vers une autre cible pour vous dire que lors de la construction de l'usine Alcan à Alma, pendant le pic... la crête, plutôt, de la demande du nombre de travailleurs, il y a à peu près 23 % des travailleurs qui venaient de l'extérieur de la région.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. MISHELL POTVIN :

C'est sûr qu'il y en a probablement dans ça, là, de force devaient venir de l'extérieur à cause de la qualification, par exemple, ou le type de métiers ou de professionnels dont l'Alcan avait besoin. Mais c'est sûr que ce projet-là n'est pas un projet autant d'envergure que celui de l'Alcan, sauf qu'il coïncide à peu près avec le même projet de la construction de la Péribonka actuellement et la crête des travailleurs à Péribonka, ça va être 2006-2007.

Donc, ces travaux-là vont commencer 2006, donc 2007-2008 on peut penser qu'il peut y avoir peut-être une crête aussi au niveau des travailleurs.

Ma question, ça serait peut-être de demander au ministère de l'Emploi et Solidarité sociale de regarder, voir, en mettant les... en juxtaposant les deux projets voir si on n'aura pas une rupture de travailleurs, un manque de travailleurs régionaux.

Parce qu'actuellement, les fournisseurs sont aussi en promotion ou en campagne de vente et d'achat de produits régionaux. Donc, je pense qu'on pourrait transposer ça aussi au niveau du travail, peut-être garder les emplois chez nous aussi.

Donc, si... en tout cas, certains disaient qu'il y a eu un retard dans le projet. C'est peut-être une bonne chose, dans le fond, en étalant ces deux projets-là, qu'ils n'arrivent pas tous les deux ensemble pour nous permettre de garder les travaux dans la région.

Et c'est ça ma question, ça serait de voir si le ministère Emploi et Solidarité sociale ne pourrait pas regarder ça, voir, en juxtaposant, comme je vous dis, les deux projets si on va avoir assez de travailleurs dans la région pour soutenir ces deux projets-là. Parce que je vous dis qu'au niveau de l'Alcan, on les connaît, a majorité des travailleurs qui venaient de l'extérieur c'est

des syndiqués chez nous, donc on sait qu'il en est venu beaucoup de l'extérieur. Donc, c'est une exportation aussi de nos travaux à l'extérieur quand on fait ça.

C'est sûr que c'est peut-être un peu égoïste de penser ça, mais je pense qu'il faut penser à nous autres. Un peu tout le monde tire la couverte de leur bord dans les régions et je pense qu'il faut le faire aussi. Ça serait dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce que les types d'emplois seraient à peu près... il y a des corps d'emplois qui vont se regrouper pour les deux chantiers?

M. MISHELL POTVIN :

Il y en a plusieurs qui se regroupent. C'est sûr que des électriciens, ils n'en auront pas besoin, à peu près pas. Mais dans la plupart, là, il y en a plusieurs qui se regroupent, là, que ce soit dans le projet du parc ou dans le projet de la Péribonka.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré, est-ce que c'est une évaluation qui a été faite en regard du calendrier qui est prévu sur... concernant bien sûr la main-d'œuvre, est-ce que vous avez évalué, en regard de l'ensemble des chantiers qu'il y a dans la région, s'il peut y avoir un problème de pénurie de main-d'œuvre?

M. JEAN DUGRÉ :

Non, on n'a pas fait cette approche-là, on ne fait pas les liens avec Hydro-Québec ou encore l'entreprise privée en fonction de leurs projets et de nos projets. Chacun fait sa propre planification. Et en ce qui concerne le nombre de travailleurs, combien de travailleurs dans la région par rapport à ailleurs? On ne fait pas l'exercice non plus, mais on sait qu'il y a des entrepreneurs régionaux qui vont soumissionner.

Alors, ces entrepreneurs-là vont probablement prendre des personnes qui demeurent dans le coin ici au lieu de commencer à payer des frais de subsistance à des personnes qui viennent de l'extérieur, entre autres. Et les firmes de génie conseil du coin, c'est la même chose, ils ont des employés par ici et puis ils vont avoir leur partie de contrat. Donc, automatiquement on sait qu'il y a beaucoup de personnes de la région qui vont travailler sur le grand chantier.

LA PRÉSIDENTE :

Mon collègue aurait une question avant.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste pour voir pour les travaux qui vont se faire en parallèle, est-ce qu'il y a d'autres travaux routiers qui vont se faire en même temps que... si jamais que le projet se ferait, est-ce qu'il y a d'autres travaux qui vont s'exécuter? Par exemple, est-ce qu'il pourrait y avoir des travaux sur la 169, sur d'autres routes qui exigeraient des...?

M. JEAN DUGRÉ :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui? Est-ce que vous pouvez nommer un peu qu'est-ce qui... c'est quoi les projets qui sont en cours ou qui vont l'être prochainement?

M. JEAN DUGRÉ :

Je ne peux pas vous annoncer la programmation...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non?

M. JEAN DUGRÉ :

... parce que ça appartient à la ministre de présenter la programmation, elle n'est pas encore présentée, ça va être à court terme.

Mais ce que je peux vous dire, c'est que bon an mal an, on a de l'ordre de 20 à 30 M$ de travaux dans nos différents... dans notre réseau routier et puis ça ne changera pas cette année, ça va demeurer. Mais c'est des contrats beaucoup plus petits quand même. Il y a des contrats de 2-3-4 M$, occasionnellement un plus gros, comme il y en a eu un à Alma à 14 M$, mais généralement c'est des beaucoup plus petits contrats. Et il y a une masse d'entrepreneurs qui peuvent soumissionner là-dessus.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et ça, pour l'instant, vous ne pouvez pas en dire plus, là? Je comprends bien, là, que vous ne pouvez pas rien annoncer présentement?

M. JEAN DUGRÉ :

Non non, je ne peux pas prendre... je ne peux pas annoncer à la place de la ministre, là, je regrette.

LA PRÉSIDENTE :

Moi, j'aurais peut-être une question peut-être pour le CRE. Il y a eu... en tout cas au moment, je sais que le chantier justement de Péribonka est commencé, au moment des audiences publiques et à la suite des audiences publiques, il y a eu la création d'un comité de maximisation des retombées qui devait, en tout cas c'était issu... la demande était issue du milieu. Monsieur Jubinville, je ne sais pas s'il est encore là ce soir? Oui, excusez! Je ne vous voyais pas.

Je ne sais pas si vous vous souvenez effectivement, il y avait un comité qui avait été créé et qui avait été... qui regroupait des organismes ou des entreprises ou des gens du milieu des affaires, du milieu social, des travailleurs, des syndicats aussi qui voulaient justement suivre toute la question justement des chantiers, des travaux et de l'engagement des travailleurs locaux.

Est-ce qu'on doit comprendre qu'actuellement ça fonctionne ce comité-là? Est-ce qu'il est en place?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Oui, ça fonctionne effectivement, je coordonne d'ailleurs la démarche de maximisation des retombées économique de la construction du projet Péribonka.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, ma question serait : est-ce que déjà vous réalisez qu'il y a un problème de pénurie de main-d'œuvre régionale?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

On a commencé à le regarder effectivement un petit peu plus profondément. Par contre, je n'ai pas de réponse à vous donner immédiatement là-dessus, mais on l'a regardé avec la CCQ puis on l'aborde aussi...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

... dans le contexte où il y aura un chantier important dans la réserve faunique.

LA PRÉSIDENTE :

Parce que ce que j'essaie de savoir, monsieur Potvin, c'est si votre demande de faire... que la commission demande au ministère de l'Emploi, je ne sais pas si c'est la meilleure voie que... c'est pour ça que je pose la question parce que si en principe vous avez déjà en place un

comité local qui est en train de regarder toute la problématique de la main-d'œuvre, qui peut... et si on me dit qu'il y a déjà un problème dans les mêmes corps de métiers pour assumer les travaux, là, de Péribonka, bien c'est évident que là, ce n'est pas la même, on ne regarde pas dans la même lorgnette ce qui peut s'en venir avec des travaux dans la même période. Effectivement, ça pourrait avoir une incidence sur le taux d'emploi local, s'il manque d'employés ici, ils vont aller en chercher ailleurs, ça c'est sûr.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Puis...

LA PRÉSIDENTE :

Alors, est-ce que c'est un problème qui a été identifié jusqu'à maintenant?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Bien, dans le temps des Fêtes, Noël 2004, je dirais, là, dans la période de décembre, si ma mémoire est bonne, le taux de chômage chez les employés de la construction de la région était tout près de 0 %. C'est ça? Donc, on avait comme atteint... maintenant, moi je ne connais pas bien les corps d'emplois qui vont être nécessaires pour la route, la construction d'une route par rapport aux autres, mais c'est regardé... ça va être regardé par le comité. On pourrait se reparler, peut-être, sur cette question-là.

LA PRÉSIDENTE :

J'essaie de voir sur une base locale si vous pouvez avoir plus d'informations, locale et régionale, que de... je peux bien adresser la question au ministère de la Santé... c'est-à-dire au ministère de l'Emploi et de la Sécurité sociale, mais je ne sais pas...

M. MISHELL POTVIN :

Solidarité sociale, pas Sécurité.

LA PRÉSIDENTE :

Excusez, Solidarité sociale. Mais je ne sais pas si c'est le meilleur endroit pour avoir la meilleure des réponses dans le contexte où il y a déjà en place...

Puis j'aurais pu... en fait, c'est à vous que j'aurais posé la question, est-ce que vous pensez que vos membres et tout ça, il y a un problème actuellement...

M. MISHELL POTVIN :

Bien c'est sûr...

LA PRÉSIDENTE :

... pour répondre à la demande de travail?

M. MISHELL POTVIN :

Non, à court terme il n'y a pas de problème parce que...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. MISHELL POTVIN :

... comme disait madame de la CRE, ils sont presque tous à l'emploi actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. MISHELL POTVIN :

Sauf que si... comme disait monsieur Dugré aussi, la disponibilité des travailleurs et des travailleuses, il va y en avoir, si ça ne vient pas de la région, ça va venir d'ailleurs, tu sais, ça de toute façon il va y en avoir. Sauf que mon inquiétude c'était peut-être de protéger un peu les emplois régionaux, les étaler un peu plus dans le temps pour en avoir plus longtemps. C'était... c'était plutôt ça, là, ma vision du travail régional.

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, on va prendre votre demande en délibéré, je vais voir un peu comment on peut la traiter. Pour le moment, je ne vois pas... j'essaie de voir comment je peux vous aider à avoir une réponse. Si la solution effectivement est d'envoyer une question, on pourra reformuler une question plus claire pour le ministère en question.

M. MISHELL POTVIN :

Oui, puis encore je pense que la CRE a pris en délibéré peut-être aussi la question, donc en collaboration peut-être avec ce ministère-là, ils pourront regarder la situation de front.

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait. Puis il y a peut-être des recommandations qui au moment de vos mémoires pourront être faites de votre part qui nous permettraient... qui éclaireraient en tout cas la commission sur sa capacité à vous aider dans le contexte où le projet serait accepté, bien sûr.

Votre deuxième question, monsieur Potvin?

M. MISHELL POTVIN :

Ma deuxième question, vous avez empiété un peu dessus, là, sans vous en rendre compte en tout cas, c'était au sujet des comités de maximisation des retombées régionales.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. MISHELL POTVIN :

Parce que dans tous ces grands projets là, depuis qu'il y a de ces comités-là, la région y trouve beaucoup plus son compte. Là, je viens d'apprendre que la CRE a déjà mis en place aussi un comité de maximisation des retombées. Non? Bien en tout cas, je pose la question d'abord officiellement.

LA PRÉSIDENTE :

Non, je pense que vous pensiez celui de Péribonka, mais est-ce qu'il était dans les intentions du CRE d'en créer un pour le projet de la route?

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Tout à fait, il est dans les projets de la CRE d'essayer de convaincre le ministère des Transports de s'associer dans le cadre d'un comité de maximisation parce que sur la base de l'expertise qu'on a développée au fil des années, notamment pour la première fois dans la construction de l'Aluminerie Alcan à Alma...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

... puis la deuxième fois dans le cadre du projet Péribonka, on a sûrement des choses qu'on peut mettre en place pour maximiser les retombées aussi de la construction d'une route dans la réserve faunique.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré, est-ce que... je sais que vous nous avez expliqué, là, que le processus d'appels d'offres et la façon dont le Ministère fonctionne pour l'attribution des contrats peut être un petit peu différent, là, que les projets hydroélectriques et tout ça, mais est-ce qu'on peut comprendre que vous êtes ouverts à une discussion pour évaluer avec les gens du milieu la meilleure façon de profiter éventuellement des retombées de ce projet-là?

M. JEAN DUGRÉ :

Madame la Présidente, les règles de fonctionnement d'Hydro-Québec ou d'Alcan ou autre secteur privé ou semi-privé, parapublic... péripublic plutôt sont tellement différentes de celles du Ministère, ils ont une marge de manœuvre beaucoup plus grande que la nôtre.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. JEAN DUGRÉ :

Ils peuvent se permettre, eux, de créer des programmes spéciaux, spécifiques pour une région pour créer des comités de ce genre-là et essayer de promouvoir l'emploi dans une région plutôt qu'ailleurs.

Nous, malheureusement, on a les règles du Conseil du Trésor, les règles qui s'appliquent provincialement. On ne peut pas déroger à ces règles-là. La seule dérogation qu'on a réussi à obtenir, comme j'ai expliqué un petit peu dans le passé, c'est au point de vue des firmes professionnelles qui ont pu soumissionner dans la partie centrale de la réserve faunique. Mais ensuite de ça, tout est en appels d'offres publiques et on ne pourra pas déroger à ça.

Si on déroge pour la 175, on va être obligés de déroger pour tous les autres projets de la province de Québec. Pourquoi est-ce qu'on dérogerait au Saguenay, ailleurs, on ne devrait pas déroger? Pour le Conseil du Trésor c'est impensable, c'est une règle immuable.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum. On comprend donc que les règles auxquelles vous êtes assujettis ne vous permettent pas de privilégier, pour quelque raison ou quoi que ce soit, soit une région, un individu ou le type d'entreprise?

M. JEAN DUGRÉ :

C'est exact.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Potvin, vous avez eu votre réponse.

M. MISHELL POTVIN :

Oui, merci. Peut-être une petite observation, en quittant. Je voyais sur une diapositive hier où on parlait des six grands pôles de la province.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. MISHELL POTVIN :

On inscrivait Chicoutimi, c'est parce qu'il y a eu une fusion ici, vous le savez, ça s'appelle maintenant Saguenay.

LA PRÉSIDENTE :

Le ministère des Transports, vous allez être obligés de réajuster... en plus de vos pancartes vertes, il va falloir aussi ajuster vos...

M. MISHELL POTVIN :

Sans méchanceté.

M. JEAN DUGRÉ :

On va faire le changement, mais c'est une carte de 88... 98... 98. On va faire le changement.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors...

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Madame la Présidente, je m'excuse.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Si vous voulez en complément d'information...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

... je pourrais vous déposer...

LA PRÉSIDENTE :

Oui oui.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

... les rapports du comité de maximisation de la construction de l'Aluminerie Alcan à Alma.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Ça vous donnerait peut-être une idée des objectifs qu'on poursuit quand on met en place ce genre de comité là. Je pourrais faire la même chose pour le comité de maximisation du projet Péribonka.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

Puis Hydro-Québec non plus ne peut pas favoriser une région par rapport à une autre, ils ont des règles et des pratiques d'affaires très strictes.

Ça fait que c'est sûr qu'on pourrait trouver des climats de travail quand même, même en tenant compte du fait que le ministère des Transports a des pratiques d'affaires bien spécifiques pour lesquelles on ne peut pas déroger. Mais c'est des comités qui, en soi, sont basés sur la diffusion de l'information le plus possible auprès des entrepreneurs pour leur permettre de soumissionner et d'avoir accès facilement aux informations pour soumissionner ensuite. C'est toujours la concurrence de nos entreprises qui va faire en sorte qu'on va être performants comme région dans le cadre d'un grand chantier comme ça.

Alors, je vous déposerai ces documents-là dans le courant de la semaine.

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait.

Mme MARIE-CLAUDE CÔTÉ :

C'est beau? Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, je vais appeler un prochain participant, monsieur Georges Boucher, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Boucher.

M. GEORGES BOUCHER :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Votre première question?

M. GEORGES BOUCHER :

J'ai un petit préambule, tout petit, tout petit.

LA PRÉSIDENTE :

Hi! S'il n'y a pas d'opinion, si c'est pour bien faire... pour aider à la compréhension de la question, je n'ai pas de problème, mais il ne faut pas qu'il y ait d'opinion.

M. GEORGES BOUCHER :

Non, il ne devrait pas y avoir de problème.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. GEORGES BOUCHER :

On sait que Ville de Saguenay est une des six principales villes du Québec. On sait également que les cinq autres villes principales sont reliées entre elles par des autoroutes

conventionnelles. Le projet de la 175 en est un de quatre voies divisées et non pas d'une autoroute.

Est-ce que le Ministère peut nous dire le niveau de service d'une route à quatre voies divisées si ça c'est supérieur, égal ou inférieur au niveau de service d'une autoroute? Quelles sont les différences entre les deux? Également, si le Ministère peut nous dire s'ils ont évalué quels auraient été les coûts si on avait construit une autoroute sur la 175?

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Boucher, effectivement c'est un élément qui a été abordé cet après-midi. Je vais demander au ministère des Transports de répéter l'explication pour la différence entre les deux et la raison pour laquelle ce n'est pas une autoroute, mais plutôt quatre voies divisées dans la...

M. JEAN DUGRÉ :

Alors, la différence entre une autoroute et une route à quatre voies divisées, une autoroute n'a pas d'entrées, une autoroute les... pour l'autoroute, les accès sont interdits et les intersections sont généralement par des échangeurs étagés. Alors qu'une route à quatre voies divisées permet les entrées chaque côté, comme les entrées forestières ou encore les entrées de la Sépaq dans notre cas, les entrées privées sont permises pour avoir accès à la route. C'est la grande différence entre les deux.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et on comprend qu'au regard des coûts, c'est en fonction du coût des échangeurs?

M. JEAN DUGRÉ :

Je vais laisser la parole à monsieur Turgeon.

LA PRÉSIDENTE :

Une différence de coûts, là.

M. DONALD TURGEON :

Concernant les coûts, c'est sûr que si on veut faire une autoroute dans la réserve faunique des Laurentides, ce serait beaucoup plus dispendieux parce qu'en interdisant les accès, il faut construire des chemins de desserte pour donner accès à la forêt. Donc, on vient d'encore... d'amplifier les impacts, là, environnementaux.

Donc, c'est... ou quand on fait une autoroute, il faut qu'on soit capable de donner un accès au secteur qui est adjacent à la route, si c'est une autoroute. Donc, dans la réserve

faunique des Laurentides, on ne peut pas interdire l'accès aux chemins forestiers. Donc, c'est pour ça que c'est une route à quatre voies divisées.

Mais au niveau de service, pour la question du niveau de service, on peut considérer que c'est quand même comparable dans le parc parce que les accès sont quand même assez limités, un par kilomètre, ce n'est pas en milieu bâti, là.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum. Mais pour ce qui est de la largeur des chaussées, de la chaussée, ou des deux chaussées c'est la même chose?

M. DONALD TURGEON :

La largeur des voies de circulation, c'est la même chose que sur une autoroute, des fois les pentes sont un petit peu plus... bien abruptes, quatre dans un au lieu de cinq dans un, là, les pentes de talus, l'emprise est un petit peu moins large.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Boucher, votre deuxième question?

M. GEORGES BOUCHER :

Bien là, j'aurais besoin de plus d'information entre autres pour la vitesse, est-ce que c'est la même vitesse, la limite maximum pour une autoroute ou un quatre voies divisées?

M. DONALD TURGEON :

La vitesse pour une autoroute, comme on disait cet après-midi, le 324 du Code de sécurité routière sur une autoroute c'est 100 kilomètres à l'heure et sur un quatre voies divisées c'est 90 kilomètres à l'heure, ça fait qu'il y a 10 kilomètres à l'heure de différence. Donc, le quatre voies divisées va demeurer à 90 kilomètres à l'heure, à la vitesse actuelle qui est affichée actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

Et la différence de 10 kilomètres, c'est le nombre d'accès?

M. DONALD TURGEON :

La différence de 10 kilomètres qui est autorisée sur une autoroute, 10 kilomètres de plus, c'est en raison de sécurité, il n'y a pas d'accès, il n'y a personne qui freine pour tourner à part que sortir et entrer par un échangeur.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Ça va, monsieur Boucher?

M. GEORGES BOUCHER :

Ce que je comprends, c'est qu'une autoroute ça aurait été beaucoup plus dispendieux qu'une route à quatre voies divisées?

M. DONALD TURGEON :

C'est ce que j'ai dit, parce qu'une autoroute, en interdisant les accès tout le long de la traversée de la réserve, il nous faudrait des routes parallèles, des chemins de desserte qu'on appelle pour donner accès, donc on aurait construit le quatre voies plus possiblement une route parallèle de chaque côté. Donc, on se retrouverait avec quatre chaussées au lieu de deux chaussées, là.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va, monsieur Boucher?

M. GEORGES BOUCHER :

Ma deuxième question?

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. GEORGES BOUCHER :

Ça se tenait tout ça.

LA PRÉSIDENTE :

Ça se tenait, ça allait ensemble, c'était une sous-question. Allez-y.

M. GEORGES BOUCHER :

Est-ce que l'on peut savoir pourquoi le gouvernement fédéral est impliqué dans le financement du projet et quel est le montant de sa participation?

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors, je demanderais peut-être d'abord au porteur du dossier Québec et aussi au fédéral... ou, je vais commencer par madame Michaud au fédéral. De quelle façon, le gouvernement est impliqué dans le dossier pour le financement entre autres?

Mme CLAIRE MICHAUD :

Alors, je vais parler simplement de la question du financement. Au fédéral, on a des programmes de financement qui permettent de contribuer aux coûts d'amélioration ou de construction du réseau routier national. Les -- comment je pourrais dire ça? -- le réseau routier est de juridiction provinciale, alors ce sont les provinces qui proposent des projets pour qu'ils soient financés à même les programmes fédéraux.

Dans le cadre de l'autoroute ou de la route 175 à quatre voies divisées, la province de Québec a demandé au fédéral de contribuer au financement et vous savez qu'il y a eu une annonce en 2002 par l'ex-ministre Chrétien et Landry de contribuer au financement de la route et cet engagement a aussi été réitéré en mai 2004.

C'est pour cette raison-là qu'il y a une contribution probable de la moitié de 525 M$ au projet de la route 175.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va, monsieur Boucher? Merci.

Alors, je vais appeler un prochain intervenant, monsieur Marc Petterson, s'il vous plaît. Rebonsoir, monsieur Petterson.

M. MARC PETTERSON :

Ça va bien? Est-ce qu'on peut déposer des choses pour vous?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, vous nous en faites part, on va...

M. MARC PETTERSON :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

... valider, là, la pertinence du document puis on va confirmer le dépôt s'il y a lieu.

M. MARC PETTERSON :

C'est un petit peu magané, là, mais vous mettrez une broche.

Regardez, l'étude que je vais vous déposer c'est une étude sur la politique routière au Canada. Puis c'est une mise à jour qui a été faite sur l'étude... sur l'état du réseau routier national, justement la madame en parlait tantôt, là, et les besoins d'investissements.

LA PRÉSIDENTE :

Une étude de qui, monsieur Petterson?

M. MARC PETTERSON :

C'est une étude qui a été produite par le Conseil des ministres responsables des Transports et de la Sécurité routière.

LA PRÉSIDENTE :

Qui a été publiée en quelle année?

M. MARC PETTERSON :

En 97.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Nous allons... en fait, je vais faire donner le document aux analystes qui vont juste valider s'il n'y a pas d'informations confidentielles ou quoi que ce soit qui ne peut être déposé.

M. MARC PETTERSON :

C'est beau. En tout cas, je vais vous le déposer, là, de toute façon, vous pouvez regarder...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, il n'y a pas de problème.

M. MARC PETTERSON :

... je ne pense pas que ce soit des documents confidentiels.

LA PRÉSIDENTE :

Non, mais de toute façon, écoutez, on est là pour ça, pour évaluer ces aspects-là, il n'y a pas de problème.

M. MARC PETTERSON :

O.K. O.K. Sans problème.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, vous pouvez poser votre question, première question.

M. MARC PETTERSON :

Bien, la première question que je voudrais poser, dans la deuxième ronde de questions finalement, c'est : est-ce que le ministère des Transports a validé l'idée à l'effet que l'amélioration de la route du parc des Laurentides va amener des retombées économiques?

Parce qu'en 1992, il y avait eu une étude qui avait été produite par le Groupe LCL pour le compte du gouvernement du Québec qui disait que pour un investissement de 407 M$ à l'époque, les retombées économiques seraient, en termes d'emplois, d'achats, de salaires, de gages, de taxes et tout le bataclan, là, d'à peu près 700 à 800 M$ sur un investissement de 407 M$.

Est-ce que vous avez revalidé cette étude-là en tenant compte du fait que les coûts de la route ont augmenté, donc les retombées économiques vont augmenter d'autant? Est-ce que vous avez vérifié ça?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré, est-ce que vous avez une... vous pouvez faire une petite présentation ou vous avez un document pour présenter les retombées qui ont été évaluées?

M. JEAN DUGRÉ :

Malheureusement non, je peux vous donner quelques chiffres, là, mais...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. JEAN DUGRÉ :

... comme je vous ai dit, c'est monsieur Laferrière qui va pouvoir nous présenter ça la semaine prochaine...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. JEAN DUGRÉ :

... en début de semaine prochaine, c'est lui qui a l'ensemble des chiffres.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. JEAN DUGRÉ :

Je peux vous donner quand même quelques chiffres en gros, là. C'est qu'on sait que les coûts de l'insécurité routière par rapport aux bénéfices de la nouvelle sécurité routière peuvent compenser à 81 % les coûts de l'exécution des travaux.

Par la suite, il y a une réduction des coûts d'opération récurrents de 37 M$ par année pour les entreprises du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Aussi, il y avait les effets directs et indirects... des effets directs de 238 M$, des effets indirects et induits de 261 M$ pour la création des emplois qu'on a vus tantôt et les recettes fiscales, par la suite, s'élevaient à 190 M$. Donc, les recettes fiscales fédérales et provinciales, taxes.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. JEAN DUGRÉ :

Mais le détail, on pourra vous le donner la semaine prochaine.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'est parce qu'il est prévu pour la semaine prochaine un expert qui va venir... à Québec, qui va venir déposer... en fait, l'étude va être déposée demain?

M. JEAN DUGRÉ :

Demain, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ça pourra être consulté soit sur le site du BAPE ou déjà dans les centres de consultation et à Québec aux audiences de la semaine prochaine, il y aura un expert aussi qui pourra amener certaines informations sur une étude de retombées.

Mon collègue aurait une question à poser dans ce sens-là aussi pour...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dans l'étude d'impact, on avait deux tableaux, le numéro 77.54 à la page 242 où on a des évaluations des retombées économiques suite aux travaux de construction, puis on a aussi un tableau un peu plus loin, à la page 244 où là on a des estimations de gains économiques en fonction des accidents et tout ça.

Est-ce que ces tableaux-là vont être révisés ou s'ils sont encore valides?

M. JEAN DUGRÉ :

Je vais laisser parler monsieur Turgeon là-dessus.

M. DONALD TURGEON :

Oui, les tableaux vont être révisés principalement dans le domaine du gain en sécurité...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En sécurité.

M. DONALD TURGEON :

… puisque le calcul qui avait été fait dans l'étude originale, c'est un calcul qui est basé sur le capital humain, donc les coûts reliés à un accident sont très différents de l'analyse qui a été faite récemment.

On sait que dans le milieu des années 90, là, les pays industrialisés ont changé la méthode de calcul des gains en sécurité. Donc, le tableau va être révisé et l'étude qui va être déposée et qui va être commentée la semaine prochaine par son auteur met à jour les données du côté accidents, là, les coûts des accidents... reliés aux accidents.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis pour celui des retombées économiques, est-ce que lui va être révisé aussi ou s'il va rester...?

M. DONALD TURGEON :

Je pense, il faudrait que je vérifie, je pense que c'est les mêmes données. Non? Ça va être révisé aussi de toute façon.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Aussi, oui?

M. DONALD TURGEON :

Oui, c'est inclut dans le nouveau rapport.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Peut-être pour monsieur Petterson, lui donner les informations sur où vous pouvez retrouver déjà ces tableaux-là dans l'étude d'impact, même s'il va être révisé, ce sera une base, là, pour votre analyse.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Si vous prenez la cote du BAPE, c'est le document 3.1.

M. MARC PETTERSON :

O.K.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, à ce moment-là...

LA PRÉSIDENTE :

PR...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

PR-3.1, excusez-moi.

LA PRÉSIDENTE :

PR-3.1, oui.

Alors, votre deuxième question, monsieur Petterson?

M. MARC PETTERSON :

C'est une deuxième question, puis en même temps c'est un autre dépôt de document. Ça a l'air que vous allez pouvoir vous intéresser à ça. Je vais vous lire le document, c'est *Projet de mise à jour de l'étude sur la politique routière nationale*. Puis on parlait, en titre *Des incidences économiques d'un réseau national efficient.*

C'est un résumé, c'est une étude qui a été préparée par un groupe de recherche qui s'appelle Apogee Research Hagler and Bailly, ça date de 98, ça fait déjà un an plus... plus à jour, deux ans plus à jour que celle que je vous ai présentée tantôt. Puis ma question va découler d'un petit constat rapide, là.

C'est qu'au niveau des incidences économiques et sociales d'investissements sur le secteur routier au Canada, les chercheurs ont trouvé qu'au niveau du développement des régions éloignées, l'amélioration des routes dans les régions éloignées favorisait la création d'emplois, le perfectionnement des travailleurs, la diversification de l'économie -- parce que si tu améliores le réseau de transport, bien finalement, tu vas peut-être être en mesure de créer des entreprises qui vont pouvoir exporter -- et l' élargissement de l'assiette fiscale.

Puis j'ai ajouté un astérisque au niveau du tourisme. Parce qu'on sait que notre région des problèmes au niveau socioéconomique, des fermetures d'usines puis on essaie -- en tout cas, «on» exclut la personne qui parle présentement, là -- mais on essaie de trouver des moyens de diversifier notre économie puis un de ces moyens-là, c'est d'attirer les touristes.

Puis attirer les touristes dans une route, pour un Américain, par exemple, qui s'en vient au Saguenay, bien la seule place où il va tomber sur un deux voies d'est dans le parc des Laurentides. Alors, ça n'incite pas les gens à traverser le parc.

Ma question est la suivante : est-ce que vous croyez que le développement... bien, que la construction d'une route à quatre voies divisées dans le parc des Laurentides va avoir une incidence positive au niveau des choses que j'ai nommées tantôt, au niveau de la création d'emplois, du perfectionnement des travailleurs, surtout du tourisme? Est-ce que vous avez vérifié ça?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré.

M. JEAN DUGRÉ :

On le croit, c'est même l'enjeu primordial de notre étude. On croit que la route va créer un développement socioéconomique dans la région du Saguenay. Ce que je pourrais vous dire, c'est qu'on doit donner, on doit fournir le transport partout au Québec et on s'aperçoit qu'où on a des milieux isolés, prenons la Basse Côte-Nord, on a une desserte maritime, on a une desserte aérienne, prenons le Nord du Québec, il n'y a rien qui se développe.

Je vais vous donner, par exemple, Fermont, les endroits isolés ne se développent qu'en fonction de la ressource primaire qui est utilisée ou qui est... qui fait... exploitée, oui, exactement. Fermont ne vit que par la mine de fer, Labrador City aussi. Prenons... Anticosti ne vit qu'à peu près que pour... que par le tourisme. La Basse Côte-Nord ne vivait que par la pêche; aujourd'hui ça survit simplement. Prenons Shefferville qui est reliée uniquement par un chemin de fer, la ville ne se développe pas, ne se développera jamais, elle ne vit qu'en fonction de la mine. Lorsque la mine va fermer, la ville va fermer.

Donc, c'est pour dire qu'une ville peut se développer lorsqu'il y a un système de transport, je dirais, moderne, peut bien se développer et on l'a vu, l'ensemble des grandes villes qui ont un système de transport moderne n'ont pas régressé, elles ont grossi avec le temps. Tandis que celles qui n'ont pas de réseau de transport élaboré, végètent... c'est-à-dire végètent, oui, vivent en fonction de l'exploitation de la ressource minérale. Lorsque la ressource est épuisée, c'est fini, la ville ferme, comme on a vécu à Gagnon. Donc, c'est un peu la réponse que je peux vous donner.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci.

Alors, pour les documents à déposer, je vous inviterais à les donner tout à l'heure à la coordonnatrice et puis on va les soumettre... on va regarder les documents pour pouvoir s'assurer, là, de...

M. MARC PETTERSON :

O.K. Est-ce que je pourrais terminer sur une petite chose dans ça, dans cette étude-là?

LA PRÉSIDENTE :

Bien, c'est parce que si ça relève de l'opinion...

M. MARC PETTERSON :

Non, ça ne relève pas de l'opinion, c'est seulement que dans ce document-là, en fait, là, au niveau du rôle du réseau routier national en tant que moteur économique, bien les chercheurs ont fait des études au niveau... bien, ont lu des études au niveau américain puis les États-Unis, par exemple, ils ont investi 164 milliards US de 98 à 2003 dans l'amélioration du réseau routier, puis ces améliorations-là ont contribué au développement économique des États américains.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, de toute façon vous allez...

M. MARC PETTERSON :

Je pense que le même principe s'applique au niveau des routes au Canada.

LA PRÉSIDENTE :

Comme je vous dis, ça relève plus de l'opinion...

M. MARC PETTERSON :

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

... que vous pourrez analyser lors de la deuxième partie d'audiences. Pour ce qui est des documents, vous les confierez effectivement à madame Gélinas puis on va s'assurer que... elle va les soumettre à la commission pour valider la pertinence.

M. MARC PETTERSON :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Petterson.

Alors, je vais appeler un prochain intervenant, monsieur Georges Boucher, s'il vous plaît. Bonsoir monsieur Boucher.

M. GEORGES BOUCHER :

Bonsoir. Est-ce que le ministère des Transports a en main des données concernant le nombre de collisions frontales impliquant des camions remorques qui transportent des matières dangereuses et qui auraient comme conséquence des déversements de matières dangereuses pour la faune et la flore?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré.

M. JEAN DUGRÉ :

On n'a pas de chiffres en ce qui concerne les matières dangereuses. On a des chiffres pour expliquer la sécurité générale, mais pas nécessairement pour les matières dangereuses. Aimeriez-vous qu'on vous parle de la sécurité en général quand même?

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être. Monsieur Boucher?

M. GEORGES BOUCHER :

Pour avoir suivi le dossier depuis plusieurs années, je peux vous informer qu'il y en a eu plusieurs fois. Je ne sais pas non plus le nombre parce que je n'ai pas fait les additions.

La raison pourquoi je pose cette question-là, c'est que j'aimerais savoir si le Comité pour l'environnement de la vieille Capitale et/ou l'Association forestière du Québec métropolitain et/ou l'Union québécoise pour la conservation de la faune a manifesté une préoccupation pour ces attaques à l'environnement et ont-ils proposé des mesures concrètes au ministère de l'Environnement pour y mettre fin?

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Écoutez, je pense que ce n'est peut-être pas la fonction même de ces organismes-là. Par contre, je peux demander au ministère de l'Environnement s'il y a des mesures... quelles sont les règles ou les mesures en regard de ce type d'accident là ou de déversements de matières dangereuses ou de produits dangereux? Est-ce qu'il y a une politique qui relève du ministère de l'Environnement à cet effet-là, pour le transport?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui, Madame la Présidente, on a la... bien, ce n'est pas la réglementation, mais on a une équipe, le ministère Développement durable a une équipe dans chaque région d'Urgence environnement. Alors, cette équipe-là est appelée automatiquement sur les lieux lorsqu'il y a un déversement de matières dangereuses, tels des hydrocarbures.

Et ça c'est... là, ils déploient, là, il y a tout un système, là, de contacts, là, qui se font... qui se fait plutôt entre d'autres ministères et organismes qui sont responsables, dont le ministère de la Sécurité publique. Ce soir justement, nous avons monsieur Réjean Langlois qui est ici et qui pourrait peut-être compléter l'information.

Cependant, en regard de... du... c'est le règlement en regard... concernant la sécurité, c'est le ministère des Transports avec son règlement sur le transport des matières dangereuses qui a juridiction concernant le transport des matières dangereuses, mais s'il se passe un

déversement, bien ce sont les entités... la Sécurité publique qui prennent, avec leur plan d'urgence, puis les gens d'Urgence environnement.

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais peut-être monsieur Langlois, s'il voulait s'approcher du micro au bout de la table, peut-être qu'il pourrait compléter la question. Est-ce que vous avez -- d'abord peut-être un des aspects de la question de monsieur Boucher -- est-ce que vous avez une compilation du nombre de fois où vous êtes intervenus chaque année pour ce type d'accidents dans le parc, dans la réserve faunique?

M. RÉJEAN LANGLOIS :

En fonction des déversements de matières dangereuses, on n'a pas de statistiques. Par ailleurs, je n'ai pas davantage souvenir d'incidents impliquant des matières dangereuses outre la fonction environnement qui était en cause, déversement en milieu soit hydrique ou dans les fossés de matières dangereuses où on impliquait l'environnement.

Moi, j'ai été depuis 1986, tant au ministère de l'Environnement que de la Sécurité publique, associé de près aux mesures d'urgence. Je n'ai pas souvenir d'un événement qui a mis en cause les intervenants de la Santé, de l'Environnement, de la Sécurité publique en regard de la sécurité des personnes qui auraient pu être incommodées ou victimes de ces incidents-là.

Dire déployer le plan de mesures d'urgence qui existe, il y a un plan d'intervention au ministère des Transports dans son plan de mesures d'urgence qui prévoit la mise en place, là, d'un système d'alerte des intervenants en matière... Environnement, Santé et Sécurité civile et une coordination de la sécurité civile en situation d'un sinistre réel ou appréhendé impliquant des matières dangereuses, moi, je n'ai pas de statistiques sur ce sujet-là.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Lajoie, pour le ministère de la Santé et Services sociaux, est-ce que c'est un élément qui peut vous préoccuper, le transport de matières dangereuses dans la réserve faunique? Est-ce que ce sont des aspects pour lesquels vous considérez qu'actuellement il peut y avoir un risque plus important ou qui serait... est-ce que le fait qu'il y a un projet de route va changer pour améliorer? Est-ce que c'est un aspect qui vous préoccupe?

M. PIERRE LAJOIE :

Bien en fait, moi non plus je n'ai pas de statistiques, là, pour... au cours de... pour les accidents ou les incidents qui sont survenus au cours des dernières années. À ma connaissance, au niveau de la santé publique parce qu'on participe au plan d'urgence régional...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. PIERRE LAJOIE :

... les intervenants de la santé publique n'ont pas été impliqués dans des déversements, là, qui sont survenus dans le parc des Laurentides.

C'est arrivé dans Charlevoix peut-être à une couple de reprises, là, où il y a eu des déversements puis il y a eu une consultation des gens de la Santé.

En ce qui concerne la santé publique, c'est sûr que le risque, nous, on le considère plus important lorsqu'il y a des... il y a un risque d'exposition de la population. Puis en soi, dans le parc des Laurentides, il n'y a pas vraiment de... il n'y a pas de regroupement de population.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. PIERRE LAJOIE :

Donc, en ce qui concerne la population, sauf peut-être les gens qui sont directement impliqués, il n'y a pas de risque très très important. Ce qui ne veut pas dire que théoriquement il ne puisse pas y avoir des problèmes.

Mais c'est évident qu'une route à voies divisées, ça diminuerait quand même le risque de collisions impliquant des véhicules avec des matières dangereuses. Donc, ça le diminuerait certainement, même si ce n'est pas un risque qui est très très fréquent.

Et peut-être je voudrais vous citer, là, il y a un rapport qui a été publié par l'Organisation mondiale de la santé, là, en 2004, un rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation où en fait eux, de façon assez claire, disent que les autoroutes, il y a différents types de voies rapides, là, mais ça inclut des routes à voies divisées, ça diminue de façon significative, là, le taux d'accidents puis le taux de victimes, là, reliées aux accidents de circulation.

LA PRÉSIDENTE :

Quel est le rapport en question?

M. PIERRE LAJOIE :

En fait, c'est le *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*, c'est publié... en fait, c'est publié par l'OMS, en collaboration avec d'autres organismes internationaux et je peux déposer la référence, là.

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait.

M. PIERRE LAJOIE :

Et ça a été publié en 2004 et c'est une étude assez extensive, là, sur tous les moyens pour prévenir les accidents puis des victimes.

LA PRÉSIDENTE :

Si vous permettez, monsieur Boucher, je profiterais aussi de cette ouverture-là pour compléter un questionnement sur cet aspect de sécurité.

Est-ce que... donc, ce qu'on comprend, pour la gestion de tous les événements qu'il peut y avoir dans la réserve faunique des Laurentides, des événements... un accident ou autres, est-ce qu'actuellement il y a... c'est difficile de gérer ces aspects-là dans la réserve? Est-ce que la route en question pourrait améliorer cette gestion-là ou de toute façon ça va rester la même si ça va bien maintenant? Comment ça se passe actuellement?

M. PIERRE LAJOIE :

Bien actuellement, il y a... il existe un plan de mesures d'urgence, un plan de mesures d'urgence au niveau de l'Agence, en fait c'est sûrement la même chose au niveau du Saguenay, mais au niveau de la région de la Capitale nationale, au niveau de l'Agence régionale de la santé, il y a un plan de mesures d'urgence pour les soins pré-hospitaliers avec... lorsqu'il y a des accidents impliquant plusieurs victimes, déploiement d'ambulances et il y a aussi une unité de désincarcération qui est disponible dans le parc des Laurentides.

Donc ça, ça existe, ça fonctionne assez bien. Je sais qu'il y a eu certaines propositions au cours des dernières années pour améliorer ce plan de mesures d'urgence. Moi personnellement, je ne suis pas le coordonnateur de ce volet-là, mais on pourrait avoir plus d'informations par l'intermédiaire du coordonnateur de la région de Québec, mais quelle que soit la décision par rapport à l'amélioration de la route 175, le plan d'urgence va continuer, en fait, de fonctionner comme il est actuellement puis...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. PIERRE LAJOIE :

... actuellement, il est considéré comme efficace.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Boucher. Oui, excusez. Oui, madame Lamontagne, excusez-moi.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui, je pourrais vous donner un complément d'information concernant la réglementation, la Loi sur la qualité de l'environnement avec l'article 21 indique que :

«Quiconque est responsable de la présence accidentelle dans l'environnement d'un contaminant doit en aviser le ministre.»

Donc, c'est une déclaration obligatoire...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... auprès des représentants du ministre et à partir de ça, il y a aussi l'article 9 du Règlement sur les matières dangereuses qui dit :

«Quiconque rejette accidentellement une matière dangereuse dans l'environnement doit, sans délai, remplir les obligations suivantes.

On parle de faire cesser le déversement, aviser le ministre -- d'abord, il faut s'assurer qu'on cesse le déversement avant tout -- et récupérer la matière dangereuse et enlever toute matière contaminée qui n'est pas nettoyée ou traitée sur place.

Donc, en vertu de ces dispositions-là, là, c'est automatique que Urgence environnement intervient parce qu'ils sont là, eux, 24 heures sur 24, sept jours... ils sont disponibles 24 heures sur 24, sept jours semaine, mais ce sont les exigences auxquelles la personne qui a perdu un chargement, là, doit respecter.

LA PRÉSIDENTE :

Mais on comprend donc, à ce moment-là, qu'il existe un registre quelconque de ces informations-là, à savoir si la déclaration est obligatoire, ce que demandait monsieur Boucher, est-ce qu'il y a moyen de savoir il y en a eu combien de déversements, il y a eu combien d'accidents dangereux les dernières années dans la réserve faunique? Il y aurait moyen d'avoir ces informations-là?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Je ne suis pas en mesure de vous répondre à cette information-là, mais je vais contacter Urgence...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... d'emblée, là, les seules personnes qui peuvent me répondre, je crois, c'est les gens responsables de l'Urgence environnement et je m'informerai s'il y a un registre, là, qui peut...

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... -- dans le cas échéant, je vous déposerai ces renseignements.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame Lamontagne.

M. GEORGES BOUCHER :

Ça serait intéressant aussi de savoir les délais moyens d'interventions pour les entreprises de récupération pour se rendre sur place et est-ce que l'on réussit toujours à éliminer complètement les produits déversés?

LA PRÉSIDENTE :

J'essaie de comprendre dans quel sens pour... on reste toujours dans... ce n'est pas que ce n'est pas intéressant la question, mais j'essaie de voir dans quel sens vous voulez avoir cette information-là pour l'étude du dossier, là, qu'on a actuellement?

M. GEORGES BOUCHER :

Je travaille dans le sens qu'avec une route à quatre voies divisées, on élimine presque complètement les collisions frontales.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. GEORGES BOUCHER :

Alors, plus on va avoir de camions qui vont se rencontrer dans la réserve faunique puis plus on va avoir d'autos également...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. GEORGES BOUCHER :

... sur une deux voies ou une trois voies...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. GEORGES BOUCHER :

... plus les risques vont être élevés d'avoir des collisions frontales qui pourront se traduire par des déversements de produits dangereux dans l'environnement. Puis je serais surpris si on... lorsqu'on élimine ces produits-là, je serais énormément surpris c'est qu'on réussisse à les éliminer complètement.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. GEORGES BOUCHER :

Dans mon esprit, il en reste toujours dans l'environnement.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc...

M. GEORGES BOUCHER :

C'est pour ça que je pense qu'on doit tout faire pour essayer d'éliminer ça.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je comprends dans quel sens vous voulez... Donc, vous voulez me répéter votre question à ce moment-là? Ce que vous voulez savoir c'est...?

M. GEORGES BOUCHER :

Les délais d'intervention parce que les produits qui sont déversés, plus ça prend du temps avant de se rendre sur place, plus ça s'infiltre dans le sol, plus c'est difficile à récupérer.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que, madame Lamontagne, dans les informations que vous allez nous apporter, vous avez aussi ces éléments d'informations là?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Je m'excuse...

LA PRÉSIDENTE :

Sur les délais... les délais...

Mme RUTH LAMONTAGNE :

D'intervention?

LA PRÉSIDENTE :

... d'intervention?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Je vais m'informer si on peut également...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... avoir cette information.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va, monsieur Boucher?

M. GEORGES BOUCHER :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

C'est moi qui vous remercie.

Je vais maintenant... alors peut-être...

Je vais appeler le prochain intervenant, monsieur Marc Petterson, s'il vous plaît.

M. MARC PETTERSON :

Il y en a qui vont dire : «Pas encore lui!»

Madame la Commissaire, en 1992 quand j'avais étudié la question sur les... au niveau des accidents, j'avais découvert qu'un lien à deux voies divisées au niveau des accidents provoquait des accidents mortels en répétition et des accidents graves et ça, ça avait un coût au niveau de la société.

Puis j'avais calculé, selon les renseignements que j'avais reçus du ministère des Transports et du ministère des Services sociaux, que par année, en moyenne, ça coûtait 4.5 M$ à la société, les accidents dans le parc des Laurentides.

Puis dans la mesure où avec un lien de... -- puis c'est là ma question -- dans la mesure où un lien autoroutier va être créé avec la route du parc telle que proposée, les impacts au niveau des coûts sociaux finalement, est-ce qu'ils vont être diminués de 50, 80, 70 %? Est-ce que vous avez étudié la question?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré, est-ce que ça fait partie de l'étude qui va être présentée ou vous avez d'autres informations sur cet aspect?

M. JEAN DUGRÉ :

On a présenté l'information sur la diminution des accidents et l'information supplémentaire sera simplement de la quantifier en termes monétaires lorsque notre spécialiste sera là...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. JEAN DUGRÉ :

... parce qu'il y a différentes méthodes de quantification et lui pourra nous les expliquer.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Donc, ça relève toujours de la fameuse étude qui va être déposée demain.

M. MARC PETTERSON :

Parce que dans les mesures... dans les mesures, là, bien dans les critères, je pense, qu'est tenu compte... va tenir compte de la valeur humaine, la valeur d'un décès, la valeur d'un blessé grave, tous les coûts engendrés par la société... par un blessé grave.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

M. MARC PETTERSON :

Qui souvent est blessé grave à cause d'une collision frontale dans le parc. Ça fait que c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez une deuxième question, monsieur Petterson?

M. MARC PETTERSON :

Oui, j'en ai une deuxième puis je l'ai oubliée.

LA PRÉSIDENTE :

Vous pourrez revenir.

M. MARC PETTERSON :

Mais je vais essayer de trouver quelque chose à ce niveau-là...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. MARC PETTERSON :

... qui va y aller... qui va continuer au niveau des accidents.

C'est... au niveau des accidents sur les orignaux, je lisais hier, je pense que... ou à une place que 40 % des accidents dans le parc des Laurentides étaient la responsabilité des animaux. Je me pose la question, je pense que c'est très gros, là, comme chiffre. Est-ce que vous avez des renseignements là-dessus?

LA PRÉSIDENTE :

Il y a... vous allez retrouver dans l'étude d'impact des informations sur... il y a entre autres une étude spécifique sur la grande faune, les accidents avec la grande faune, mais peut-être aussi vous pouvez apporter quelques informations, monsieur Dugré?

M. JEAN DUGRÉ :

Monsieur Martel va nous en parler un petit peu.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Martel.

M. DONALD MARTEL :

Oui, je pourrais juste préciser quelques chiffres. En gros, on dit qu'un accident sur cinq est causé par la grande faune, alors c'est environ, là, c'est entre 17 et 20 %, là. Là, c'est un accident sur cinq causé par la grande faune.

Ici, j'ai des chiffres pour l'ensemble de la réserve faunique des Laurentides, soit la route 169 et 175, mais si on veut avoir tout ce qui touche la 175, on prend les deux tiers. Alors, nous avons 65 accidents par année au niveau des collisions avec la grande faune dans l'ensemble de la réserve. Ça représente environ 44 accidents par année sur la 175, du kilomètre 84 au kilomètre 227.

Je peux quand même faire une répartition, il y en a 93 % qui sont causés par les orignaux; 5 % par l'ours noir; 1 % par le caribou, on en a la présence dans la réserve en haute altitude; 1 % par les chevreuils.

Ce qui est intéressant aussi, c'est qu'il y a un accident sur quatre qui cause une victime, il y a 22 % de ce un sur quatre là qu'il y a des blessés légers, on a 4 % de blessés graves. Et pour compléter, depuis les relevés, là, que nous avons dans cette étude-là, on a six décès dont quatre sur la 175.

Ça, ça brosse un tableau des accidents avec la grande faune depuis 91.

LA PRÉSIDENTE :

Depuis?

M. DONALD MARTEL :

Depuis 1991.

LA PRÉSIDENTE :

Puis elle a été actualisée, elle a été faite de 1991 à?

M. DONALD MARTEL :

On les suit... on les suit à toutes les années, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Ah, c'est annuel? O.K. Parfait.

M. MARC PETTERSON :

Avant de m'en aller, est-ce que vous avez quantifié le nombre d'accidents de moins qu'il va y avoir avec les mesures d'atténuation que vous proposez pour la route?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Martel?

M. DONALD MARTEL :

On va en parler un petit peu plus longuement lorsqu'on fera la capsule sur la grande faune, mais d'ores et déjà, on prend le même 50 %...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. DONALD MARTEL :

... de réduction qu'on a parlé cet après-midi parce qu'il s'applique autant sur la grande faune que sur les collisions autres. Alors, on anticipe une diminution de collisions avec la grande faune de 50 % dans les zones où est-ce qu'il n'y aura pas de clôture. Aux endroits où est-ce

qu'on va appliquer des mesures de contrôle, à ce moment-là, là, on peut atteindre un 98 % de baisse des accidents parce qu'on va avoir un contrôle total.

LA PRÉSIDENTE :

De toute façon, ce qu'on va faire, il y a une pause... je vais avoir une question de mon collègue, puis on va faire une pause et au retour de la pause, je vais vous demander de faire la présentation de votre capsule sur la grande faune. Ça fait que ça permettra peut-être d'enrichir, là, la compréhension, là, de cet aspect-là.

M. MARC PETTERSON :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, mon collègue a une question.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Alors, je profite de la présence de monsieur Pierre Lajoie pour poser une couple de questions sur les questions touchant la santé.

En réalité, on a reçu une étude qui porte sur... en fait, c'est un inventaire hydrogéologique et qui porte sur la qualité de l'eau dans les puits dans la réserve faunique. Et on nous parle effectivement qu'il y a 119 bâtiments, disons, qui utilisent de l'eau dans la réserve faunique et un certain nombre, on a analysé les puits. Pour plusieurs, il y a des concentrations qui dépassent les normes sur certains éléments, mais en particulier sur les questions de chlorure, sur les questions de sodium.

Alors, je voulais savoir si on a à se préoccuper, pour des questions de santé de l'humain, de ces questions de concentration. Entre autres, je peux vous donner un exemple qui est le puits au Camp Mercier et c'est un échantillonnage parce qu'on ne peut... je pense qu'on ne peut pas penser à un échantillonnage de printemps, là, c'est au mois d'octobre et les chlorures sont à 365 milligrammes par litre alors que les recommandations sont à 250.

Alors, je ne sais pas si vous pouvez nous dire si on a à se préoccuper, en termes de santé, de ces points-là?

M. PIERRE LAJOIE :

Bien, je pense qu'on doit s'en préoccuper, là, il y a des normes qui existent qui ont été basées sur certaines données scientifiques pour essayer le plus possible de prévenir d'éventuels problèmes.

C'est sûr que le risque pour la santé relié à la présence de chlorure, là, dans de l'eau... dans l'eau potable, c'est un risque qui n'est pas très élevé puis qui est difficile à mesurer. Mais c'est... en fait, le risque c'est relié à l'exposition à quelqu'un, là, qui s'alimenterait à partir d'une source d'eau potable contaminée pendant de longues périodes, s'il y avait des concentrations plus élevées de chlore, bien éventuellement ça pourrait peut-être représenter un certain risque au niveau de l'hypertension ou ce genre de problème là.

Donc, dans ce sens-là, c'est évident que dès... quand ça dépasse les normes, il faut trouver la source puis trouver... essayer de corriger le problème ou éventuellement quand c'est... quand ça dépasse les normes, bien ce qu'on recommande c'est qu'on ne consomme pas cette eau... c'est de l'eau qui est considérée comme non potable dans la plupart des cas, là.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Bien. J'aurais peut-être une autre question, mais elle est probablement davantage orientée vers le ministère de l'Environnement et la Faune. Là, c'est dans le dossier que l'on a obtenu sur la grande faune et on nous donne les concentrations de chlorure, de sel, de sodium aussi que l'on peut avoir dans les feuilles, dans les... disons à une certaine distance de la route.

Est-ce que... là aussi très souvent ces concentrations-là ont été prises à la limite de l'emprise et à 200 mètres et très souvent, les concentrations dans les feuilles sont significativement plus élevées à la limite de l'emprise qu'à 200 mètres.

Alors, est-ce qu'on peut s'attendre -- et là, je pense effectivement que c'est peut-être plus l'Environnement que la Santé -- mais est-ce que l'on peut s'attendre à des effets sur la flore, sur la faune avec des concentrations qui sont quand même beaucoup plus élevées proche de la route?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Je vais demander à monsieur Juneau de répondre à votre question.

M. NICOLAS JUNEAU :

Effectivement, les sels donc les chlorures peuvent avoir un impact sur la faune et la flore principalement, là, ce qui nous... ce qui nous préoccupait un peu dans ce dossier-là, c'est la faune aquatique, la concentration, qu'il peut y avoir des chlorures dans l'eau. Ça, on a regardé ça entre autres en collaboration avec les gens de la Faune qui sont ici, là, les gens spécialisés en faune aquatique.

Pour le ministère de l'Environnement, c'est une préoccupation, on est conscients que les sels ont un impact sur l'environnement, ont un impact sur les poissons, principalement, bien c'est variable selon un certain nombre de facteurs, la concentration de sels. Donc, quand il n'y a pas beaucoup d'eau dans les cours d'eau, l'impact peut être plus grand. Il y a certaines espèces plus sensibles que d'autres. Donc, ça peut être variable dans le temps et selon les espèces.

Actuellement, il y a déjà des chlorures dans le milieu, mais ce sont des niveaux qui ne sont pas nécessairement alarmants et puis le promoteur nous a proposé quelque chose qui n'est pas encore défini, mais comme un programme de suivi sur la qualité des eaux au niveau des sels, au niveau des chlorures.

Il a ciblé un certain nombre de lacs, mais ce n'est pas défini avec précision quels lacs seront suivis et quelles fréquences et quels paramètres exactement, mais on s'attend à avoir quelque chose de plus défini, là, prochainement.

Et puis ce que je pourrais dire, nous, au niveau de l'entretien des routes, les sels nous préoccupent, mais nos choses qui nous préoccupent encore peut-être plus, parce qu'on a peut-être plus de pouvoir parce que les sels demeurent quelque chose... une chose de sécurité, un élément de sécurité publique parce qu'on ne peut pas aller en bas d'un certain niveau et puis le promoteur nous a proposé un plan de gestion des sels de voirie. Ça fait que c'est quand même bien encadré puis on a un suivi proposé puis ce n'est pas une situation alarmante. Donc, pour ça, ça nous va.

Nous, sur quoi on pense qu'on pourrait jouer dans le cadre de ce projet-là, c'est plus les abrasifs, s'assurer qu'on a un bon... le drainage des routes est bien fait et surtout qu'on a des bons bassins de décantation aux bons endroits pour protéger les cours d'eau, particulièrement les frayères qui sont vulnérables à l'ensablement.

Donc, je pense qu'à ce niveau-là, on a quelque chose de constructif à faire si le projet va de l'avant et tout ça, essayer de s'assurer d'avoir un bon... un bon suivi de ça, mais surtout des bons bassins bien placés. Puis ça aussi le promoteur propose des choses, mais on n'a pas encore la définition exacte d'où vont être les bassins, quels cours d'eau vont être protégés.

Donc, ça fait peut-être un peu le tour, là, pour ça. Je ne sais pas si ça répondait à votre question?

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Oui, par contre en ce qui concerne les embruns salins, on n'a pas trop d'inquiétude à avoir autour de ça? C'est-à-dire que vous nous avez parlé justement de ce qui est de la qualité de l'eau, mais tout simplement la partie plutôt brume saline qui peut influencer, disons qui peut déposer un sel au niveau des plantes et au niveau du sol et par la suite se retrouver dans la flore, dans la faune, est-ce qu'il y a lieu de s'inquiéter à ce sujet-là?

M. PIERRE LAJOIE :

Au niveau de la flore effectivement, il y a un dépôt qui peut être fait, mais on n'a pas d'inquiétude dans le sens qu'on n'a pas d'espèces menacées, vulnérables ou en tout cas d'espèces qui nous préoccupent particulièrement. En tout cas, c'est l'information qu'on a, là, des spécialistes.

Donc, c'est des espèces communes, donc même s'il y a un impact sur... très limité à la bordure de la route, on n'a pas vraiment d'inquiétudes à ce que ça ait un impact global.

Je ne sais pas si ça répond à votre question encore une fois?

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Oui, merci.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Est-ce que... je peux poser une question à monsieur Kemp de Pêches et Océans, est-ce que vous avez également des préoccupations quant au risque pour le milieu aquatique, là, des apports de sel dans le milieu? Est-ce que vous avez des points à rajouter à ce que vos collègues de la Faune ont mentionné... des gens de l'Environnement, pardon?

M. ALAIN KEMP :

Oui, on a des préoccupations aussi, c'est à peu près les mêmes, mais il y a deux choses, il y a deux éléments. En ce qui concerne la qualité de l'eau comme telle, ça serait plus les gens d'Environnement Canada qui pourraient se prononcer, mais on a des préoccupations aussi en ce qui concerne l'habitat du poisson, mais je vais laisser ma collègue répondre sur ce point.

Mme FRANCE POULIOT :

Oui, bonjour. Pour ce qui est des...

LA PRÉSIDENTE :

Madame Pouliot, oui?

Mme FRANCE POULIOT :

... des sels de déglaçage, notre préoccupation chez nous c'est l'habitat du poisson.

On a posé des questions au promoteur, on a reçu à peu près les mêmes réponses que pour le ministère de l'Environnement, c'est-à-dire qu'on a... le promoteur nous suggère des façons de faire, comme d'installer des mares salines ou des bassins de drainage, mais on n'a pas rien de précis encore comme installations ou d'endroits précis pour l'installation. Mais on a quand même un bon suivi, une bonne collaboration avec le promoteur et puis on a confiance que ça va se faire.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous allons faire une petite pause d'environ une dizaine des minutes pour revenir tout à l'heure. Merci.

20 h 22 -- SUSPENSION DE LA SÉANCE

20 h 48 -- REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

Si vous voulez vous approcher, nous allons reprendre.

Alors, nous allons reprendre les audiences. J'aimerais aussi vous aviser que nous allons, je vais fermer le registre des inscriptions pour le questionnement dans environ une demi-heure. Alors, en fait, la commission va poursuivre ses travaux à partir de la semaine prochaine aussi à Québec pour la première partie d'audiences. Nous allons recevoir quand même tous les questionnements pour ce soir. Alors si vous voulez bien prendre le temps de vous inscrire avant la prochaine demi-heure au registre.

Alors, je vais appeler un prochain intervenant, monsieur Serge Simard, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Simard.

M. SERGE SIMARD :

Bonsoir, Madame la Commissaire. D'abord, d'emblée je vais vous dire que depuis quelques années, le gouvernement du Québec dit à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean de se prendre en main et de faire de la deuxième et troisième transformation de ses ressources naturelles.

Donc ma question, Madame la Commissaire, est : avons-nous une idée de la co-relation qu'il y a entre la proximité ou l'existence d'une autoroute et le développement économique d'un milieu? Parce que lorsqu'on fait du développement économique, les promoteurs, une des premières questions que l'on pose : est-ce qu'on est près d'une autoroute pour être en mesure de faire le transport des denrées que l'on va produire? Donc, est-ce qu'on a des études à ce niveau-là?

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mais ça a déjà été abordé un petit peu cet après-midi et hier, mais plus spécifiquement en regard de ce que vous demandez pour la proximité pour les entreprises et tout ça, monsieur Dugré, est-ce que vous avez des éléments d'information à nous apporter sur cet aspect-là?

M. JEAN DUGRÉ :

Non, on sait que c'est prisé d'avoir une route pour le développement des grandes villes, une route moderne, c'est ce qu'on a allégué. Mais on n'a pas de données ou d'études pour

appuyer ces dires-là. Le seul élément qu'on va pouvoir obtenir, ça va être de notre docteur en économie la semaine prochaine.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Il y aura une étude qui va être déposée demain dans les centres de consultation et pour... sur le site du BAPE et l'auteur de cette étude va être à Québec, la semaine prochaine, pour pouvoir répondre à des aspects, là, plus pointus au niveau des retombées économiques.

M. SERGE SIMARD :

D'accord. Une dernière question, si vous me permettez?

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. SERGE SIMARD :

Est-ce que nous avons une comparaison entre le développement du Nord de Montréal qui est approximativement, parce que pour y avoir travaillé, Sainte-Agathe-des-Monts est à peu près... par la route, la petite route, à peu près à deux heures de Montréal et nous, on est à deux heures du grand centre de Québec, de la capitale. Donc, est-ce qu'on a une comparaison entre le développement du Nord de Montréal et le développement du Saguenay-Lac-Saint-Jean, c'est-à-dire un parallèle? Est-ce que ça existe à quelque part?

LA PRÉSIDENTE :

Bien, j'avais déjà demandé, même lors des rencontres préparatoires, au ministère des Transports si on avait des... s'il existait effectivement des évaluations un petit peu équivalentes. Peut-être pas des comparaisons, mais des évaluations, entre autres, j'avais cité la route... justement l'autoroute 15 en regard de tout le développement du Nord de Montréal où, si je me souviens bien, à l'époque il y avait des projets pour le Mont-Tremblant, c'était une des conditions d'Intraouest de s'installer aussi ou de développer.

Alors, je répéterais peut-être la question pour monsieur Dugré. Est-ce que vous avez pu avoir des informations sur, dans le fond soit les motivations à cette époque-là sur cette route-là ou sur d'autres routes qui seraient comparables aux motivations au niveau du développement économique pour une région en termes d'accessibilité par une route, une autoroute, sur les projets en question, est-ce que vous avez de la documentation?

M. JEAN DUGRÉ :

Non, on n'a aucune comparaison par rapport aux autres projets de d'autres régions, on n'a pas fait cet exercice-là.

LA PRÉSIDENTE :

O.K .

M. JEAN DUGRÉ :

Ça ne nous appartient pas de faire les comparaisons de développement économique d'une région à l'autre. Nous, on s'est plutôt attardés sur le projet, son impact environnemental ici.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Ce que je pense faire, monsieur Simard, c'est peut-être demander au ministère de l'Industrie et du Commerce, d'abord, parce que je sais même dans le cadre aussi, parce qu'il y a le ministère du Tourisme aussi qui est lié, ils font chaque année des évaluations régionales en termes de développement économique ou de retombées économiques et ce sont des aspects -- en tout cas il y a quelques années où j'ai eu l'occasion d'en voir -- ce sont des aspects où... qui sont soulevés en termes d'accessibilité. On peut parler que ce soit d'un aéroport, que ce soit d'un port, que ce soit d'une route, ce sont des éléments qui ont été étudiés parfois.

Je ne sais pas, le ministère des Transports, vous me dites que vous n'avez pas ces éléments-là. Si vous me permettez, je pourrais faire acheminer une question au ministère de l'Industrie et Commerce pour avoir peut-être une réponse là-dessus?

M. SERGE SIMARD :

S'il vous plaît, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Et elle sera déposée dans le cadre de l'étude de notre dossier, là. Je ne sais pas combien de temps que ça va prendre, mais on essayera d'avoir des informations là-dessus.

M. SERGE SIMARD :

Excellent. Moi, je voudrais seulement faire une remarque à ce moment-ci puis je vais me retirer, madame, sauf que je mets au défi quelqu'un ici, lorsqu'il a à se déplacer au Saguenay-Lac-Saint-Jean, soit un aller ou un retour, de... quand il entre à la maison ou il entre dans une organisation, la première question qu'on lui pose : «Comment était le parc?» C'est toujours la première question que l'on a. Donc, le jour où on aura une autoroute, on ne dira pas : «Comment est l'autoroute?»

Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

J'imagine que je vais retrouver ça dans votre mémoire?

M. SERGE SIMARD :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vais appeler maintenant monsieur Jean-Eudes Simard, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur.

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Bonsoir, madame. Pour continuer la *joke*, la deuxième question, c'est : «As-tu vu un orignal?»

LA PRÉSIDENTE :

Je peux vous dire que j'en ai cherché un en m'en venant, je n'en ai pas vu!

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Vous n'en avez pas vu? Vous êtes une des rares qui n'avez pas été chanceuse!

Bon, Madame la Présidente, bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Moi, j'aimerais savoir, là, si je comprends quelque chose ou bien si je ne comprends rien. J'ai un problème. Est-ce que c'est vrai que la route 175 à quatre voies divisées a moins d'impact sur l'environnement que la route actuelle? Si c'est vrai, là, je me pose la question pourquoi il y a des audiences? Parce que je considère, à ce moment-là, qu'ayant moins d'impact, ce que c'est... ça ne donne pas grand-chose de faire des audiences.

LA PRÉSIDENTE :

Mais vous présumez que ça a moins d'impact?

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Bien moi, c'est ce que je comprends depuis que je suis ici.

LA PRÉSIDENTE :

Bon, mais ça, c'est une question d'opinion.

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Ce que j'ai vu, ce que j'ai entendu.

LA PRÉSIDENTE :

En tout cas, c'est une question d'opinion. Mais si je posais la question au ministère des Transports ou au ministère de l'Environnement à savoir si une route avec une voie versus des travaux pour une deuxième voie, je ne suis pas sûre qu'on aurait la même réponse que vous, là.

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Peut-être.

LA PRÉSIDENTE :

Mais on va la poser. Monsieur Dugré.

M. JEAN DUGRÉ :

On va demander à monsieur Martel qu'il s'essaie de répondre.

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Bien, c'est justement suite à la remarque de monsieur Martel qui me fait dire ça, là.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y, tout à fait.

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Hier, c'est ce qu'il a dit. Excusez.

M. DONALD MARTEL :

Bien, je résumerais peut-être que... mettons que je poserais la question autrement : est-ce que la construction d'un quatre voies pourrait améliorer la situation actuelle?

Alors, moi je prétends que oui, j'ai expliqué hier qu'on anticipait un bilan environnemental global parce que tout en construisant une nouvelle chaussée, on allait faire la restauration d'une route qui a été construite depuis près de 50 ans puis qui a besoin peut-être d'un petit *renipage*.

LA PRÉSIDENTE :

Dans le sens où c'était apporté.

Le ministère de l'Environnement, qu'est-ce que vous en pensez?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Là, on a un projet qui... le projet qu'on doit analyser au niveau de l'acceptabilité des impacts, c'est un projet de construction d'une route à quatre voies divisées. Il est clair que ce projet-là a plusieurs impacts, comporte plusieurs impacts sur l'environnement lors de sa construction et lors de son exploitation.

Alors, c'est deux choses. Le fait de dire qu'on va corriger certains lieux dégradés actuellement le long de la route 175, je crois probablement qu'on va arriver à voir une amélioration de ces lieux-là, mais ça n'exclut pas du tout la probabilité qu'il y ait des impacts sur l'environnement lors de la construction de cette route-là.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, votre deuxième question, monsieur Simard?

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Bien, ça serait peut-être une couple de remarques, si vous permettez, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Je ne peux pas recevoir d'opinion, vous allez avoir toute la marge de manœuvre dans un mois pour les donner.

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Bien, ma question...

LA PRÉSIDENTE :

Commencez par «est-ce que».

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Oui, c'est ça. Est-ce que vous ne trouvez pas, Madame la Présidente, qu'à agir de cette façon, qu'on gaspille les taxes des citoyens?

LA PRÉSIDENTE :

Non, monsieur...

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Surtout que...

LA PRÉSIDENTE :

... je n'admets pas ce genre de commentaire, monsieur Simard. Je pense que tout le monde ici est sérieux dans sa démarche, autant le ministère des Transports que l'organisme que je représente, le BAPE, ainsi que tous les représentants des ministères qui sont ici.

Si les lois ont été faites, ce n'est pas pour rien. Je ne pense pas, j'ai bien expliqué lors du discours d'ouverture hier que même s'il y a eu des gains pour lesquels le BAPE s'est battu puis a défendu pour que les promoteurs tiennent compte des intérêts, des enjeux et du désir ou de la réception d'un projet dans un milieu, ils tiennent compte des gens de la place pour l'acceptabilité d'un projet, on ne peut pas exclure tous les autres éléments qui sont aussi importants. Il n'y a pas un élément qui est plus important que l'autre.

Et dans le présent projet, j'aimerais le rappeler, ce n'est pas un projet strictement pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, c'est un projet national d'une route nationale qui couvre un territoire qui concerne aussi une autre région et en plus une réserve faunique, une réserve naturelle.

Alors, c'est bien clair que pour moi, avant même d'avoir... de connaître aucune... toute la problématique que ça pouvait causer par rapport aux attentes que vous avez, j'aurais été très surprise qu'un projet comme celui-là ne se rende pas en audiences parce que, comme je disais hier, il y a des projets... tous les projets sont assujettis au-dessus de plus d'un kilomètre, avec telle distance, il y a des critères, bien sûr.

Mais pour des projets d'un kilomètre, deux kilomètres, on a des demandes d'audiences alors, imaginez 167, j'étais certaine qu'on en aurait parce qu'il y a des éléments qui sont crédibles. Alors, je ne pense pas que dans la démarche qui est faite actuellement qu'il y ait quoi que ce soit qui est perdu pour... ne serait-ce que dans un contexte de développement durable et ne serait-ce que pour la société en général.

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Votre réponse est excellente, madame.

En terminant, laissez-moi vous dire une chose, je pense que le projet à quatre voies ce serait le plus beau projet de développement durable qu'on ne pourrait pas avoir au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mais j'attends votre mémoire, monsieur, Simard que je vais écouter avec attention.

M. JEAN-EUDES SIMARD :

Si les fonctionnaires veulent en faire un, je vais être d'accord.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vais maintenant demander au ministère des Transports s'il veut bien présenter leur capsule sur la grande faune, s'il vous plaît. Merci.

M. JEAN DUGRÉ :

Monsieur Martel va le réaliser, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. DONALD MARTEL :

Alors, la première diapo de la présentation, on l'a passée ensemble tout à l'heure; je vais passer à l'autre.

Je veux faire ici un petit résumé de ce qu'on a exposé dans le rapport principal de l'étude d'impact sur l'environnement. Alors, on prévoit, avec l'aménagement d'une route à deux chaussées séparées, une diminution de 50 % des collisions avec la grande faune. Alors, on a mentionné ça à la page 243 du rapport d'étude.

Pourquoi on amène cette prétention-là en plus du fait qu'au niveau sécurité, un quatre voies par rapport à un deux voies, monsieur Turgeon l'a expliqué cet après-midi, il y avait déjà une anticipation de 50 % de la sécurité? C'est que vis-à-vis la grande faune, on va améliorer la géométrie de la route actuelle.

Alors, de ce fait, nous éliminons les collisions frontales. Les distances de visibilité à l'arrêt vont être améliorées, elles vont toutes revenir aux normes de conception pour une route

qui est affichée à 90 kilomètres heure. Alors ça, c'est du travail sur les courbes en plan puis sur les courbes en pente également.

Les pentes de talus de la route vont être plus douces. Alors dans le profil en travers qui apparaît dans l'étude d'impact sur l'environnement, on a montré que le concept géométrique de la route était des pentes de talus de quatre dans un. Alors, ça veut dire que pour quatre mètres, j'avance de quatre mètres, je monte d'un mètre. Alors qu'à l'heure actuelle, on a plus environ entre un et demi dans un à deux dans un.

De plus, on va appliquer une gestion de la végétation, j'en ai parlé un petit peu hier, c'est qu'on va faire en sorte qu'on ne retrouve pas de corridor sur le tronçon de la route 175 comme on en voit maintenant à certains endroits où est-ce que la végétation est très très près du fossé de la route, ce qui cause des problèmes de visibilité dans les courbes, ce qui fait un corridor plus sombre aussi à l'aube et au crépuscule, qui sont les temps où est-ce qu'il y a plus d'accidents avec les originaux.

Dans la gestion de la végétation aussi, qu'est-ce qu'on va faire, c'est qu'on va faire des plantations, les plantations d'arbres vont être à 12 mètres de la voie de circulation. On va choisir aussi les essences pour ne pas que ce soit attractif, pour ne pas non plus que les essences, que les hauteurs des arbustes dépassent un mètre... 1.1 mètre. Parce qu'il y a eu une étude de faite au niveau visuel par rapport à la grande faune puis on a statué qu'il ne fallait pas avoir de plantations plus hautes que cette mesure-là.

De plus, dans un deuxième volet, on va procéder à l'élimination totale des mares salines par des travaux de drainage. C'est un programme que le ministère des Transports a initié en 1997 sur l'ensemble de la réserve faunique des Laurentides. Sur les routes 175 et 169, on avait inventorié à l'époque 80 sites où est-ce qu'on considérait qu'il y avait de l'accumulation d'eau saumâtre puis il y a une équipe au ministère des Transports qui a décidé de procéder à la correction de ces sites-là pour diminuer un peu l'effet attractif des sels sur l'orignal.

On a commencé ces travaux-là en 97, comme je le disais, puis on le fait de trois façons : Il y a les équipes des centres de service du ministère des Transports qui en fait pour une partie; on peut aussi donner des contrats à l'entreprise privée et à chaque fois qu'on a procédé à des travaux de correction de routes depuis 97, toute la liste de tronçons qu'on vous a présentée jusqu'à maintenant, à chaque fois il y a une attention particulière qui était accordée aux mares salines existantes, c'est-à-dire qu'on procédait aux correctifs de drainage en même temps.

Le troisième point qu'on a présenté dans notre étude d'impact, c'est l'application de mesures particulières. Alors, il y a déjà des éléments que le Ministère appliquait, on veut y aller avec d'autres mesures ou des mesures supplémentaires, on parle des clôtures, on parle de passages pour la grande faune parce que je vous ai précisé hier qu'on ne pouvait pas faire de clôtures sans jumeler ça à des passages pour ne pas créer d'effet barrière.

On va aussi avoir besoin d'éclairage à certains endroits. On vous expliquera un petit peu plus tard où exactement. On a travaillé aussi au niveau de la signalisation routière. Je vais vous

en montrer aussi des exemples, j'ai des photos de ça. Puis on travaille très fort aussi au niveau de la communication.

Ici dans la région, peut-être plus au nord un petit peu, mais dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, comme le disait tantôt un intervenant, effectivement on se pose souvent la question : «As-tu vu un orignal?» La population est très intéressée par la problématique. Alors, le ministère des Transports depuis quelques années procède, le printemps et l'automne, soit dans les périodes les plus problématiques, à des conférences de presse, à des articles dans les journaux, on répond à des entrevues avec les médias et certaines autres choses que je vais vous présenter aussi un petit peu plus tard. Alors, ça c'est un petit peu la situation qui a été présentée dans l'étude d'impact.

Notre rapport d'étude d'impact a été déposé en novembre 2003. Depuis ce temps, étant donné qu'on savait qu'il y avait quand même une période de procédures, là, à laquelle le ministère de l'Environnement devait consulter ses partenaires, nous, on en a profité pour approfondir un petit peu la problématique de la grande faune dans la réserve.

Alors, on a mandaté une firme privée, qui est la même d'ailleurs qui a participé à l'élaboration de l'étude d'impact sur l'environnement, puis ce qui a été un petit peu le but de ça, ce qui était le mandat du Ministère, c'était de dire à nos spécialistes : «Essayons de décortiquer des zones homogènes pour être capables d'y aller avec un plan d'intervention, avec des éléments de priorité.»

Alors, le rapport d'analyse de la problématique de la grande faune, qui fait partie des documents déposés par le promoteur, puis qui est sur le site du Bureau d'audiences publiques, on retrouve cette figure-là vers la fin du document.

Ça fait qu'on a sectionné le territoire en huit secteurs. Bon. On n'a pas donné un mandat, nous, de dire : «Tu nous le divisez en huit, tu le divises en six ou en 14», c'est que notre spécialiste y a été... a essayé de regrouper les éléments qui étaient le plus communs, puis ses critères d'analyse étaient la géométrie de la route actuelle, alors où est-ce qu'on avait des courbes peut-être problématiques, les hauteurs de remblai, les hauteurs de déblai, la proximité de la végétation, et cetera.

Il y a été aussi avec le nombre de collisions. Comme je l'ai mentionné cet après-midi, sur la carte que vous retrouvez sur le mur en arrière puis qui fait partie du présent rapport, pour chaque kilomètre on a le nombre de collisions depuis 1991. Ça fait que ça aussi c'est un indicateur pour nous pour considérer cette problématique-là.

Le dernier item, c'était de bien connaître la qualité de l'habitat de l'orignal, parce que qu'est-ce qui explique la présence de l'orignal à des endroits particuliers, c'est la qualité de l'habitat, c'est l'abondance de nourriture, c'est des aires d'abris. Alors, tout ça a fait partie des critères d'analyse.

Pour chacun de ces secteurs-là, on a demandé à notre spécialiste de nous élaborer une fiche que vous retrouvez aussi dans le rapport. Puis dans cette fiche-là, vous retrouvez un petit peu... on voulait avoir le contexte de chacun des secteurs pour essayer de comprendre, là, c'est quoi d'autres facteurs qui pourraient influencer la présence de l'orignal.

Alors, chacune des fiches présente la description physique du milieu, donne des données sur l'exploitation forestière, parce que je le répète, on est dans une zone d'exploitation forestière, même si c'est une réserve faunique. On décrit un petit peu l'habitat de l'orignal pour chacun des secteurs. On présente les activités de chasse. Ça, c'est quand même un élément assez intéressant.

Pour chaque kilomètre carré, vous avez sur la carte les récoles d'orignaux qui se sont faites dans la réserve. Alors, ça donne un petit peu une indication aussi, là, de la fréquentation de l'orignal. On a la répartition des collisions. On a l'historique des interventions qu'on a faites au niveau de la grande faune. Parce que tout à l'heure je vais vous expliquer que le ministère des Transports n'a pas attendu un projet de quatre voies pour intervenir au niveau de la grande faune. On travaille sur ce dossier-là depuis 1997, plus à fond.

On finit par un diagnostic pour chacun des secteurs et on y retrouve aussi des recommandations.

Alors, depuis le dépôt de l'étude d'impact et le dépôt de ce rapport-là, bien le ministère des Transports, à l'aide de nos spécialistes des régions de Québec et de Saguenay, on a évalué ces recommandations-là, on en a discuté avec les autorités, puis c'est... les recommandations qui ont été retenues vont vous être présentées ici ce soir.

Avant de passer à ces recommandations-là, je voulais juste quand même montrer ce profil. Alors, c'est la représentation de la route 175, mais en profil. On est habitués de la voir en plan, puis c'est quand même – excuse, j'aimerais ça que tu reviennes à la précédente, il me restait un petit point à préciser.

Oui, ce que je voulais dire ici, c'est que vous avez la localisation du projet de la zone d'étude, alors on part du kilomètre 84, qui est la limite sud de la réserve faunique des Laurentides, au kilomètre 135, vis-à-vis du lac Jacques-Cartier nous avons L'Étape; au kilomètre 166, on a l'intersection de la route 169 qui se dirige vers Alma et la région du Lac-St-Jean. Le lac Tourangeau, le kilomètre 180. Et finalement, l'extrémité nord du projet, l'entrée de Laterrière, au bas de la côte Clairval, au kilomètre 227.

Alors, les zones de priorité, je vais vous nommer les trois premières, là, pour accélérer un petit peu ma présentation. Il y a une zone qui se distingue des autres, dans cette zone-là, on retrouve près de la moitié des collisions dans toute la route 175 par année, c'est la zone en rouge, la zone de priorité 1.

Ensuite, on a des zones de priorité 2. On en a une dans le nord, on en a une dans le sud. Celle-là dans le sud part du kilomètre 84 et se termine au kilomètre 109. Elle est bordée

par le parc de la Jacques-Cartier à gauche. Un endroit d'ailleurs, en passant, où est-ce qu'il n'y a pas de chasse, alors ça peut expliquer aussi une présence accrue de l'orignal.

On a aussi une zone de priorité 2, qui se trouve au sud de la 1, alors c'est le secteur du lac Tourangeau.

Ces zones-là que vous voyez en plan, je vais vous les montrer en profil, parce que je veux vous faire remarquer que les bons habitats pour l'orignal sont aux extrémités de la réserve. Alors, vous voyez ici, là, juste pour vous situer un petit peu, ce qu'on a ici en abscisse, c'est les kilomètres, O.K., alors on part du kilomètre 50 dans la Ville de Québec, jusqu'à l'extrémité du projet au kilomètre 227, puis ce qu'on a mis c'est l'altitude, c'est quand même assez intéressant. Comme point de repère, le fleuve St-Laurent est au niveau zéro, la rivière Saguenay est au niveau zéro.

Comme image aussi, le toit du complexe G à Québec est à l'altitude 200. Le plus haut sommet dans notre zone d'étude, près du corridor routier, c'est le mont François de Laval, qui culmine à 1082 mètres. Ce mont-là est au kilomètre 113, pas tellement du centre du ministère des Transports au kilomètre 110.

Ça fait qu'on voit la différence, là, entre le fleuve St-Laurent et la rivière Saguenay, on a quand même 1082 mètres de dénivelé.

Alors, du bas du tracé de la route 175 jusqu'à environ dans le secteur justement, là, du mont François de Laval, et pour l'extrémité du lac Tourangeau jusqu'en bas de la côte Clairval, si on regarde, par exemple, les domaines bioclimatiques au Québec, on est dans le secteur de la forêt boréale, puis on est dans le domaine de la sapinière à bouleau blanc. Donc, un domaine qui est agrémenté de conifères et beaucoup de feuillus.

Cependant, sur le dessus, en haute altitude, l'habitat est beaucoup moins bon pour l'orignal. Cependant, on retrouve du caribou. On a environ 80 individus de caribous qui ont été introduits dans les années 60, à la fin des années 60.

Alors, dans ce secteur-là, même quand on passe en voiture puis qu'on porte attention, on se rend compte qu'on n'a pas la même végétation, là. Puis d'ailleurs, quand on regarde au niveau des domaines bioclimatiques, on n'est plus dans le domaine de la pessière à mousse, puis même si on revient un petit peu vers le parc des Grands Jardins où est-ce qu'il y a des sommets encore un petit plus hauts, on tombe même dans la pessière à lichen, qui s'apparente un petit peu au domaine de la taïga, où on est-ce qu'on retrouve extrêmement de caribou.

Alors, voilà un petit peu pour la localisation plan et relief.

Cette carte-là, cette diapo-là, je vais la passer très rapidement parce qu'on en a déjà parlé, là, c'est juste ici d'énumérer tout ce qu'on retrouve sur la carte, on en a déjà parlé. Je passe à l'autre.

Là, j'y vais avec... je dirais avec le punch de la soirée, j'y vais avec les recommandations, là, qui n'ont pas encore été publiées parce que les dernières décisions de nos gestionnaires sont assez récentes, mais ça va représenter les engagements du ministère des Transports au niveau des interventions pour la grande faune.

J'y vais du sud au nord. J'ai divisé la carte en deux, là, pour être capable d'entrer toutes les informations. Alors, la première partie, ce sera du kilomètre 84 jusqu'à l'intersection de la route 169.

Ce que le ministère des Transports se propose de faire, dans un premier temps, c'est l'aménagement d'une clôture métallique du kilomètre 84 au kilomètre 109, avec éclairage aux extrémités pour éviter les effets de bouts, et un passage pour la grande faune sous la route au kilomètre 94,6. Au kilomètre 94, 6, c'est le cours d'eau qui est la décharge du lac à Noël vers la lac à L'Épaule, près de l'entrée du secteur du parc de la Jacques-Cartier. Alors, première intervention.

Là, je vais dire première intervention, deuxième intervention, mais ce n'est pas nécessairement les interventions dans le temps, là, c'est pour la présentation.

Deuxième point, dans le secteur où est-ce qu'on a présence de caribou, on va y aller aussi avec l'installation de panneaux indiquant un risque élevé de collision avec le caribou, du kilomètre 117 au kilomètre 127.

Alors, de la même façon qu'on a signalé des zones à risque élevé et très élevé pour l'orignal, on va faire la même chose avec le caribou, là, parce qu'on se rend compte, là, depuis l'année dernière, il y a des fréquentations qui augmentent. On n'est pas encore capables de dire exactement pourquoi, nos spécialistes ne sont pas capables de déterminer la cause, mais on s'est rendu compte qu'il y avait comme une migration des aires d'hivernage du caribou, ça fait que dans ce secteur-là on a certaines problématiques.

Troisième point, aménagement d'un passage pour la grande faune sous la route 175, au kilomètre 128, 3, qui correspond à la rivière Jacques-Cartier.

Je vous ai dit cet après-midi : pas de clôture sans passage, mais on peut faire un passage sans clôture. On est dans un secteur de priorité 4, on ne veut pas y aller immédiatement avec une méthode de contrôle que j'appelle lourde, là. Il y a des méthodes d'intervention que j'appelle légères, comme jouer sur la signalisation ou des exemples que je vais montrer aussi un petit peu plus loin.

Alors, on ne veut pas y aller immédiatement avec une intervention lourde parce que le nombre de collisions ne le justifie pas encore, mais étant donné qu'on a la possibilité, on a deux ponts à construire à cet endroit-là qui ont un gabarit important, puis ça ne coûte pas tellement cher au ministère des Transports pour aménager tout de suite des passages pour la grande faune, alors on le fait... on applique le principe de précaution.

On va le faire, puis si au cours des années, dans nos suivis sur la grande faune, on voit le besoin d'y aller avec des clôtures, on aura déjà un passage qui va être aménagé.

Une autre intervention, un petit peu au nord... dans la partie nord du lac Jacques-Cartier, on va y aller aussi d'installations de panneaux indiquant un risque élevé avec un caribou, du kilomètre 139 au kilomètre 144. Là aussi on a une présence accrue de caribous.

En passant, des caribous, depuis les 14 dernières années, il y a eu 10 collisions avec le caribou, là. Ça fait que c'est quand même beaucoup moins important que l'orignal, mais il reste qu'il n'y a pas une grosse population non plus. Puis même si ça frappe moins fort un petit peu qu'un orignal, c'est encore pire qu'un chevreuil. Alors, on veut quand même éveiller l'attention du conducteur.

Alors, voilà pour la partie sud. On va y aller avec la partie nord.

On part de l'intersection de la route 169 toujours, puis on va aller jusqu'à l'extrémité du projet. Dans un secteur de priorité 2 qu'on vous a montré tout à l'heure, puis encore là, c'est une preuve que le Ministère n'a pas attendu l'étude d'impact pour faire des interventions. À l'automne 2002, on a aménagé déjà cinq kilomètres de clôture dans... à ce moment-là, on n'avait pas encore, là, les zones de priorité 1 à 4, mais cependant, on avait déjà... on y avait déjà été avec les zones à risque élevé et risque très élevé.

Alors pour nous, c'était une zone à risque très élevé. C'est une zone de priorité 2 suite au rapport qui a été déposé. Alors, on va continuer le suivi des aménagements qui sont déjà faits, c'est-à-dire une clôture électrique et passage sous un pont qui est la décharge du lac Tourangeau.

Et, pour compléter, dans notre zone de priorité 1, on y va avec une clôture métallique également, du kilomètre 190 au kilomètre 214, toujours avec éclairage aux extrémités, sauf qu'à cet endroit-là on va avoir deux passages pour la grande faune, parce que la topographie le permettait. Alors, on va avoir un passage au droit de la rivière Gilbert au kilomètre 198,1; et on va avoir un autre passage au droit de la rivière Cyriac, au kilomètre 210.

Alors, voilà pour les mesures d'atténuation qui représentent l'engagement du ministère des Transports dans le cadre de ce projet-là.

À la diapositive suivante, bien c'est celle-là que j'ai montrée hier, donc je vais passer vite, un exemple de clôture électrique. La clôture métallique, c'est un équipement qui ressemble à ce qu'on voit ici, c'est-à-dire un grillage métallique d'une hauteur de 2,4 mètres.

Les passages sous les ponts, on les a vus aussi hier, on les passe quand même assez vite. Et on a certaines normes de dégagement quand on aménage des sentiers de part et d'autre.

Alors, le passage que j'ai montré avant, bien c'est un sketch qui apparaissait dans le rapport de 2004. Ici, on a la vraie vie, c'est celui qu'on a fait au lac Tourangeau, au kilomètre 178. On a des équipes qui font le suivi de la fréquentation de nos zones d'intervention dans la réserve faunique des Laurentides, puis les derniers relevés qu'on a eus à cet endroit-là, c'est qu'on note deux à trois passages d'orignal par année... bien plutôt durant l'été parce que l'hiver ça ne voyage pas. Puis il y a même l'ours, on s'est rendu compte qu'il y avait des pistes d'ours, là, qui empruntaient ce passage-là.

On va aller à l'autre. Est-ce que vous me permettez... ça, je pourrais faire ça en trois minutes, juste résumer, donner un exemple de chacune des interventions que le Ministère fait déjà depuis plus de... bien, depuis près de 10 ans et qu'on s'engage aussi à continuer au cours des prochaines années.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. DONALD MARTEL :

Alors, ça se divise en quatre volets. On travaille sur l'usager de la route, on travaille sur l'attrait de la route, les méthodes de contrôle on les a déjà réglées, mais on va passer juste la page titre, et on y va aussi avec l'acquisition de connaissances.

Le volet 1, quand on dit qu'on travaille sur l'usager de la route pour éveiller un petit peu l'attention du conducteur, en plus du plan de communication que je vous ai expliqué tout à l'heure, on publie des affiches de cette allure-là dans les dépanneurs de part et d'autre de la réserve, dans les postes d'essence, dans les restaurants, on y va aussi des dépliants qui attirent l'attention, des conseils de sécurité. Il y a des vidéos qui sont disponibles, des napperons, même chose, des napperons qu'on distribue aussi dans les commerces à proximité.

Il y a aussi, sur l'usager, de la route des infrastructures qui sont le long du corridor, on a des panneaux 8 X 12 qui essaient d'éveiller l'attention du conducteur, là, pour dire : *Prudence, les orignaux ne sont pas toujours sur les panneaux.* Ça fait que ça, ça fait partie du plan de communication provincial du ministère des Transports.

Lorsque je parlais de signalisation, ça, c'est quand même un programme assez intéressant, en 2001, on a retiré le long du corridor tous les petits panneaux qu'on est habitués de voir, là, depuis de nombreuses années qui mesuraient 900 millimètres 900 millimètres qui ont été posés un petit peu par n'importe qui de façon aléatoire, bon, bien quand il y avait 2-3 collisions, on pouvait décider qu'on déplaçait le panneau, bon.

Là, ce qu'on a fait, c'est qu'on a fait une évaluation globale des collisions sur la route 175, on a été capables de déterminer des zones risque élevé et très élevé; on a surdimensionné les panneaux, au lieu de 900 millimètres, on a 1200 millimètres par 1200 millimètres, et on les a agrémentés de panonceaux pour vraiment dire : bon, bien ici, tu es dans une zone à risque

élevé de tant de kilomètres ou tu es dans une zone de risque très élevé de tant de kilomètres. On a travaillé aussi, là, sur le degré de réflexion, là, sur le gradiant, hein. Alors, on a un gradiant qui fait que ça réfléchit plus avec les phares des automobiles.

Le volet 2, quand je parle de réaménagement de mares salines, bien c'est des travaux de cette allure-là. C'est qu'on va sur les lieux mêmes puis avec de la machinerie lourde – suivant – on vient travailler... c'est ça une mare saline. Quand on parle de mares salines le long du corridor routier, là, je parlais qu'on en avait... on en avait 80 sites, là, une mare saline c'est ça, c'est un endroit, là, où est-ce que les eaux stagnent, l'épandage de sel, bon, bien les eaux saumâtres demeurent dans cet endroit-là, l'orignal vient piétiner parce que c'est une bête qui a besoin de sel, alors il vient piétiner dans ces endroits-là. Ça fait que nous ce qu'on fait, c'est qu'en plus de corriger le drainage de l'endroit – suivant – on recouvre d'un lit de pierres, pour s'assurer que la bête ne vient pas... ne retourne pas sur les lieux – suivant.

On a profite aussi pour travailler au niveau du drainage dans les fossés de la route, ça, ce n'est pas moi qui l'ai mis là, il était vraiment sur les lieux. -- Si tu veux revenir de un là --

LA PRÉSIDENTE :

À droite, là?

M. DONALD MARTEL :

Alors voilà, c'est qu'on fait des travaux de terrassement, on sort l'eau de l'emprise de la route, là, pour la diriger vers la végétation.

La suivante, une fois qu'on a terminé, on y va aussi avec des empierrements. On a une preuve que ça fonctionne très bien : on voit que l'orignal est disparu!

Les sites... pour éviter que, par exemple, les gens des services publics, mettons que, bon, bien il y a le déplacement d'une ligne électrique ou quoi que ce soit, ou des travailleurs forestiers des fois qui viendraient aménager un chemin, pour être certain que les gens soient conscients que ces sites-là ce sont des sites de réaménagement faunique, on installe un petit panneau.

Alors, les panneaux, là, qu'on voit tout le long de la route, de temps en temps, c'est pour des... lorsque c'est le long d'un cours d'eau, souvent c'est les gens de Faune et Parcs, là, qui ont procédé à des aménagements pour le poisson. Mais lorsque vous voyez ça à l'intérieur d'un lit de pierres comme ça – on va passer à l'autre diapo – bien, c'est la présence d'un panneau comme ça qui indique qu'on a procédé au réaménagement des mares salines, puis ça fait partie du programme de réduction des accidents avec la grande faune du ministère des Transports du Québec.

Lorsqu'on travaille au niveau des mares salines, lorsqu'on réaménage des mares salines, pour s'assurer que l'orignal, ou du moins, pour aider à ce que l'orignal ne revienne pas jouer aux

mêmes endroits, on va aménager en périphérie dans la forêt ce qu'on appelle une saline de compensation.

Alors, on a des équipes qui vont alimenter ces salines-là deux à trois fois par année, sur des sites qui sont déterminés par nos spécialistes pour... puis on va aussi aller installer ça dans des couloirs de migration intercepteurs, là, on va aller les intercepter dans leurs arrivées vers la route pour qu'ils s'arrêtent à ces endroits-là puis qu'il compensent leur besoin au sel plutôt que de venir sur le bord de la route.

On fait un suivi des aménagements aussi. Alors, on parle beaucoup de programmes de suivi quand on parle en environnement, bien on en fait aussi sur nos aménagements de mares salines.

Si on constate par exemple... comme ici, là, on voit, là, il y a des endroits qui ont été moins empierrés, ça fait que si on constate qu'il y a une trop grande fréquentation, on peut retourner avec un, deux ou trois voyages de pierres, là, pour compléter les aménagements.

Les méthodes de contrôle on les a vues, on passe au suivant.

On profite aussi de tout ça, là, de tout... quand même, les argents qui sont investis dans ce domaine-là, pour qu'il soient bien dépensés, qu'ils soient bien investis, alors on en profite pour faire la caractérisation de l'habitat de l'orignal. Ça, le ministère des Transports participe à ces travaux-là avec des spécialistes de la faune.

On fait des inventaires aériens. Comme par exemple, on a déterminé en l'année 2000, là, qu'on a retrouvé 212 orignaux en période hivernale dans 72 ravages, là, qui étaient localisés à moins de deux kilomètres de la route.

On fait du suivi télémétrique aussi. Pendant une période de trois ans, on a mis des colliers sur 30 bêtes pour essayer de voir, bon, bien c'est quoi la fréquentation? Pourquoi est-ce que l'orignal coupe notre route à tel endroit? C'est quoi la grandeur de son aire vitale? C'est quoi ses déplacements? Est-ce qu'il fréquente les mares salines? Alors ça, c'était un petit peu pour répondre à toutes ces questions-là puis d'avoir une meilleure connaissance.

On fait toujours le suivi des accidents, bien entendu, pour voir si on s'améliore ou pas, et on travaille aussi sur une revue de littérature pour savoir ce qui se passe à travers le monde, là, puis être au fait. Ça fait qu'on est en échanges avec des partenaires dans d'autres provinces ou dans d'autres pays.

Un exemple d'acquisition de connaissances, j'en ai parlé un petit peu hier, c'est notre fameuse traverse sous la chaussée avec un détecteur laser, dans la réserve faunique des Laurentides, mais sur l'autre route.

Ma dernière diapo, c'est qu'en plus de toutes ces interventions-là, on va y aller de mesures ponctuelles. Quand il y a certains problèmes qui surviennent puis que, bon, on

commence à procéder à nos analyses, avant d'y aller avec une intervention dite lourde, que ce soit par exemple par installation d'éclairage ou installation de clôture avec des passages, bien, pour faire une intervention de première ligne, on y va avec l'installation de panneaux à messages variables.

On le fait, par exemple, sur la route 175, là, dans des périodes critiques, dans certains secteurs pour vraiment dire à l'usager de la route : «Bien regarde, là, on en a pour deux mois quand dans cet endroit-ci il y a beaucoup de collisions avec les orignaux, ça fait qu'on attire l'attention.»

Alors, voilà ce qui termine la présentation.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, monsieur Martel.

M. DONALD MARTEL :

Ça me fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, juste pour préciser que le registre est maintenant fermé. J'ai encore quelques personnes à appeler pour le questionnement. Avant, je vais proposer à mes collègues si vous avez des questions sur cet aspect-là. Oui?

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Alors, si j'ai bien compris, en remplissant votre mandat de cette façon, on devrait réduire les accidents de l'ordre de 50 %. Disons que c'est, selon vous, un objectif réalisable actuellement?

M. DONALD MARTEL :

Oui. On parle de 50 % dans les zones où est-ce qu'on ne mettra pas de méthodes de contrôle lourdes, où est-ce qu'on ne mettra pas de clôtures. Dans les 50 kilomètres de zone où est-ce qu'on met de la clôture, d'après les expériences vécues dans d'autres provinces ou dans d'autres pays, on prétend diminuer les accidents jusqu'à 98 %.

Pourquoi ce n'est pas 100 %? C'est parce qu'il peut arriver que des orignaux réussissent à s'introduire à l'intérieur des clôtures, là, soit par les accès forestiers, même si on va avoir quand même certaines mesures de contrôle, ou par les extrémités, ou quelquefois, bon, mettons, un arbre tombe sur une partie de clôture et puis le temps qu'on vienne faire une réparation, bien, il y a un animal qui s'insère à l'intérieur, bien, on n'est jamais sûr à 100 %. Mais où est-ce qu'il y a de la clôture, on prétend se rendre jusqu'à 98 %.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Dans l'étude d'impact, on avait, à ce moment-là, une recommandation que vous n'avez pas parlé ce soir et je voulais savoir si elle est enlevée ou non, c'était d'augmenter les prélèvements par la chasse sportive à certains kilomètres de la route. Est-ce que c'est quelque chose que vous avez abandonné ou vous discutez toujours de cette question-là avec la faune, je pense bien?

M. DONALD MARTEL :

Oui. Effectivement, je n'en ai pas parlé puis c'est bien de me le rappeler. On a proposé effectivement que... peut-être augmenter les activités de chasse, parce que dans nos discussions constantes avec les gens de la Sépaq et les gens de la Fapaq, on s'est rendu compte que le quota de récolte d'orignal par année n'était pas à son maximum, là. Je pense qu'il y a comme un droit de, mettons, 14 ou 15 %, puis je crois que la récolte actuelle joue alentour de 12 ou 13.

Ça fait qu'on s'est dit : est-ce qu'il n'y aurait pas la possibilité d'augmenter un petit peu la pression de chasse dans un corridor de 10 kilomètres de part et d'autre de la route? On a eu une réception positive des responsables de Faune Québec. Cependant, là, dans toute la préparation du projet, on n'a pas fait de nouvelles rencontres, mais peut-être que les gens de Faune pourraient répondre à cette question-là, où est-ce qu'on en est dans le dossier.

LA PRÉSIDENTE :

Madame Dubreuil.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Effectivement, nous autres, on serait en accord avec la possibilité de regarder comment pourrait être augmenté le prélèvement faunique dans ce secteur-là.

Par contre, il y a des balises qui sont assez claires, là, pour le prélèvement d'orignaux dans la réserve faunique des Laurentides. C'est fixé à 15 %, alors que dans le reste du territoire, ce qu'on appelle le territoire libre, là, les territoires non structurés, c'est 20 %. Donc, la réserve faunique, on veut conserver un prélèvement qui est inférieur à ce qu'on trouve à l'extérieur dans les territoires libres.

Effectivement, comme le disait monsieur Martel, la Sépaq ne prélève pas ce 15 %, elle en prélève moins, d'autant plus qu'on sait que, effectivement, elle prélève à peu près 12… elle a prélevé 12 % en 2003, 10 % en 2002, tout ça à partir de chiffres qui datent d'inventaires assez anciens, qui nous donnent une densité d'orignaux de 2.4 orignaux par 10 kilomètres carrés.

Or, on sait bien qu'il y a une augmentation de la population à la grandeur de la réserve faunique, c'est variable selon les secteurs, selon les habitats, mais tout le monde est à peu près

convaincu qu'on a changé d'ordre de grandeur. Donc, il y a probablement de la place pour réaménager, pour augmenter le taux de prélèvement.

Maintenant, pour ce qui concerne les modalités, le comment, c'est avec la Sépaq qu'il faut regarder ça parce que c'est la Sépaq qui gère les modalités de pêche puis qui va être capable de dire au ministère des Transports : «Bien oui, c'est possible, compte tenu de notre organisation actuelle» ou : «Non, ce n'est pas possible parce que notre offre de chasse actuelle fait en sorte que ce serait compliqué d'aller chasser sur les bords de la route». Ça, c'est des détails que c'est la Sépaq qui doit regarder ça avec le ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Alors, je continuerais peut-être avec madame Dubreuil, si c'est possible.

Et là, je change d'animal, je pense au caribou. Et, bien sûr, on nous a présenté, avec le MTQ, une planification pour réduire les accidents, mais le caribou étant une espèce qui est quand même en petit nombre dans le parc, est-ce que simplement les panneaux, en ce qui vous concerne, en particulier dans la zone du kilomètre 139 à 145 où, jusqu'à tout récemment, je crois, tous les accidents avec le caribou étaient arrivés, est-ce que ça vous satisfait comme démarches actuellement entreprises par le MTQ?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Bien, tout d'abord, j'aimerais dire qu'effectivement, on est très préoccupés par la situation du caribou et que, étant donné le nombre d'animaux, tout décès additionnel supplémentaire dû aux accidents routiers est problématique.

Cependant, ce n'est pas le seul problème par rapport au caribou, il y a d'autres problèmes liés à la route que les collisions qui, dans le fond restent... même si elles sont peu nombreuses, restent importantes par rapport à la population qui est entre 60 et 80 individus.

Les autres problèmes c'est le... un des autres problèmes, c'est le cloisonnement que la route apporte par rapport à l'aire de distribution du caribou qui est située de l'autre côté, côté ouest de la route 175.

Il y a une partie assez importante de l'aire de distribution, de l'aire de répartition du caribou qui se trouve côté ouest et qui sert à la dispersion du caribou durant l'été et qui présente des habitats intéressants pour son alimentation. Alors, il faut qu'il puisse atteindre ces habitats-là et il faut aussi qu'il puisse retourner, donc retraverser, pour les habitats d'hivernage, rejoindre ces autres habitats d'hivernage. Alors, il faut…

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Alors, si je reprends ma question, est-ce que la planification, là, qui nous est présentée par la MTQ pour cette question du caribou vous satisfait ou si vous avez encore des discussions qui…

Mme CHANTAL DUBREUIL :

On a encore des appréhensions, on a encore des appréhensions. Il va falloir continuer à travailler sur les mesures de mitigation pour voir comment est-ce qu'on peut, nous autres, être sécurisés encore plus, là, qu'il n'y aura pas d'impact additionnel, parce qu'on a aussi une perte d'habitat, là, de 12 hectares, là, d'habitat privilégié par le caribou dans tout ça, là. C'était le troisième problème, là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Vous mentionnez les pertes d'habitat?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Oui. Bien, le déboisement de la 175 fait perdre environ -- c'est dans l'étude d'impact, là – 12 hectares d'habitat du caribou.

C'est sûr que par rapport à son aire de répartition qui est 3000 kilomètres carrés, ça reste quand même très marginal, mais c'est important à signaler également. Ce n'est pas le pire des problèmes qu'on a, là, le pire, c'est les accidents routiers et le cloisonnement, l'impossibilité pour le caribou d'accéder à ces aires de…

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

C'est l'isolement des populations?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

C'est ça. Puis s'ils restent d'un côté de la route, on pense aussi qu'il peut y avoir... étant donné que les caribous pourront… se disperseront moins, on pense qu'il peut y avoir une prédation par le loup qui va être accentuée.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Mais j'allais vous demander : est-ce qu'il y a d'autres espèces qui sont vulnérables ou qui pourraient être affectées par l'effet de barrières, justement, créées par l'élargissement de l'emprise ou les différentes mesures qui seraient mises de l'avant?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Bien, je dirais, d'une façon générale, là, que plus les espèces ont un petit domaine vital, plus l'effet de cloisonnement, la fragmentation va être importante pour elles.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Alors, dans le cas d'une espèce comme le loup, est-ce que c'est préoccupant?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Non. Bien, le loup a un très grand domaine vital et il va devoir traverser la route pour occuper son aire vitale et c'est moins préoccupant que le caribou, c'est sûr, parce que la population est dans un meilleur état.

Il y a quand même également des collisions avec le loup mais le loup essaie quand même d'éviter… comment dire… c'est un animal craintif, là, qui va tenter le plus possible d'éviter de se rapprocher de l'emprise routière, mais il va devoir le faire puis il va souvent réussir à traverser sans qu'il y ait de collision.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Il n'a pas le même comportement qu'un cervidé ou…

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Non. Encore qu'on connaît assez mal le comportement du loup par rapport aux routes parce qu'il n'y a pas eu d'étude là-dessus, contrairement à l'orignal. En tout cas, s'il y en a eu, il y en a eu beaucoup moins que par rapport à l'orignal.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K. Merci.

Moi, j'aurais une question pour monsieur Martel. Est-ce que le loup emprunte les fameux passages qu'il est question d'installer? Est-ce que vous savez si ça peut aussi s'appliquer au… est-ce que le loup l'emprunterait?

M. DONALD MARTEL :

À l'heure actuelle, on a simplement… on a seulement un passage pour la grande faune et dans le secteur du kilomètre 178, comme je disais, au lac Tourangeau. Dans ce secteur-là, il y a moins de présence de loups. Nous, à l'heure actuelle, là, comme observation de loups au nord de la 169, on en a juste un dans les trois dernières années.

Cependant, au niveau du loup, c'était un petit peu plus dans le secteur sud, là, qu'on avait eu du questionnement dans le rapport d'étude d'impact et dans les questions des partenaires. On avait eu une problématique qui avait été soulevée par les représentants de la Sépaq du parc de la Jacques-Cartier. Ils nous avaient dit qu'il y avait eu des mortalités au niveau du loup à la hauteur du kilomètre 100, autrement dit, une dizaine de kilomètres, là, un petit peu plus bas que le Mont François de Laval qu'on montrait tantôt.

Ça fait que la manière qu'on a expliqué ces accidents-là, c'est qu'on a un site de carcasses d'animaux morts. Quand on les récupère, ces animaux-là, il faut qu'on en dispose. Alors, notre site est du côté opposé au parc Jacques-Cartier puis la meute de loups serait justement dans le secteur du parc Jacques-Cartier.

À ce moment-là, ce qu'on propose, nous, c'est une rencontre avec… bien, la rencontre a déjà été offerte, là, mais on veut faire une rencontre à court terme avec les représentants de Faune Québec, les représentants de la Sépaq, nos représentants chez nous au niveau de l'entretien routier puis on proposerait peut-être de trouver un site, là, qui serait de l'autre côté de la route. Déjà, ça, je pense que ce serait une grosse intervention.

Puis pour ce qui est de la fréquentation, bien, je reviens à votre première question, l'ours l'emploie, alors nous, on croit qu'il n'y aurait pas de problèmes pour le loup et la petite faune également, là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Alors, je vais appeler un prochain intervenant, monsieur Raymond Bégin, s'il vous plaît. Alors, monsieur Bégin, votre première question.

M. RAYMOND BÉGIN :

Oui. D'entrée de jeu, j'ai trouvé ça surprenant d'entendre dire que le caribou frappait moins fort que les orignaux. Je ne savais pas qu'ils chargeaient les autos!

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'on peut entendre votre première question, monsieur Bégin?

M. RAYMOND BÉGIN :

Oui. Ma première question, elle concerne le déboisement des routes forestières. On a donné l'information tout à l 'heure.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. RAYMOND BÉGIN :

Je voulais savoir si j'avais bien compris, là, parce qu'on disait bien que le déboisement supplémentaire de l'emprise de la route 175, je crois que c'est 800 hectares qu'on a dit, et 900 hectares pour les nouvelles routes forestières.

LA PRÉSIDENTE :

Je vais demander à madame Dubreuil peut-être de répéter les chiffres.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Juste un instant que je retrouve mon petit papier.

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait. Bien, déjà, peut-être le ministère du Transport, pour le projet de route, le déboisement couvre combien?

M. JEAN DUGRÉ :

Monsieur Martel va vous répondre.

M. DONALD MARTEL :

Le déboisement, on parle de 862 hectares.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Et pour à la fois le nombre… la surface mais il y avait aussi toute la question de l'ouverture annuelle, chaque année, pour les nouvelles routes. C'est ça? Allez-y.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Donc, c'est le chiffre pour l'ouverture des nouvelles routes que vous voulez avoir?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Alors, j'ai 315 kilomètres de route forestière.

LA PRÉSIDENTE :

315 kilomètres.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Oui, ce sont...

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est les ouvertures annuelles?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Ce serait les ouvertures annuelles qui couvrent les quatre... dans les quatre aires communes, qui couvrent la réserve faunique des Laurentides. C'est des routes d'une largeur moyenne de 30 mètres.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum. Ensuite, l'autre chiffre que vous avez apporté, c'était…

Mme CHANTAL DUBREUIL :

L'autre chiffre concerne le déboisement associé à la construction de ces routes-là…

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

... qui serait égal à 945 hectares par an.

LA PRÉSIDENTE :

945 hectares par an. Ça va.

M. RAYMOND BÉGIN :

Ça veut dire environ 80 hectares de plus…

LA PRÉSIDENTE :

Que le projet de route.

M. RAYMOND BÉGIN :

… que le projet de route.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

M. RAYMOND BÉGIN :

Et ça, c'est pour la première année. Puis les autres années, c'est 940 quelque de plus par année.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ce qu'on comprend de la réponse, oui.

M. RAYMOND BÉGIN :

C'est parce que ce que j'aimerais savoir, là, quand on regarde ça, est-ce qu'il y a eu une évaluation – c'est ça ma question – par le Ministère, justement de l'augmentation de l'accès, là, en termes de fragilisation puis de fragmentation de l'écosystème forestier par l'ensemble de ces routes forestières là?

Parce que je sais, là, que le secteur faune, c'est une sorte d'expression qui existe au secteur faune, on dit que ça favorise la pénétration des goélands de «Garette», ce que la Sépaq appelle favoriser la circulation des clients sur le territoire. Donc, ça dépend toujours… c'est une question de perception.

C'est parce qu'on dit que les chasseurs puis les pêcheurs, puis les gens qui vont s'emparer de l'écosystème forestier, bien, utilisent la présence des accès forestiers. Puis plus on augmente le réseau de routes forestières, plus la pression sur l'écosystème devient grande, ce qui n'est pas le cas d'augmenter l'emprise d'une route de circulation publique.

Et puis ce que je voulais savoir, c'est est-ce qu'on ne doit pas conclure que l'élargissement d'une emprise de route comme la 175 a moins d'impact sur l'écosystème forestier finalement que la construction récurrente de routes forestières sur le même territoire qui représente un déboisement d'un volume, là, d'un espace beaucoup plus grand?

LA PRÉSIDENTE :

Madame Dubreuil.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

D'après moi, ce n'est pas comparable. Cependant, j'aimerais que la question soit posée à Forêt Québec plus qu'à Faune Québec. Alors, peut-être qu'on pourrait se reprendre quand il y aura un représentant de…

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors, en fait, madame Dubreuil va faire acheminer le questionnement pour le représentant de Forêt Québec et la réponse à la question sera déposée aux centres de consultation. C'est la personne qui va être disponible seulement que la semaine prochaine, elle n'était pas ici cette semaine.

M. RAYMOND BÉGIN :

Bon. O.K. Parce que si je comprends bien, là, je ne parle pas des coupes forestières, je comprends, là, que c'est une autre dynamique…

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. RAYMOND BÉGIN :

… puis je comprends qu'il n'y a pas de bureau d'audiences publiques non plus sur les coupes forestières, là, c'est exclu, là. Mais effectivement, c'est une question qu'il est légitime de se poser s'il y a une préoccupation quant à l'élargissement.

LA PRÉSIDENTE :

On s'en va vers l'opinion, monsieur Bégin…

M. RAYMOND BÉGIN :

Non, non, non, ce n'est pas… non, du...

LA PRÉSIDENTE :

… mais on reçoit très bien votre question qui est pertinente et qui va être posée, à laquelle on aura une réponse la semaine prochaine. Est-ce que vous voulez rajouter quelque chose, madame Dubreuil?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Oui. Je pourrais peut-être ajouter que du point de vue de la faune, c'est quand même très différent une route de 30 mètres de large par rapport à une route qui en fait entre 80 et 100 mètres, là. C'est complètement différent, là, par rapport à la circulation des espèces fauniques, là.

Alors, il a beau y en avoir beaucoup, une assez forte densité, il y a beaucoup moins d'espèces qui se retiennent de traverser les routes forestières par rapport au nombre d'espèces qui vont limiter leurs déplacements dans une emprise de 80 à 100 mètres de large, là.

M. RAYMOND BÉGIN :

Non, ça, je comprends ça. C'est pour ça que le sens de ma question, c'est parce que je sais aussi que les routes forestières, bien, ça sert pour l'intervention des feux de forêt, entre autres. Quand il y a des routes forestières, c'est plus facile d'intervenir pour les feux de forêt. Tantôt, ça sert de coupe-feu aussi, les routes forestières.

Sauf que je voulais savoir s'il y a une évaluation de toute la pression sur l'écosystème forestier que ça fait quand on sait que… bien, ça permet plus de pénétration, plus de circulation. Tantôt, les gens parlent de plus de contamination. Parce qu'il faut faire attention, là, il y a toute une dynamique. Je voulais juste savoir si ça a été évalué, si ça a été pondéré puis si on peut apprécier, en fait, l'évaluation qui en a été faite.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est ce qu'on va avoir comme réponse de la part du représentant du secteur forêts?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Oui, j'espère qu'on pourra obtenir cette réponse.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Donc, d'ici la semaine prochaine, vous devriez avoir réponse à votre question.

M. RAYMOND BÉGIN :

Pas de problèmes. Puis je vais réserver mes opinions pour plus tard, effectivement. Deuxième question, d'un autre ordre.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. RAYMOND BÉGIN :

J'ai été plutôt surpris hier, effectivement, comme d'autres intervenants, là, de voir, là, qu'il y a des gens qui disaient que… on se demandait si c'était le Bureau des audiences publiques sur l'environnement économique. Parce que j'ai pris votre intervention tout à l'heure et puis ça, je suis d'accord avec vous que les aspects économiques d'un projet comme celui-là font partie de la balance, et cetera, là, puis de l'acceptabilité puis et cetera.

Mais quand on pose des questions à savoir si le gouvernement devrait-il, peut-il puis a-t-il les moyens de faire le projet, il me semble que c'est à un autre niveau. Et à ce moment-là, si on peut poser ces questions-là, j'en ai une question de cet ordre-là, puis je me suis dit, si c'est ouvert, pourquoi pas sauter dans le train...

LA PRÉSIDENTE :

Allez donc directement à votre question plutôt que de commenter les questions des autres.

M. RAYMOND BÉGIN :

Non non non...

LA PRÉSIDENTE :

Je vais voir si je peux la recevoir avec plaisir. Allez-y.

M. RAYMOND BÉGIN :

Juste définir que je pensais qu'elle était recevable, vu qu'elle était de même nature.

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous dire si elle est recevable. Allez-y.

M. RAYMOND BÉGIN :

Donc, comme c'est un projet de 700 M$, puis d'ailleurs, il a été annoncé, hein, la première fois dans cette salle-ci avec Bernard Landry et Jean Chrétien, qui est venu annoncer que... il ne savait pas trop ce serait quoi le montant de la route, mais il savait que ce serait 50-50 et que ça coûterait cher. C'était ses propos, là, il était dans le fond là-bas, de l'autre bord de ce mur-là, puis c'était ouvert, il y avait tellement de monde, puis il faisait chaud. Parce que je m'en rappelle, j'étais là.

Donc, la question que je me pose, parce que quand on parle de la capacité de payer du gouvernement du Québec qui va être très endetté, et cetera, et cetera, puis a-t-il les moyens de

faire des routes comme ça -- premièrement, 50-50, on s'entend que si c'est un projet de 700 M$, c'est 350 M$ pour le gouvernement du Québec, 350 M$ pour le gouvernement fédéral. Et ce que j'aimerais savoir, vu que vous avez un économiste qui va parler des impacts économiques, là... moi j'aime ça les impacts économiques, mais quand on parle de trop de choses en même temps, ça devient très mêlant. Donc, moi, j'aurais une question précise sur certains types d'impacts économiques reliés au projet...

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. RAYMOND BÉGIN :

... puis c'est ça que je veux signaler.

Vous savez que dans les ententes de projets d'infrastructure, c'est pour donner un exemple de l'information que je veux, Canada, Québec, municipalité, il y a une participation 40 % fédérale, 40 % provinciale, 20 % municipalité et que, dans certains projets, le gouvernement fédéral pour sa part, à cause justement des impacts fiscaux et de taxes qui lui reviennent dans le projet, il y a 90 % de la somme investie par le fédéral qui lui revient par le truchement de la fiscalité des particuliers, des corporations, des taxes en tout genre, que ce soit des taxes sur les carburants, et cetera, et cetera, de cette activité-là qui n'aurait pas lieu sans ça.

Donc, 90 % de retour, là, sur certains... d'un investissement de 40 %, c'est sûr ils ont 40 % du montant, mais ça veut dire que s'ils investissent 100 000 $, eux paient 40 000 $ puis ils recouvrent... ils peuvent recouvrer des fois 30-35 000 $ sur le 40 000 $ de subvention qu'il font.

Est-ce qu'on pourrait avoir une étude où on nous ventilerait, sur ce projet de 700 M$ là, le côté fédéral, le côté provincial du coût d'argent neuf qu'implique ce projet-là?

C'est-à-dire que si on ne le fait pas le projet, là, bien il n'y aura pas 700 M$ de versé en honoraires en tout genre et il n'y aura pas de retour sur cet investissement-là qui est directement associé à ce projet-là. Puis ce qui m'intéresse, c'est l'impact, là... je veux juste situer dans quelle fenêtre...

LA PRÉSIDENTE :

Juste parce que votre question est très longue, là. Je veux avoir votre question, qu'est-ce que vous voulez avoir?

M. RAYMOND BÉGIN :

Bien, ma question c'est : l'impact économique pour les deux paliers de gouvernement, incluant l'impôt des particuliers, l'impôt des corporations, l'ensemble des taxes et l'ensemble des coûts afférents, c'est-à-dire que quand on achète un camion, hein, pour faire les travaux, bien il y

a un amortissement de ce bien-là que je veux qu'il soit affecté en termes de taxes... de TPS, TVQ...

LA PRÉSIDENTE :

Je vous arrête, monsieur Bégin, là. On ne fera pas une analyse socio-économique de l'ensemble des investissements du Québec ce soir. Ce que je veux comprendre... je vais passer une question, là. O.K.?

Monsieur Dugré, est-ce que, dans l'évaluation que vous faites des retombées, ou par exemple qui va être faite à partir de l'étude qui va être déposée demain, est-ce qu'on évalue ce genre de retombées? C'est-à-dire ce que ça peut rapporter, par exemple, à une région de coûts afférents ou de revenus afférents en regard de l'investissement qui est fait dans un projet? Est-ce que ces éléments-là sont considérés dans les retombées économiques prévues?

M. JEAN DUGRÉ :

Oui, notre spécialiste pourra nous parler des retours d'impôt et de taxes.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

M. JEAN DUGRÉ :

Impôt fédéral, provincial et taxes.

LA PRÉSIDENTE :

C'est parce que c'est ce qui a été souligné un petit peu cet après-midi. C'est pour ça que... ça fait partie de l'étude qui va être déposée, hein?

M. JEAN DUGRÉ :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être rajouter un autre élément, monsieur...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Peut-être juste pour une petite information, dans l'étude d'impact, on a un tableau qui présente... bon, c'est un tableau qui n'est pas révisé, là, avec les nouveaux montants, mais on a un tableau qui donne... bon, c'est les tableaux 7.54 à la page 242, on a une évaluation des

retombées économiques pour les travaux. Et dans ça, on a toute la question de la main-d'œuvre, dont toutes les retombées économiques au niveau global, les retombées au niveau du Saguenay-Lac-St-Jean, et il y a les revenus du gouvernement du Québec qui sont indiqués et les revenus du gouvernement du Canada. Donc, les impôts et tout ça.

Peut-être comme document... disons pour débuter, peut-être pour votre réflexion, peut-être consulter ça pour voir ce qu'il y a à l'intérieur de ça et à ce moment-là, s'il y a des choses qui s'ajouter, bien là, on pourra peut-être avoir des questions plus précises sur...

LA PRÉSIDENTE :

Puis l'étude qui va être déposée demain va actualiser cette étude-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ces informations-là.

LA PRÉSIDENTE :

Ces informations-là, normalement, dans une évaluation des retombées économiques pour un projet, ils en tiennent compte.

M. RAYMOND BÉGIN :

Ça va être disponible sur le site?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Vous avez déjà...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui. Déjà il y a...

LA PRÉSIDENTE :

... une première étude dans l'étude d'impact, dans PR3.1, mais demain... bien, je ne dis pas qu'elle va être disponible sur le site demain, elle est déposée demain... dans les heures et/ou jours suivent vous allez l'avoir sur site et elle va être aussi déposée dans les centres de consultation, ce qui va vous permettre peut-être d'avoir encore plus... de façon plus précise des

réponses à vos questions pour vous permettre peut-être de l'aborder dans le cadre d'un mémoire.

M. RAYMOND BÉGIN :

C'est parce que ce qui m'intéresse, ce n'est pas les retombées dans... ça m'intéresse les retombées dans la région, qu'on ne confonde pas ce que je dis. Mais ce qui m'intéresse dans ma question, le coût réel pour les gouvernements de ce projet-là.

Parce que ce qui été soulevé hier, c'est le fait que ça n'avait pas de bon sens que l'État se lance dans un projet... – on conviendra, là, ce que je veux dire c'est que si le gouvernement du Québec investit, par exemple, 350 M$, puis qu'on se rend compte que l'ensemble des taxes qu'il perçoit, hein, parce que la fiscalité personnelle des corporations puis des...

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bégin, je vous arrête, là. Je vous arrête. On a très bien compris dans quel sens vous voulez votre réponse, mais ce bout-là de travail à faire, il faut attendre de voir ce qui va être dit, ça va peut-être déjà être là; sinon, ça fait partie des arguments que vous devez... si vous avez un intérêt là-dessus, que vous pouvez démontrer dans votre mémoire. Vous comprenez?

Mais ça ne veut pas dire que vous avez nécessairement... là, la réponse que vous avez eue, c'est que ce sont des aspects qui vont être développés aussi là-dedans. Maintenant, écoutez, là, on va voir en regard de ce qui va être déposé si on a cette information-là pour le coût réel, mais je ne veux pas que... ce que je veux dire, c'est que vous ouvrez votre question à... en regard de la réaction d'une question qui a été posée. Et ce n'est pas là l'objectif, là, du travail qu'on a à faire ensemble.

Ce que vous voulez avoir comme information, on va essayer de valider si on va la trouver avec ce qui va être déposé comme documents. Mais on tient compte... la commission tient compte de votre préoccupation et de votre demande.

M. RAYMOND BÉGIN :

Oui, mais l'information, c'est si elle n'est pas dans l'étude demain, la question : est-ce qu'il va y avoir une personne-ressource à Québec à qui on va pouvoir poser la question, qui va nous donner la réponse?

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, je reçois votre...

M. RAYMOND BÉGIN :

Parce que moi, je peux bien essayer d'en...

LA PRÉSIDENTE :

... ce que je vous dis, monsieur Bégin, je reçois votre intérêt et votre demande et votre préoccupation. En regard de ce qu'on va avoir comme information qui va être déposée, la commission prend note de votre intérêt là-dessus et on va acheminer... on va faire cheminer cet intérêt-là dans notre réflexion. C'est ce que je vous donne comme information.

M. RAYMOND BÉGIN :

On va suivre la suite, puis on ira à Québec s'il le faut.

LA PRÉSIDENTE :

Bien sûr. Vous serez les bienvenus, j'imagine.

M. RAYMOND BÉGIN :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Alors, je vais aller le prochain participant, monsieur Benoît Girard, s'il vous plaît.
Bonsoir, monsieur.

M. BENOÎT GIRARD :

Bonsoir, Madame la Présidente, Madame et Messieurs les Commissaires.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. BENOÎT GIRARD :

J'ai deux questions. La première concerne les impacts socio-économiques d'un tel projet et on se pose beaucoup de questions pour essayer de trouver un modèle pour savoir c'est quoi les impacts d'un tel projet sur une communauté ou sur une région.

Alors, je consultais l'étude d'impact du premier tronçon qui a été réalisé dans le projet d'amélioration de la route 175. Ça nous réfère au rapport du BAPE en 1988. Je trouvais ça intéressant parce que j'ai réalisé que ce qui était à la base de la demande du premier tronçon qui

était soutenu par les agents socio-économiques du secteur principalement de Stoneham et soutenu aussi par les gens de la région à ce moment-là, c'était justement l'accroissement des impacts socio-économiques sur le secteur de Stoneham.

Et ce que je réalise, et là, peut-être qu'il faudra vérifier, mais je pense que ça a eu un gros impact sur la population. Dans ce temps-là, il y avait à peu près 4000 habitants et je pense qu'aujourd'hui, ils sont rendus aux environs de 7 ou 8000. Beaucoup de résidents maintenant travaillent à Québec, voyagent soir et matin, ça a soutenu le développement du Centre de ski Stoneham, ça a permis un gros développement résidentiel de haute catégorie.

Je voyais aussi des études comparatives d'évaluation des maisons, de la valeur des maisons, je pense que ça a passé de 90 à 2005 ou 2004, aux environs de 40 000 à 140 000 comme valeur des maisons.

Donc, il y a sûrement eu, je me dis, des impacts intéressants chez nous, à l'intérieur même du projet qu'on était en train d'évaluer sur ce petit tronçon, O.K., qu'on a réalisé en 94 et terminé en 2004.

Je pense que chez nous, si je transpose ça chez nous, je me dis, un seul projet que j'ai en tête, c'est celui, par exemple, du développement des monts Valin pour la motoneige. Je suis sûr que si on a un bon lien routier entre Québec et le Saguenay…

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Girard, je suis obligée de vous dire qu'on tombe dans l'opinion. J'attends votre question.

M. BENOÎT GIRARD :

Je vais demander : est-ce que possiblement que ça pourrait avoir les mêmes effets?

Donc, la question, c'est à savoir est-ce qu'on ne pourrait pas, assez rapidement, demander aux gens du secteur de Stoneham ou de la MRC de nous brosser un portrait des impacts socio-économiques, O.K., entre 90 ou 94 et 2004, pour nous donner une idée de ce qu'aurait pu faciliter comme développement socio-économique le petit tronçon qui a été construit.

J'imagine aussi, j'avais une autre idée, juste au niveau du développement des ressources médicales, je suis à peu près certain qu'il a dû y avoir une ou deux cliniques médicales qui ont dû s'installer dans le coin et ainsi de suite. Donc, je pense que ça, on pourrait le développer.

LA PRÉSIDENTE :

Je vais déjà adresser votre question à monsieur Juneau. Est-ce que vous avez des éléments d'information déjà qui ont été – parce que, entre autres, pour la section de Stoneham-

Tewkesbury, est-ce que c'est des éléments d'information qui auraient été déposés pour le projet dans ce secteur-là?

M. NICOLAS JUNEAU :

Bien, le promoteur vient tout juste, là, je crois que ça fait une semaine ou deux, de nous déposer une étude, entre autres, sur la valeur des maisons, le parc immobilier, tout ça, l'impact qu'a eu la réalisation de cette route-là sur le milieu.

Effectivement, là, ce qui ressort de... en tout cas, à la lecture de ça, ce qui ressort de ça, c'est que le milieu en est ressorti gagnant, en tout cas, par rapport à d'autres secteurs dans le coin, là, ça semblerait avoir eu un impact positif. Probablement que le promoteur pourrait peut-être vous expliquer un petit peu plus le contenu de cette étude-là. Nous, on vient tout juste de l'avoir puis on en a fait une lecture sommaire.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Dugré, peut-être quelqu'un pour nous répondre pour effectivement si les documents ont été déposés cette semaine.

M. JEAN DUGRÉ :

Oui. On va demander à monsieur Claude Sirois de la Direction de la Capitale nationale de nous répondre.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Monsieur Sirois.

M. CLAUDE SIROIS :

Bonsoir, Madame la Présidente. Donc, effectivement, nous, l'étude qu'on a fait réaliser, c'est une étude sur l'évolution des valeurs des résidences qui sont situées sur le boulevard Talbot à la même hauteur que la section d'autoroute qui a été construite en quatre-vingt… qui a été complétée en 94.

Donc, ce qu'on a regardé, on a évalué quelles étaient les valeurs globales, là, des transactions qui ont eu lieu pour ces résidences-là trois ans avant l'annonce de la construction. On a regardé aussi qu'est-ce qui s'est passé pendant la période entre l'annonce et la fin de la construction, et trois ans après.

Donc, évidemment, pour les résidences qui sont dans ce secteur-là, la grosse différence, c'était que, au lieu d'avoir le trafic lourd et un certain débit de circulation qui passait en avant de chez eux, ce débit-là était transporté sur la partie autoroutière.

Donc, de la façon que ça a fonctionné pour les trois années qui précédaient l'annonce de la construction, bien nous, on a comparé ce secteur-là, le secteur qu'on a appelé Talbot, avec quatre autres secteurs de la municipalité de Stoneham qui étaient, disons, à peu près comparables, le même genre de milieu.

Donc, avant la construction, on avait, au niveau des valeurs des résidences, des augmentations d'environ 3 % par année pour les résidences de ce secteur-là, alors que dans les autres secteurs, les secteurs témoins, on parlait d'environ 6 %.

Pour ce qui est pendant la construction ou avant, donc de 88 à 94, on avait des augmentations de valeur de résidence qui étaient à peu près semblables, donc 4,8, 4,9 %, donc ça s'est maintenu à peu près semblable.

Et après la construction, on a vu que la partie du secteur Talbot, donc, qui était étudiée, avait une augmentation au niveau des valeurs des résidences qui était plus importante que pour les secteurs sujets. Donc, on avait 4,6 % d'augmentation annuellement en moyenne pour ces résidences-là versus 3,2 % pour les secteurs témoins.

Évidemment, cette étude-là était regardée aussi dans le contexte de l'évolution des valeurs dans le secteur de Stoneham et aussi dans la région de Québec, là, en général. Mais il faut dire, par contre, que c'est vraiment… c'est très localisé aux résidences qui étaient vraiment riveraines au boulevard Talbot.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Girard, une autre question?

M. BENOÎT GIRARD :

L'autre question concerne le comparable ou des impacts, par exemple, d'une telle infrastructure sur les statistiques d'accidents.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. BENOÎT GIRARD :

Et je me réfère à l'étude d'impact... de la présence d'étude d'impact sur le kilomètre 60-84, à la page 227, où on dit :

> **«Le secteur des kilomètres 54 à 60, au sud de la zone d'étude, a, quant à lui, connu une baisse de 56 % du nombre d'accidents dans les trois années suivant l'entrée en opération de la nouvelle autoroute en 94. En effet, le nombre d'accidents est**

passé de 202, entre 91 à 93, à 88, entre 94 à 97, et le nombre d'accidents mortels est passé de cinq à un au cours des mêmes années.»

Est-ce qu'on peut peut-être compléter cette étude-là pour savoir qu'est-ce qui se passe maintenant en 2005? Est-ce qu'on maintient des taux d'accidents plus bas? Est-ce qu'on pourrait mettre à jour ces statistiques-là? Et je pense que ça nous ferait un comparable très intéressant pour soutenir ce que le promoteur nous avançait antérieurement.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dugré.

M. JEAN DUGRÉ :

On va toujours demander à monsieur Sirois, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. CLAUDE SIROIS :

On pourrait regarder les statistiques d'accidents, là, des dernières années. Par contre, il y a la deuxième chaussée qui a été réalisée l'an dernier. Donc, c'est sûr qu'on n'aura pas les impacts, là, sur les accidents de la construction de la deuxième chaussée. Par contre, on peut quand même regarder, là, le reste des accidents…

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. CLAUDE SIROIS :

…là, qui se sont produits depuis, là. Je n'ai pas les données présentement, là, mais…

LA PRÉSIDENTE :

Vous pourriez les déposer...

M. CLAUDE SIROIS :

Oui, tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Ce que vous nous démontrez déjà, c'est ça, ce sont les chiffres dont monsieur Girard fait référence?

M. CLAUDE SIROIS :

Non, ça, ce n'est pas pour le même secteur, en fait, ça, c'est pour le secteur…

LA PRÉSIDENTE :

O.K., c'est 60 à 84.

M. CLAUDE SIROIS :

… 60 à 84.

LA PRÉSIDENTE :

Tandis que ce que vous parlez, c'est de 50 à 60.

M. BENOÎT GIRARD :

54-60.

LA PRÉSIDENTE :

54-60. Tout à fait. Oui. C'est beau.

Comme il est tard, monsieur Girard, vous avez droit à une troisième question. Vous en avez eu, parce que là, je les ai fermées. Ça va?

M. BENOÎT GIRARD :

Je n'en avais pas d'autres de préparées.

LA PRÉSIDENTE :

C'est beau?

M. BENOÎT GIRARD :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Je vais appeler maintenant monsieur Guy Vigneault. Bonsoir, monsieur Vigneault.

Bonsoir, monsieur Vigneault.

M. GUY VIGNEAULT :

Bonjour, Madame la Présidente, et chers collègues. Ça a l'air que la soirée est longue, hein, fatigante!

Moi, j'aimerais parler à monsieur Martel, si c'est possible. Au kilomètre 15… il y a 15 kilomètres en partant de Chicoutimi, c'est marqué : «Orignal, très élevé».

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. GUY VIGNEAULT :

Ça, ça m'a intéressé. Je passe dans le parc à tous les 15 jours, ça fait que je le connais, le parc. Je me posais la question, je pense que ce serait quelque chose d'extraordinaire et touristique et économique pour la région si on pourrait faire des aires de stationnement de chaque côté, ça ne coûterait pas beaucoup et ça pourrait inviter les touristes français à venir les orignaux avec leurs petits dans le mois de juin.

Ce serait extraordinaire pour eux. Nous, on est habitués de les voir. Mais un Français qui voit un orignal avec son petit au mois de juin, vous voyez le tourisme qui viendrait au Saguenay. Je ne sais pas si Québec aimerait ça, mais nous, pour l'économie de la région et le tourisme, je pense que ce serait un événement extraordinaire. On bâtit des parcs, on bâtit des zoos, mais ça, ce serait extraordinaire, ce serait naturel puis ça ne s'est jamais fait ailleurs.

LA PRÉSIDENTE :

Bien, ça va un peu, monsieur Vigneault, dans le sens du questionnement que j'ai fait cet après-midi. Il y avait le représentant de la Sépaq et on a posé des questions au ministère des Transports à savoir : est-ce que dans le projet, il y aurait moyen d'amener des éléments supplémentaires qui pourraient susciter un intérêt aussi sur cette période de traversée entre deux régions, c'est-à-dire d'utiliser ce magnifique… ce que monsieur le représentant de la Sépaq a répondu, utiliser cet espace-là, ce magnifique espace-là pour peut-être développer des centres d'intérêts.

Alors, je vais demander à monsieur Dugré de répéter la réponse à la question qui va dans le sens de la question de monsieur Vigneault.

M. JEAN DUGRÉ :

Alors, c'est une idée très intéressante. Comme on a parlé cet après-midi, on a des endroits où on va installer des belvédères; d'autres endroits où on va pouvoir avoir des endroits où les camionneurs vont pouvoir arrêter pour se reposer, mais en ce qui concerne des genres d'espaces pour admirer les orignaux avec leurs petits, je crois que ça relèverait plutôt du domaine de la Sépaq d'organiser des sites de ce genre-là. Et si la Sépaq veut organiser ça, nous, on va être collaborateur pour organiser des entrées sécuritaires.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ça vous fait de quoi parler dans votre mémoire, monsieur Vigneault.

M. GUY VIGNEAULT :

Oui. C'est très bien.

Puis d'un autre côté aussi, monsieur Martel a parlé aussi des orignaux qui pouvaient passer en dessous de l'autoroute. Moi, je crois qu'ils devraient passer en dessous de l'autoroute, il n'y a aucun problème, mais ils pourraient passer à plusieurs endroits et les caribous aussi vont passer exactement aux mêmes endroits, si on est capable de les nourrir simplement. On attire les orignaux avec du sel facilement, les caribous c'est la même chose. Ça, il n'y a pas de problèmes avec ça.

Puis des clôtures, il devrait y en avoir à travers le parc à la longueur avec des passes en dessous. J'ai vu ça aux États-Unis, ils font ça pour les couleuvres aux États-Unis, parce que les couleuvres marchaient sur les autoroutes. Ils ont été obligés de faire des chemins pour eux, les nourrir pour qu'elles passent en dessous. Nous, on est capable de nourrir nos orignaux dans le parc. Ça va attirer du touriste. C'est tout ce que j'avais à dire ce soir. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci, monsieur Vigneault.

Ça été d'ailleurs abordé tout à l'heure par monsieur Martel dans les mesures qu'ils ont l'intention de prendre pour limiter les accidents avec la grande faune. Merci.

Alors, il est 10 h 08, on va prendre encore quelques minutes pour aborder certains aspects de la commission. Je n'avais plus personne d'inscrit au registre. Alors, ma collègue a quelques questions à poser sur toute la question des habitats, des pertes d'habitats.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui. Alors, j'aimerais aborder avec le promoteur et les ministères à vocation liée à la faune, aux habitats fauniques, alors la question des pertes, des pertes d'habitats et les mesures d'atténuation ou de compensation, là, que vous entendez… que vous proposez.

D'abord, avant de débuter, madame Dubreuil, est-ce que vous pourriez... pour qu'on comprenne finalement comment la route s'inscrit dans le territoire, est-ce que vous pourriez nous expliquer quelle est la mission, là, d'une réserve faunique par rapport à d'autres types de territoires, soit des parcs ou des territoires qui ne bénéficient d'aucun statut particulier?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Alors, oui, je pourrais vous expliquer ça brièvement. La mission de la réserve faunique, en tout cas, la mission que Faune Québec a vis-à-vis de la réserve faunique des Laurentides et des autres réserves du Québec, c'est de s'assurer de conserver et de mettre en valeur la faune et ses habitats, et puis avec le traditionnel dans une perspective de développement durable.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Alors, c'est bien… je veux dire, c'est…

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Mais par rapport à un parc?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Oui. Alors, par rapport à un parc, c'est différent, parce que dans un parc, il n'y a pas de mise en valeur de la faune au niveau des prélèvements…

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

… à part la pêche qui est... sans être beaucoup mise en valeur, qui s'exerce quand même dans les parcs, à part cette activité de pêche, il n'y a pas d'autres activités de prélèvement dans les parcs et les parcs sont voués à la conservation intégrale…

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Intégrale.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

… des écosystèmes et de toutes les espèces, sauf que pour des raisons historiques, là, on a conservé la pêche dans les parcs nationaux du Québec.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Maintenant, le statut de réserve faunique par rapport à un statut de territoire non protégé, au niveau de la conservation, qu'est-ce que ça change?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Ce que ça change, c'est dans les modalités de prélèvement. Je ne pourrais pas vous le donner dans le détail, encore une fois parce que ça relève plus du domaine de mes collègues de la faune terrestre, là, mais les modalités de prélèvement sont plus restrictives dans les territoires à vocation faunique...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui, O.K.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

… comme les réserves fauniques dans les autres territoires publics.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K. Parfait.

Maintenant, moi j'aimerais demander à monsieur Dugré : est-ce que ce serait possible d'avoir un bilan pour... Avec maintenant, le tracé qui a été optimisé, il y a eu des changements de variantes, des changements de tracé, et en termes de pertes d'habitats, est-ce que vous pourriez nous expliquer, là, quel est le bilan actualisé des pertes en fonction des différents types d'écosystèmes, soit les milieux aquatiques, les milieux riverains, les milieux humides ainsi que le milieu forestier?

M. JEAN DUGRÉ :

Monsieur Martel, s'il vous plaît.

M. DONALD MARTEL :

Pour le milieu forestier, je vais peut-être juste y aller avec un chiffre et peut-être pas besoin de présenter de diapos parce que les diapos étaient plus sur les impacts du déboisement. Alors, pour ce qui est du milieu forestier, on parle de 862 hectares. Ça, c'est les pertes au niveau forestier, au niveau boisé.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Mais il n'y a pas eu de changements par rapport... avec les nouveaux tracés?

M. DONALD MARTEL :

Non, parce qu'on garde toujours la même emprise; peu importe où est localisé le tracé, on a toujours les mêmes emprises, alors ça n'a pas créé d'impact.

Ensuite, au niveau des habitats, je pourrais peut-être y aller au niveau de l'habitat du poisson. Puis étant donné que le programme de compensation va…on va profiter de ce programme-là pour aborder un petit peu les pertes au niveau des terres humides, je vais continuer avec ça.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Hum hum.

M. DONALD MARTEL :

Puis on va inclure aussi les oiseaux, surtout au niveau de la sauvagine qui fréquente des terres humides également. Puis ça va compléter pas mal le bilan pour les pertes d'habitats.

Alors voilà. L'état de la situation, c'est que l'estimation des pertes que l'on fait, c'est de cinq à six hectares dont 4 % d'aires de frai ou de reproduction. Pourquoi on dit de cinq à six hectares, là? Ça peut sembler être une grosse marge d'erreur mais il faut comprendre qu'on est encore à l'étape d'avant-projet préliminaire.

Puis même si on a une cinquantaine de kilomètres pour lesquels on est pas mal avancé au niveau des profils avancés, là, être capable de dire c'est quoi l'emprise finale qu'on va avoir puis c'est quoi le choix de structure ou de ponceau qu'on va prendre, il faut quand même travailler à ce niveau de précision-là pour l'instant, mais tout ceci va être complété avec le dépôt des plans et devis.

Alors, au fur et à mesure qu'on va déposer nos plans et devis, on va déposer des bilans de pertes au mètre carré. Ces pertes-là sont causées par 313 traversées de cours d'eau. En fait, sur l'ensemble du tracé de 143 kilomètres, on a au moins 313 ponts et ponceaux parce qu'il y a des endroits où est-ce qu'on refait la nouvelle chaussée, bien, on peut doubler le ponceau ou doubler les ponts.

Il y a plus de 100 de ces cours d'eau là qui ont été caractérisés habitats du poisson. Il y a 23 lacs à proximité des travaux et quatre directement touchés par le tracé. Les principales espèces touchées, c'est l'omble de fontaine, truite mouchetée, qu'on retrouve en allopatrie dans la majeure partie des cours d'eau; on a le touladi, truite grise, surtout au niveau du lac Jacques-Cartier et l'éperlan arc-en-ciel aussi, là, qui est localisé dans un tributaire du lac Jacques-Cartier.

Alors, compte tenu qu'il y a des pertes anticipées, on a déposé, lors des réponses... la première série de questions, ce qu'on appelle notre addenda 2, on a déposé un concept de compensation de l'habitat du poisson.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Mais, monsieur Martel, excusez-moi, quelles sont les pertes en termes de milieux humides?

M. DONALD MARTEL :

Les milieux humides, je voulais les aborder un petit peu plus loin, mais je peux…

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Ah!

M. DONALD MARTEL :

… en parler tout de suite, si vous voulez.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

C'est juste pour avoir une idée plus complète, là.

M. DONALD MARTEL :

On a 43 hectares en terres humides.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

C'est 43?

M. DONALD MARTEL :

43 hectares.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K.

M. DONALD MARTEL :

Puis je vais vous montrer un tableau tout à l'heure.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K.

M. DONALD MARTEL :

Non, je ne le veux pas tout de suite.

Alors, le volet 1 du programme, c'est premièrement de minimiser les pertes. Bien entendu que si idéalement, juste par le choix de notre tracé pour la construction de nos ponts et ponceaux, on avait pu éviter les pertes, ça aurait été la situation idéale, mais c'est impossible lorsqu'on parle de doublement de chaussée. Mais il reste que dans l'élaboration des tracés, on a toujours essayé de sortir du milieu hydrique et de l'habitat du poisson.

Le volet 2, c'est de prévoir des mesures d'atténuation lors de la phase de préparation des plans et devis afin d'appliquer le principe d'autocompensation, autrement dit, essayer de compenser, à chaque fois qu'on arrive dans une traversée de cours d'eau, essayer de réaménager notre cours d'eau de façon à ce qu'il n'y ait aucune perte.

Alors ça, ça peut se faire en déterminant le type de pont ou de ponceau. Ça peut se faire aussi en assurant la montaison du poisson puis par l'aménagement d'habitats dans les cours d'eau et dans les lacs impactés.

Le volet 3, bien sûr, ça va être durant la construction. Même si on a une bonne préparation de projet puis qu'on a des bonnes mesures de recommandations des plans et devis, il ne faut pas aller détruire des habitats qui n'auraient pas été prévus lors des travaux de construction. Alors, le volet 3, c'est éviter tout accident de chantier pouvant causer des pertes d'habitat du poisson, lors de la phase des travaux de construction de la route et des ponts, par une bonne surveillance de chantier.

Lorsqu'on parle de critères particuliers dans les plans et devis, bien, j'ai ici, si on regarde à gauche, par exemple, ce serait une malfaçon. Je veux dire, si on rencontre, à un moment donné, des sites comme ça sur le bord d'un cours d'eau, bien, ce n'est pas la situation qu'on aimerait retrouver dans le projet de quatre voies.

Ce qu'on essaie de retrouver, c'est plutôt la situation du côté droit, c'est-à-dire un réaménagement du cours d'eau qui va offrir des pentes, qui va permettre la montaison du poisson, un bon enrochement jusqu'à un niveau 0-2 ans et, par-dessus tout ça, une bonne végétation des rives pour améliorer les aires d'alimentation pour le poisson.

Par exemple, ici aussi, on a une structure qui n'a pas de protection ou de stabilisation des matériaux qui sont déposés sur l'accotement. Alors ça, ce n'est pas des situations qu'on veut retrouver dans notre projet de la route 175.

Suivant. C'est plutôt cette allure-là qu'on veut retrouver à chaque fois qu'on va avoir fini les travaux le long d'un cours d'eau : stabilisation des rives, plantation, stabilisation au-dessus de nos ouvrages.

Quand on parle de libre passage du poisson, il y a différentes façons d'y parvenir. On y travaille actuellement, là, sur plusieurs cours d'eau, justement, dans les tronçons de route pour lesquels on est le plus avancé.

On a ici un exemple de déversoir, c'est un exemple qui se retrouve dans la réserve faunique des Laurentides, c'est la traversée de la rivière Cachée. Alors, quand la pente de notre ouvrage est trop forte puis qu'on obtient des vitesses d'eau qui ne permettent pas le passage du poisson de façon naturelle, on peut aménager des déversoirs de cette façon-là.

Il y a une autre façon aussi. Ça, c'est dans un cas que le problème a été découvert par après, bon, bien, on peut toujours venir compléter avec un ouvrage un petit peu plus léger. Lorsqu'il est impossible de mettre les déversoirs ou les échelles à l'intérieur de l'ouvrage, on peut aussi les mettre en extrémité. Et la façon qu'on favorise, la première option que l'on regarde, c'est de reconstituer le lit des cours d'eau par la méthode de simulation du cours d'eau, c'est-à-dire réussir à recréer le substrat du cours d'eau à l'intérieur du ponceau sans déversoir.

Ici, pour bien montrer c'est quoi un déversoir ou ce qu'on peut appeler une chicane aussi dans notre langage courant, là, alors on voit ici, là, la pièce de béton qui permet d'aménager des bassins à l'intérieur des ponceaux. Ça, c'est un cas de construction qu'on a faite dans la région du Saguenay dans les dernières années.

J'arrive au volet 4. Au volet 4, là on tombe dans la partie compensation. Alors, on a essayé de faire de l'autocompensation le plus qu'on pouvait dans chacune des traversées. Il demeure cependant quand même des pertes puis à ce moment-là, il faut y aller avec le principe d'aucune perte nette de la Loi sur les pêches. Alors, le ministère des Transports a proposé deux programmes de compensation. Le premier est en cours de réalisation.

Pourquoi on est si avancé pour celui-là, c'est parce qu'il y a des travaux qui ont été réalisés au cours des dernières années. Vous avez traversé un des chantiers en venant ici à Saguenay. Alors, les travaux de la rivière Pikauba et du lac des Uries comportaient des pertes également pour l'habitat du poisson, ça fait que le Ministère a proposé un programme de compensation.

Ce programme-là, la première partie, c'est l'aménagement faunique hors de l'emprise dans l'émissaire du lac Daran vers le lac Tourangeau. Le lac Daran puis le lac Tourangeau, on en a parlé un petit peu au cours des deux dernières journées, alors, ils sont localisés ici à la hauteur du kilomètre 180.

Nous avons travaillé sur une longueur de 2,12 kilomètres et une superficie de 11 486 mètres carrés. Ce programme de compensation là est déjà autorisé par Pêches et Océans

Canada et par Faune Québec. Les travaux ont débuté en 2004 et ils vont se terminer ce printemps.

À même la première proposition du programme de compensation, le Ministère a proposé aussi des aménagements pour le touladi au lac Jacques-Cartier. Alors, le touladi, c'était une des trois espèces principales dont on a fait mention tout à l'heure.

Au cours de la dernière année, on a discuté beaucoup du programme de compensation parce que dans le premier programme, on avait proposé aussi un autre site pour aller chercher des hectares manquants, on avait proposé un lac puis, pour toutes sortes de raisons, ce lac-là, cette solution-là a dû être retirée.

Alors, on a redéposé dernièrement la deuxième partie de notre volet 4 qu'on a appelée notre concept complémentaire. Ce concept-là, c'est l'aménagement faunique hors de l'emprise au lac Beloeil. Le lac Beloeil est localisé un petit peu à l'est de l'intersection de la route 169, entre le lac Pikauba et le lac Talbot.

Alors, le projet qui est présenté ici ce soir, c'est la construction d'une digue de pierre d'environ deux mètres de hauteur pour rehausser le niveau du lac et créer un gain d'habitats d'environ 15 hectares. Alors, j'ai dit tout à l'heure qu'on anticipait des pertes d'environ six hectares, il y a un certain degré de précision dans cette estimation-là.

On veut aussi appliquer le principe de précaution en cas d'accident.

Alors, il y a un autre critère aussi, c'est qu'on ne connaît pas non plus, de la part de Pêches et Océans Canada, ça va être quoi le ratio de compensation. À ce moment-là, on a décidé d'y aller avec une cible d'environ une douzaine d'hectares, alors on a évalué 11 variantes -- puis ça, on pourra en parler un petit peu plus tard s'il y a un intérêt de la commission – mais ce qu'on a retenu finalement, avantages puis bénéfices, ce qu'on propose, c'est un projet dans lequel on pourra aller chercher 15 hectares d'habitats du poisson, incluant l'aménagement de frayères pour l'omble de fontaine.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Le scénario deux.

M. DONALD MARTEL :

Ah, j'en ai 11 scénarios qui sont tous dans le rapport. C'est 11 variantes…

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui?

M. DONALD MARTEL :

… mais au lac Beloeil. C'est tout au lac Beloeil. Alors, différentes hauteurs de barrages, un nombre différent de barrages aussi. Mais je pourrai vous en parler un petit peu plus tout à l'heure.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui, oui. O.K.

M. DONALD MARTEL :

En même temps, je me suis aperçu qu'on n'avait pas parlé de l'éperlan arc-en-ciel dans le premier concept, alors on le rajoute. Bien entendu que dans le tributaire du lac Jacques-Cartier, il y aura des aménagements particuliers pour cette espèce-là.

Je fais juste vous résumer en deux, trois diapos c'est quoi les programmes et peut-être à plus grande échelle. Pour ce qui est des travaux au lac Daran qui ont débuté en 2004, alors on voit un petit peu, là, ici, la route 175, direction Saguenay, c'est vers la droite de l'écran. On a le lac Daran qui est situé du côté ouest de la route 175 et la décharge du lac a été subdivisée en 14 sites où est-ce qu'il y a eu des interventions différentes, puis ce lac-là se retrouve dans le lac Tourangeau.

Les genres de travaux qui ont été faits en 2004, on a débuté par le nettoyage du cours d'eau. Ensuite, il y a eu du reprofilage du cours d'eau à l'aide de machinerie en 2004. En 2005, on va venir finir ce reprofilage-là par la protection des berges. On a aussi transporté les matériaux pour procéder à l'aménagement de frayères en 2005. Alors, le transport de gravier est déjà fait pour les travaux de cet été.

Pour ce qui est du lac Beloeil, étant donné, là, que ce projet-là n'a pas encore été présenté, lui aussi je vais le présenter à un petit peu plus grande échelle. Ici, on voit l'intersection de la route 169. À un kilomètre au nord de l'intersection, on a le chemin d'accès de la Sépaq qui se rend dans le secteur Pikauba, le lac Pikauba est à quelque part ici. Alors, on emprunte ce chemin-là puis environ à cinq kilomètres à l'est de la route 175, on retrouve le lac Beloeil qui est dans le bassin versant du lac Kénogami ou de la petite rivière Pikauba plus précisément.

Ici, on a une photo aérienne du lac Beloeil qui est agrémentée, là, de différentes couleurs qui sont différents niveaux et qui correspondent aussi à notre étude, un petit peu, de variantes, là, pour en arriver à une solution finale.

Alors, en gros, le nord est vers la gauche de la diapo. On a ici la décharge du lac Beloeil qui se dirige vers la petite rivière Pikauba. On a le site de l'ancien barrage qui est un barrage qui avait été construit pour de l'exploitation forestière puis qui a cédé en 1985.

Ce qu'on propose de faire pour minimiser un petit peu les coûts puis quand même obtenir un gain intéressant, c'est de refaire le barrage mais un petit peu plus en amont, parce que je vais

vous montrer sur des photos, tantôt, que le site est pas mal perturbé. Alors, on viendrait aménager une digue de pierre ici d'une hauteur de deux mètres. Autrement dit, on amènerait l'élévation du lac à 822 mètres.

À l'heure actuelle, ce que vous voyez en gris plus foncé sur la photo, c'est le niveau du lac actuel. O.K. Alors, ça ici, c'est le niveau du lac qui est à 820 mètres. Ça, ça donne une superficie de 48 hectares à l'heure actuelle.

La limite du lac, lorsque le barrage était présent, jusqu'en 85, amenait le niveau du lac à 828 mètres. On avait une superficie de 170 hectares. Quand on regarde sur certaines photos aériennes, là, on se rend compte qu'il y a juste une petite île ici, entre le petit lac Beloeil et le grand lac Beloeil, puis quand on regarde sur les cartes, on pensait même que c'était juste un lac, là, on ne voit plus la distinction entre les deux bassins. Alors, ce qui est en brun foncé, là, c'est l'ancien lac. Ça fait qu'on voit que ça avait même une bonne dimension.

Nous, notre projet d'amener le niveau du lac à 822 mètres et ramener la superficie à 63,5 hectares, ce serait d'amener le niveau de l'eau au commencement de la ligne jaune ici.

Là, je vous rappelle aussi, là aussi, c'est comme pour la route, on est en état d'avant-projet. Lorsqu'on aura l'approbation des autorités, bien entendu, on va retourner sur le terrain pour inventorier, caractériser, faire des études de sols, arriver avec des plans et devis, avec des cotes qui vont être issues d'arpentage, là, et non pas de niveau pris un petit peu rapidement. Alors, à ce moment-là, on va pouvoir dire, bien, ça va-tu être 822.5 ou 821.9? Puis on va arriver avec un nombre d'hectares très, très précis également.

Suivant. Juste pour le bénéfice de la commission et du public, on voit ici, là, c'est une photo qui est prise un petit peu en amont du barrage qui a cédé puis on regarde en direction nord. Ça fait que tout ce qu'on voyait comme rives exondées sur la carte aérienne, bien, c'est un petit peu… ça fait quand même 20 ans, là, on voit que la végétation essaie de reprendre ses droits.

Photo suivante. Là, c'est une photo prise de la même place mais vers la petite rivière Pikauba. On voit un petit peu où est-ce que le barrage était localisé, là, puis ça va rappeler des mauvais souvenirs aux gens de la région, des images comme ça, on en a vu beaucoup en 96. Alors, le barrage, c'est une brèche de 70 mètres de largeur par une hauteur de 15 mètres. On a des vestiges de l'ancien barrage. Alors, c'était une construction de bois.

Encore la position du vestige. Ça fait qu'on voit, là, le barrage lui-même avait quatre mètres de haut, puis on voit ce qu'on retrouve maintenant sur les lieux, là. Alors, c'est vraiment un site qui est beaucoup perturbé. Puis quand on regarde sur les photos aériennes aussi, du lac Beloeil jusqu'au lac Talbot, les rives de la rivière Pikauba ont subi un certain choc.

Secteur aval du barrage emporté. Ça, c'est un petit peu, là, dans le secteur… ce serait le site, ça, ce serait la baie située entre l'endroit où est-ce que le barrage a cédé et l'endroit où est-ce qu'on pourrait aménager un nouveau barrage.

Un croquis qui apparaît dans notre rapport, là. Bien entendu, là, c'est une esquisse, là, ce n'est pas un concept final mais, grosso modo, c'est de se faire une digue avec du tout-venant, imperméabiliser le tout avec une membrane, recouvrir de roc. Ici, on aurait un endroit, d'ailleurs, pour aménager une frayère, du roc aussi du côté extérieur, puis faire un seuil déversoir avec un massif de granite.

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi, monsieur Martel. C'est juste pour voir si on pourrait accélérer un petit peu. De toute façon, c'est le document qui a été déposé par...

M. DONALD MARTEL :

Oui. J'ai presque terminé.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Pour qu'on ait le temps un petit peu de vous poser des questions aussi.

M. DONALD MARTEL :

Oui. Bien, d'ailleurs, c'est ma dernière diapo.

Juste pour terminer, je veux parler un petit peu de réserve de compensation, parce que j'ai parlé qu'on avait deux projets. Le programme de compensation du lac Daran, alors celui qui est autorisé puis qui a été démarré en 2004, puis dont une certaine partie des mètres carrés ont servi pour des travaux – je vais lire ce qu'il y a là.

> **«En vertu de la Loi sur les pêches, 3943 mètres carrés ont été reconnus comme habitats de remplacement.»**

Alors, le ministère des Transports a travaillé sur plus de 11 000 mètres carrés mais il y a eu 3943 mètres carrés qui ont été reconnus comme habitats.

> **«De cette superficie, 709 mètres carrés ont été utilisés pour les travaux de construction d'une chaussée de la route 175, dans le secteur du lac des Uries, en 2003-2004, à la hauteur du kilomètre 190, et, l'autre chaussée, dans le secteur de la rivière Pikauba, en 2004-2000** -- les travaux vont se terminer cette année -- **au kilomètre 149.»**

Donc, il reste 3234 mètres carrés qui ont été reconnus comme réserve de compensation pour le projet de la route 175 à quatre voies, du kilomètre 84 au kilomètre 227. C'est donc dire que pour des travaux qui débuteraient, par exemple, à l'automne cette année, nous avons déjà une réserve de compensation pour recevoir nos autorisations en vertu de la Loi sur les pêches.

Pour le programme de compensation du lac Beloeil, le MTQ demande, par la présente, que l'excédent, s'il y a lieu, de la superficie d'habitats utilisée pour le projet de la route 175 à quatre voies, soit reconnu aussi comme réserve de compensation pour de futurs travaux sur la route 169, 175 et 381 par la Direction de Québec et du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Chibougamau.

Ce qui complète la présentation pour l'habitat du poisson. J'aurais deux diapos pour les terres humides. J'y vais tout de suite?

LA PRÉSIDENTE :

Combien de temps? Parce que...

M. DONALD MARTEL :

Ah, deux minutes.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Allez-y.

M. DONALD MARTEL :

Pour les terres humides et avifaunes, il y a une perte totale estimée et présentée dans le rapport d'étude d'impact de 43 hectares de terres humides par la construction de la route. On mentionne tout de même qu'il n'y a pas de perte de fonctionnalité puis il n'y a aucune destruction complète non plus. Alors, on parle de fragmentation.

Je ne ferai pas toutes les définitions pour aller plus vite, mais disons, pour ce qui est de tourbières ombrotrophes, on a 37 % de pertes. Ça, c'est quand même reconnu comme un milieu relativement pauvre.

On a 1 % de tourbières minérotrophes, milieux plus riches.

On a 44 % de marécages. Pour le public aussi, c'est un milieu humide qui est dominé par une végétation ligneuse, on a 15 % de marais, milieu humide dominé par une végétation herbacée et offrant plus de potentiel pour la sauvagine que les marécages.

En eaux peu profondes, herbiers, on a 3 %.

Alors, qu'est-ce qu'on propose comme mesures d'atténuation et de compensation? Il y a des superficies où on va pouvoir aller chercher dans le projet du lac Beloeil. Puis quand je vais avoir fini d'énumérer, là, les 4-5 lignes qui me restent, je vais vous montrer ça sur la carte.

On propose d'endiguer une baie en aval de notre barrage, ce qui nous permettrait d'aller récupérer un deux hectares de marais. En eaux peu profondes, dans les zones d'eaux peu profondes, on prétend aussi qu'on pourrait aller chercher une quantité de 2,5 hectares. Et pour ce qui est des zones humides en bande riveraine, on a un estimé, à l'heure actuelle, étant donné qu'on est au stade avant-projet, de cinq à 10 hectares, à préciser lors du dépôt des plans et devis. On compléterait tout ça par des travaux de plantation, herbiers et arbres, pour favoriser la présence de l'avifaune.

Près de la route 175, alors je complète, le lac Beloeil, on aurait ici, là, environ sept... neuf hectares et demi à 14 hectares et demi de terres humides qu'on pourra aller chercher et on se donne comme objectif d'aller chercher, le long du corridor, des gains en superficie lors de la restauration des corridors abandonnés. Alors, on a certaines parties, une vingtaine de kilomètres de tronçon de corridor qu'on devra restaurer. À ce moment-là, on va pouvoir aller chercher aussi d'autres parties de terres humides et aussi pour les travaux en milieu lacustre.

Cependant, ces quantités-là, je n'ai pas osé me prononcer, là, quant aux quantités, on va plutôt attendre d'être plus avancé au niveau des plans et devis, mais on prétend aller chercher quelques quantités à ce niveau-là.

Je termine avec une dernière diapo, juste pour vous montrer, à l'intérieur du lac Beloeil, où est-ce qu'on va aller chercher des quantités. Alors, pour localiser encore tout le monde, le site du barrage qui a été emporté en 85, le site du barrage que l'on veut construire, la baie endiguée qui sera localisée ici, entre les deux barrages; ici, c'est la baie endiguée.

Ensuite, on a des zones peu profondes, là, qui ont été déterminées par cartographie, là, alors on en a cinq. On a ici, entre le lac Beloeil et le petit lac Beloeil; ici, un petit peu en aval. On a cette grande baie-là aussi qui offre un bon potentiel d'aménagement de zones peu profondes. Et je termine avec une petite ici, qui ne serait pas loin de la frayère, justement, que je parlais tout à l'heure. Alors, voilà pour l'état de la situation de ces habitats-là.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Je voudrais savoir, si on résume, là, au niveau des habitats fauniques, c'est-à-dire au niveau de l'habitat du poisson, les pertes sont de cinq à six hectares?

M. DONALD MARTEL :

Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Et combien est-ce que vous voulez compenser avec le projet d'aménagement?

M. DONALD MARTEL :

On veut tous les compenser et, même, faire un habitat de réserve. On veut tous les compenser.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Ça va. Mais par rapport aux superficies de compensation, là, combien est-ce que vous allez chercher pour compenser par rapport au milieu aquatique, au milieu strictement, là, de l'habitat du poisson et versus aussi ce que vous allez compenser en termes de milieux humides?

M. DONALD MARTEL :

Bien, avec ce qu'on connaît à l'heure actuelle, comme je vous dis, on ne connaît pas encore les ratios de compensation qui vont être exigés et si je mets, mettons, un, mettons qu'on est optimiste et qu'on dit un, bien, si j'ai six hectares de pertes, on va compenser les six hectares avec le projet du lac Beloeil et les quelques mètres carrés qui vont rester au lac Daran, mais j'aime mieux parler en termes d'hectares parce que l'autre est un petit peu mineur, là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Oui?

M. DONALD MARTEL :

Alors, six hectares compensés par le lac Beloeil, ça fait qu'on pourrait prétendre qu'on aurait une réserve de compensation de neuf hectares pour des travaux futurs.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Ça, en fait, ce serait le 15 hectares, là, qui serait le total?

M. DONALD MARTEL :

Le 15 hectares, c'est le total de compensation pour l'habitat du poisson.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Mais dans l'étude que vous nous avez déposée récemment, là, vous parliez d'un objectif de compensation pour... -- j'avais compris que c'était pour l'habitat du poisson – de 12,5.

M. DONALD MARTEL :

Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

À ce moment-là, ce ne serait pas une réserve de neuf, là.

M. DONALD MARTEL :

Alors, j'explique le 12,5 du rapport. C'est qu'on s'est donné... c'est un petit peu l'introduction de notre travail, on s'est donné comme objectif, bon, on va s'établir des critères, des critères de coûts, des critères de compensation. Alors, on s'est dit un chiffre à viser pour l'évaluation de nos variantes, c'est 12,5 hectares. Quand vous allez voir le tableau 2 de nos 11 variantes…

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Hum hum.

M. DONALD MARTEL :

… on regarde, il n'y en a pas une qui arrive à 12,5 précis, mais nous, on s'était donné un seuil minimum. Puis en plus, on regarde le coût au mètre carré pour obtenir un coût bénéfice avantageux. Autrement dit, si on va investir 750 000 $ mais que ça nous coûte 15 $ du mètre carré puis qu'on est serré dans nos compensations, on aime peut-être mieux, par principe de précaution, mettre un petit peu plus d'argent…

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Hum hum.

M. DONALD MARTEL :

... diminuer notre coût au mètre carré à cinq, mais à ce moment-là, je me ramasse avec un projet qui me donne 15 hectares.

Alors, ce que je vous dis, c'est qu'on veut faire un programme de compensation de 15 hectares. Si on se sert de six, parce que le six pourrait être vérifié par le dépôt de nos plans et devis, on aurait, à ce moment-là, une demande de réserve pour neuf hectares.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Maintenant, dans le programme de compensation de l'habitat du poisson, est-ce que vous compensez une partie des terres humides, notamment les marais?

M. DONALD MARTEL :

Oui, on le compense.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Parce que les ministères fédéraux avaient... entre autres, Pêches et Océans, j'y reviendrai tantôt mais…

M. DONALD MARTEL :

Oui. Bien, regardez…

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

… certains ministères avaient manifesté des préoccupations quant à la perte de marais qui n'était pas compensée.

M. DONALD MARTEL :

On a deux hectares ici de marais qui sont proposés. Alors, si on revient d'une diapo, la baie endiguée, c'est des marais.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Bon. Dans les pertes des marais, si on regarde, là, le 15 %… ça représente à peu près… c'est six?

M. DONALD MARTEL :

Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Six hectares. Donc, vous compensez une perte de six hectares par deux hectares?

M. DONALD MARTEL :

Oui. Parce qu'on ne peut pas compenser 43 hectares de terres humides.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Non, je ne vous parle pas de 43, là, je vous parle de six hectares de marais.

M. DONALD MARTEL :

Oui. Non, on en compense trois. On propose d'en compenser trois.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K. Bon. Merci, monsieur Martel.

M. DONALD MARTEL :

Ça me fait plaisir.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

J'aimerais poser maintenant une question auprès des ministères responsables de la faune. Est-ce que je pourrais avoir l'avis de monsieur Kemp, de Pêches et Océans, s'il vous plaît, par rapport au programme de compensation?

M. ALAIN KEMP :

Oui, certainement. Comme monsieur Martel disait, en ce qui concerne les pertes, à l'heure actuelle, on est d'avis que c'est un estimé; entre cinq et six hectares, les pertes… comment je pourrais dire?… c'est les pertes par empiétement, les destructions, là, l'emprise des ouvrages devraient être de cet ordre de grandeur-là et on est confiant que les projets de compensation qui sont présentés devraient pouvoir couvrir ça.

Ceci étant dit, à ce stade-ci, on n'a pas encore déterminé, même si la superficie ennoyée va être de 15 hectares, on est à analyser le programme pour vraiment évaluer, nous, en termes d'habitats du poisson, ce qu'on va considérer comme étant un gain. Par contre, on est confiant que, oui, ça devrait compenser pour les pertes qui sont anticipées.

Ceci étant dit, comme monsieur Martel disait, pour évaluer exactement les pertes, ceci devrait être fait lors de l'analyse des plans et devis, et notre intention, c'est d'émettre des autorisations sur une base annuelle. Donc, à chaque année, on va faire un bilan cumulatif des pertes, puis même chose, ça va être soustrait du projet de compensation. Donc, il y a un bilan continu qui va se faire.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

J'aurais peut-être une question à demander pour Pêches et Océans. Est-ce que le principe de réserve de compensation, c'est quelque chose qui vous convient?

M. ALAIN KEMP :

Ce n'est pas quelque chose qu'on a fait couramment, mais c'est quelque chose qu'on est d'accord avec le principe. Puis pour un promoteur du type... qu'on pourrait appeler un promoteur récurrent, qui fait des travaux de façon courante, ça peut être une option avantageuse dans le sens que plutôt que de chercher des petits projets de compensation à des endroits que ça devient très compliqué, c'est une avenue qu'on peut privilégier, oui, quoiqu'on ne l'ait pas fait fréquemment encore.

LA PRÉSIDENTE :

Autrement dit, vous êtes comme garantis qu'il y aura toujours une possibilité de compenser parce qu'il y aura toujours des routes? C'est ce que vous...

M. ALAIN KEMP :

Non. En fait, ce que je veux dire, c'est… oui, oui, mais il y a toujours une… mais il faut… même s'il y a une réserve, on est d'accord avec le principe qu'il ne faut pas oublier que, pour chaque projet présenté, ce qu'on va toujours favoriser au départ, c'est de minimiser les pertes. La compensation est toujours la dernière option.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. ALAIN KEMP :

Donc, même si le MTQ avait une réserve de 10 hectares, pour donner un exemple, puis qu'il nous présentait un projet, pour nous, ce n'est pas de dire : «O.K., allez-y, c'est correct.» On va analyser, on va regarder, O.K., est-ce qu'il y a moyen d'avoir des alternatives qui minimisent les pertes? C'est toujours la façon de travailler. La compensation est en dernier recours.

Ceci étant dit, quand on fait des routes et des ponts, il devient très difficile de toujours exclure les pertes, donc on est conscient qu'il faut en venir à ça.

LA PRÉSIDENTE :

Et est-ce qu'on peut penser que ce qui a été déposé récemment comme mesures de compensation en regard de la position ou l'inquiétude que vous aviez lors du questionnement que vous avez fait et tout ça, est-ce que ça semble être plus près de vos attentes en regard de vos exigences?

M. ALAIN KEMP :

Je ne suis pas sûr de… en fait, ce que nous, on va faire, c'est comme je vous dis, pour chaque cours d'eau, c'est un travail assez exhaustif, on cherche à minimiser. Et comme

monsieur Martel parlait, on cherche dans chaque cours d'eau à compenser au site même, donc à minimiser les pertes, puis s'il y a des travaux d'aménagement à faire. Donc, pour chaque cours d'eau, on verra ce qui reste comme pertes résiduelles puis, oui, ça nous satisfait de faire un projet global.

Ceci étant dit, il y a l'éperlan et le touladi qui sont des espèces particulières et on préfère avoir des… on va exiger, même, des aménagements particuliers pour l'éperlan et le touladi parce qu'on aime mieux compenser pour les mêmes espèces.

Ici, dans la réserve faunique des Laurentides, on a la chance, entre guillemets, d'être confronté principalement à une seule espèce dans les cours d'eau, ce qui facilite les projets de compensation.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Peut-être pour le ministère du Développement durable aussi. Le Développement durable?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui, Madame la Présidente. Brièvement, dans la directive du ministère... du ministre du Développement durable, il est également mentionné qu'on doit tenir compte de l'objectif d'aucune perte nette.

Nos partenaires, pour cette évaluation-là se fait... ce sont les spécialistes de Faune Québec. Faune… oui, je crois que c'est bien, là, Faune Québec. Et pour eux... Chantal continuera tout à l'heure peut-être pour vous... en tout cas, vous dire les lignes directrices, là, le document qu'elle vous a déposé, on parle aussi, dans ces lignes directrices là, de gains nets d'habitats.

Si je reviens aux mesures de compensation, nous, on a travaillé plusieurs rencontres avec les partenaires, Pêches et Océans étaient là également, Faune Québec et nous et le promoteur pour justement discuter, là, de tous ces aspects-là des mesures de compensation.

Nous, nous sommes favorables à… on s'est montré… d'abord, on suivait les lignes directrices de la faune, qui étaient celles-ci, qui sont de compenser à l'endroit même où on a la perte. Ça, c'était comme…

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... une première... un premier objectif.

Maintenant, on s'est montré ouvert, suite à nos conversations, à un concept de compenser à un... plutôt que d'avoir de multiples sites à travers la réserve faunique des Laurentides, on s'est montré ouvert à ce qu'il y ait un site qui pourrait représenter l'ensemble des compensations.

Maintenant, en ce qui concerne la réserve, parce que nous, on a aussi un accord, là, on croit que cinq à six hectares pour les pertes nettes de destruction d'habitats, on croit que c'est un chiffre qui est valable et qui est acceptable. Maintenant, avec les spécialistes de faune, on était beaucoup inquiets suite à ce qui s'est passé sur des travaux antérieurs, qu'il y aurait des pertes supplémentaires, mais dues à des problèmes de sédimentation dans les cours d'eau, lors des travaux de construction.

Donc, on a demandé au ministère des Transports de prendre… d'évaluer la possibilité de tenir compte d'un facteur de sécurité à ajouter aux six hectares pour compenser, pour prévoir un peu ce genre d'impact-là qui peut… qui est différent d'une perte qui est causée par un remblayage ou…

Alors, à une réunion, lorsqu'ils nous ont présenté le concept de compensation, le promoteur nous a dit qu'il prendrait un facteur de sécurité de deux. Donc, on multiplie la perte de six par deux, donc on est rendu à 12 hectares. Et à cette superficie-là, ils nous rajoutaient également un 2.5 hectares. C'est une marge de sécurité encore un peu supplémentaire mais on se retrouvait, finalement, avec un besoin de compensation aux environs de 12,5 hectares mais qui comprenait tous les imprévus.

Alors, bon, nous… je reviens à la réserve, la réserve, le ministère du Développement durable et Faune, on ne veut pas qu'il y ait une réserve disproportionnée face… pour ce projet-là parce qu'on est conscient qu'il y a un risque… bien, peut-être pas un risque, là, mais c'est qu'on se dit, s'il y a une réserve qui existe, on ne veut pas qu'il y ait un manque au niveau de la vigilance que le promoteur doit effectuer lors des chantiers de construction, pour minimiser le plus possible les pertes.

Donc, on se dit, si le ministère des Transports dispose d'une réserve qui est disproportionnée par rapport aux pertes, bien, il y aura comme une espèce de…

LA PRÉSIDENTE :

Comme une banque.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Une banque. C'est ça. Donc, nous, on a des réserves là-dessus.

Mais on est d'accord à ce qu'il y ait une banque qui corresponde avec les facteurs de sécurité, là, ça, on est tout à fait ouvert à ça.

Ce qu'on insiste beaucoup, depuis le début, le ministère du Développement durable, c'est de l'importance de la surveillance lors des travaux de construction, pour éviter justement le maximum d'imprévus et de pertes supplémentaires à celles, là, qui ont été cumulées aux six hectares.

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être pour... madame Dubreuil, vous voulez ajouter quelque chose?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Bien, j'entends parler de banque, de troc, de pertes, de toute sortes de choses comme ça. Je pense que ce serait bon peut-être de remettre en contexte tout ça, qu'est-ce qu'on veut finalement par… comment est-ce qu'on en est arrivé, dans un projet comme ça, à devoir demander une compensation pour la perte d'habitats?

J'aimerais que monsieur Boivin nous explique ça, réexplique un peu l'origine de ce projet du lac Beloeil puisqu'on a participé largement à cette proposition.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Boivin.

M. JACQUES BOIVIN :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

M. JACQUES BOIVIN :

En fait, si vous me permettez, je commencerais un petit peu plus loin, peut-être, dans la démarche parce que… je vais essayer de vous résumer la position de Faune Québec, parce qu'on n'est pas en autorisation, nous, sur le projet, il faut peut-être se répéter là-dessus pour que tout le monde comprenne bien, là, on est en avis d'expertise, tant au niveau provincial qu'au niveau fédéral, pour une bonne raison, c'est qu'on est présent dans cette réserve-là depuis 40-45 ans. Donc, on a un niveau de connaissance du territoire qui nous permet d'apporter des diagnostics qui sont peut-être un petit peu plus raffinés par rapport au territoire lui-même.

Donc, en ce sens-là, d'emblée, je vous dirais que, comme nos avis qui ont été émis dont vous avez pris connaissance, je pense, on reconnaît la qualité du travail et l'effort qui a été fait quant à la caractérisation de ces milieux-là, de ces habitats-là et on reconnaît également l'offre

intéressante de compensation qui est faite et les choix qui ont été faits. Pour une bonne part, c'est que les sites choisis, pour plusieurs des sites, à l'origine, c'est Faune Québec qui les a suggérés ou proposés. Bon.

Cependant, nous avons des réserves et les réserves se situent beaucoup plus au niveau de l'identification des pertes, pour une bonne raison, madame Lamontagne en a parlé un peu tantôt, mais à plusieurs reprises, dans le document d'étude d'impact, il est fait mention par le promoteur, le ministère des Transports, de données ou de suivi des chantiers antérieurs fait par le même ministère, et le suivi des mesures d'atténuation, le suivi des objectifs atteints par ces mesures d'atténuation.

On a fait également, nous, des suivis qui sont plus des contrôles de l'application réglementaire par rapport aux autorisations qui ont été émises et à l'atteinte des résultats pour lesquels ces mesures-là ont été mises en place.

Les constats, malheureusement, qu'on a faits, c'est que, par rapport aux mesures d'atténuation qui sont proposées pour la présente étude, on retrouve sensiblement, peut-être formulées autrement, mais sensiblement, en gros, les mêmes mesures, les mêmes techniques d'atténuation que celles qui, normalement, devaient être en place en 2002, 2003 et 2004.

Il y a eu des chantiers en 2002, 2003 et 2004 et, malheureusement, le constat qu'on a fait, c'est qu'on a observé certaines mesures qui n'étaient pas appliquées ou appliquées trop tardivement ou avec pas assez d'intensité et peut-être même aussi, un manque au niveau de l'entretien des mesures comme telles.

Donc, les objectifs de protection n'étaient pas nécessairement atteints à cent pour cent et, bien sûr, on a noté des pertes supplémentaires autres que celles autorisées et prévues dans le cadre des autorisations qui ont été émises, tant au niveau provincial que fédéral, mais dépendant des projets.

À cette fin, on souhaiterait vous déposer, la semaine prochaine, et j'ai l'accord de Pêches et Océans, notre document de contrôle du dernier chantier de la rivière Pikauba qui…

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. JACQUES BOIVIN :

… n'est pas terminé parce que c'est un chantier qui dure deux ans puis il vient tout juste de recommencer. Donc, on va vous faire part… c'est agrémenté de plusieurs photographies qui illustrent certains manques au niveau des mesures et certains objectifs qui ne sont pas atteints.

À ça également, puis le constat, je pense que Pêches et Océans l'a fait comme nous, on identifie... on a posé un diagnostic face à ça, parce qu'on s'est dit, il y a des mesures, mais elles

ne sont pas mises en application puis elles n'atteignent pas les fins pour lesquelles on les met. Il y a quand même des coûts aussi associés à ces mesures-là, il ne faut pas se le cacher.

Une bonne part des manques… en fait, il y en a trois, trois principalement qu'on note et qu'on a... c'est pour ça qu'on a des réserves sur les pertes parce que les mêmes mesures d'atténuation nous sont, entre guillemets, promises ou suggérées ou avancées comme telles.

Les derniers chantiers, il y avait un manque évident au niveau d'un plan environnemental, d'un plan de gestion environnemental de ces sites-là, qui devait être déposé ou qui n'a pas été déposé ou qui a été partiel, pour lequel nous, on n'a jamais pu prendre connaissance. Donc, au départ, il y avait un manque de planification de gestion environnementale de ces sites.

Deuxième diagnostic qu'on pose : il était évident que sur ces chantiers, il y avait un manque d'effectifs et d'effectifs avec une certaine expertise, une certaine expérience pour bien faire appliquer ces mesures-là et bien gérer le chantier au niveau environnemental.

À cette fin-là, dans le fond, ce qu'on entrevoit, c'est que si les mêmes mesures d'atténuation sont appliquées avec la même intensité ou la même rigueur, on doute fort qu'on va se limiter à faire des constats de pertes de cinq ou six hectares mais que, malheureusement, ça devrait être plus que ça. De combien? On ne le sait pas.

Par contre, il y a des avenues pour corriger tout ça. Il y en a certaines, même, qui ont déjà été avancées par le promoteur dans le cadre des engagements qui ont été pris de façon formelle au niveau de tout ce qui a été écrit, des documents qui ont été produits.

Par contre, il y a quand même des avenues qu'il faut explorer avec les… dont on va recommander d'ailleurs aux organismes qui sont en autorisation, notamment sur l'intensification de la surveillance, l'intensification des contrôles, un travail de… je vous dirais, plus un travail de proaction qu'un travail de coercition.

C'est-à-dire qu'on veut être présent sur les sites et on veut intervenir au début des problèmes et non pas à la fin des problèmes alors qu'à ce moment-là, ça coûte beaucoup plus cher réparer, corriger, c'est beaucoup plus compliqué, à ce moment-là, faire arrêter ou faire corriger certains travaux qu'alors que si on peut intervenir au début, les solutions sont beaucoup plus simples pour tout le monde et beaucoup moins coûteuses pour tout le monde aussi.

Donc, si on prend cette approche-là, on est convaincu qu'on serait en mesure de réduire les pertes supplémentaires mais aussi, on serait en mesure d'assurer au promoteur des dépenses en moins relativement à des mesures correctrices ou à des compensations supplémentaires qu'il devra éventuellement faire, parce qu'il y aura eu des pertes supplémentaires.

En gros, ça résume la position de Faune Québec qu'on vous a transmise puis qu'on a transmise également aux organismes en autorisation.

LA PRÉSIDENTE :

Si vous le permettez, c'est parce que je trouve que ça soulève beaucoup d'interrogations ici pour la commission.

M. JACQUES BOIVIN :

Oui, je m'en doute.

LA PRÉSIDENTE :

Je pense que ça rejoint aussi un certain questionnement qu'on avait en regard des exigences qui seraient proposées en termes de devis environnemental, toute la question du suivi et de la surveillance des travaux. J'ai compris que vous seriez aussi, la semaine prochaine, à Québec, hein?

M. JACQUES BOIVIN :

Oui, madame.

LA PRÉSIDENTE :

Et vous pourriez nous déposer…

M. JACQUES BOIVIN :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

… en accord avec Pêches et Océans, le document en question.

Alors, ce que je vous propose, c'est peut-être... étant donné que l'heure tardive, la capacité de tout le monde, des neurones à bien saisir certains aspects, mais pour la commission, c'est un élément qui mérite un questionnement particulier. Alors, pour le ministère des Transports aussi, pour l'opportunité de répondre et tout ça.

Alors, je vous proposerais peut-être que la semaine prochaine, ce sera un des éléments qui sera interrogé par la commission et, entre autres, dès que vous pouvez nous déposer le document en question, même avant la semaine prochaine, si vous le pouvez, ce serait apprécié par la commission.

M. JACQUES BOIVIN :

Oui, c'est possible.

LA PRÉSIDENTE :

Document qui serait retrouvé, là, dans les… c'est ça. Ça vous va?

Alors, pour le ministère des Transports, peut-être, il y a des présentations qui n'ont pas été faites, que vous nous aviez dit que vous aviez, si vous pouviez les déposer quand même à la commission. Ça ne veut pas dire que la semaine prochaine, dans le cadre des audiences à Stoneham, qu'il n'y a pas un certain questionnement aussi qui va permettre de le présenter au public.

Je rappelle aussi que la semaine prochaine, donc, les audiences vont se poursuivre à partir de mardi, le 19 avril, à Québec, pour… on ne le sait pas encore, c'est un peu le même principe qu'ici, on commence et on voit combien de jours on poursuit, ça dépend du questionnement du public, naturellement.

Juste pour vous dire que vous pouvez suivre les travaux sur le site Internet, vous l'avez en mode audio. Alors, juste à prendre **www.bape.gouv.qc.ca**, «gouv pour gouvernement. Vous pouvez demander à l'arrière les informations du site Internet et vous pourrez suivre toute la continuité des travaux en direct, en audio, la semaine prochaine.

Alors, vous rappeler aussi, donc, que nous allons siéger encore pour l'aspect... c'est-à-dire plus particulièrement la section de Stoneham-Tewkesbury, c'est-à-dire du kilomètre 60 à 84, mais nous allons aussi recevoir le questionnement, s'il y a un certain questionnement encore pour la réserve faunique et nous-mêmes ou pour la région du Saguenay, on peut très bien y répondre aussi.

Je vous rappelle que nous allons revenir dans un mois pour la deuxième partie des audiences, celle que plusieurs auraient voulu avoir cette semaine, mais je pense que ce n'est pas mauvais, effectivement, d'entendre ce que vous avez entendu cette semaine pour venir… je suis certaine que ça a permis de comprendre certains aspects ou certaines inquiétudes, par rapport aux projets, de d'autres personnes.

Alors, cette deuxième partie, elle permet aux citoyens de prendre position sur les projets. Alors, la commission entendra l'opinion de tous ceux et celles qui le désirent, le 17 mai... à partir du 17 mai 2005, à 19 h 00, ici même dans la salle de l'Hôtel La Saguenéenne.

Et la semaine suivante, nous allons faire la même chose à Québec, à partir du 25 mai, 13 h 30, à la salle Gosselin-Harguindeguy du Syndicat de la fonction publique, sur le boulevard des Gradins, à Québec.

Nous vous demandons d'ailleurs d'indiquer à la coordonnatrice de la commission, madame Monique Gélinas, votre intention de déposer un mémoire et ce, d'ici… je vous donnerais à peu près une semaine.

Je ne vous demande pas de déposer votre mémoire d'ici une semaine, comprenez-moi bien, mais de nous dire si vous avez l'intention. Ça va nous permettre de gérer la quantité de mémoires et le nombre de séances, et la technique que ça prend, et tout ça. Alors, ça facilite, pour la commission, la logistique de réservation de salle.

Vous devrez faire parvenir vos mémoires au plus tard le 13 mai, si vous le déposez à Saguenay, et ce sera le 20 mai pour ceux qui le déposeront à Québec, afin de permettre à la commission d'en faire une lecture attentive et appropriée avant le début de la deuxième partie.

Alors donc, pour les gens de Saguenay, c'est bien, je le répète, le 13 mai, puisqu'on revient vous voir le 17 mai, ça nous prend quelques jours pour lire l'ensemble des mémoires et prendre connaissance du contenu, et nous préparer à vous questionner.

Parce que quand vous allez présenter votre mémoire, la commission échangera avec vous pour connaître un peu… peut-être faire préciser certains aspects ou vous questionner sur des aspects que vous avez soulevés qui peuvent intéresser la commission.

Alors, vous pouvez déposer également votre mémoire sans le présenter ou encore faire une présentation verbale seulement. Alors, vous avez tout simplement à le signaler à la coordonnatrice.

Alors, vous savez aussi que, après la deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuit son enquête et rédige son rapport pour le ministre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, lequel rapport fera état des constatations, de l'analyse de la commission concernant le projet à l'étude.

Et je vous rappelle que la décision d'autoriser ou de refuser les projets appartient au Conseil des ministres, sur recommandation du ministre du Développement durable et de l'Environnement et des Parcs.

Alors, j'aimerais remercier tout le monde de votre participation. Je vous invite à venir nous voir nombreux aussi la semaine prochaine. Je vous invite à écouter, si vous le pouvez, les délibérations qui auront lieu aussi à Québec.

J'aimerais remercier toutes les personnes-ressources qui ont été présentes, qui seront encore… quelques-uns avec nous, la semaine prochaine.

Il est possible que nous vous envoyions encore quelques questions par écrit. Quand nous envoyons des questions par écrit, vous avez toujours la question et la réponse qui sont déposées dans les centres de consultation et sur le site du BAPE. Ça fait que vous pouvez voir comment on progresse aussi dans l'analyse de la commission.

Alors, je vous remercie infiniment de votre participation et je vous dis aussi à la semaine prochaine pour plusieurs d'entre vous.

J'aimerais remercier aussi le promoteur, tous les représentants qui, pour la plupart, vont être encore avec nous pour la semaine prochaine. Je vous remercie aussi de votre participation et de l'éclairage que vous avez apporté à la commission ainsi que pour le public.

Alors donc, je vous remercie. D'habitude, je déclare la première partie terminée, mais là, elle n'est pas terminée, elle passera juste dans un autre site que vous pouvez suivre et nous allons nous retrouver dans un mois. Merci beaucoup à tout le monde.

22 h 58 - FIN DE LA SÉANCE

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.

_____

Line Perreault, s.o.