

**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 4

Séance tenue le 19 avril 2005
Syndicat de la fonction publique
5100, boul. des Gradins
Salle Gosselin-Harguindeguy
Québec

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS	6
PRÉSENTATION DES REQUÊTES.....	11
PRÉSENTATION DU PROJET PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC	22
QUESTIONS D'INTERVENANTS DU PUBLIC :	
LOUIS HUDON.....	34
DGONAL SENTURK	39
MISHELL POTVIN.....	41
JEAN-BENOÎT GAGNON	47
CLAUDIA GAUTHIER.....	55
CLAUDE GAULIN.....	64
ALAIN MARÉCHAL	70
ANDRÉ GAGNÉ	73
GEORGES LEGENDRE.....	86
ÉRIC BERNIER	96
ANDRÉ STAINIER	103
GILLES BRASSARD	110
MOT DE LA FIN	124

**19 h – DÉBUT DE LA SÉANCE
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

LA PRÉSIDENTE :

5

Alors, bonsoir, tout le monde. Bienvenue à cette première partie d'audience publique portant sur les projets d'amélioration de la route 175, des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227. Mon nom est Sylvie Girard. Je préside cette commission d'enquête qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

10

Cette commission est également constituée de madame Marie-Josée Auclair, de monsieur Louis Dériger à ma gauche et de monsieur Alfred Marquis à ma droite, qui agiront à titre de commissaires.

15

Je précise que les membres de la commission ont été assermentés devant un juge de la Cour supérieure et disposent de tous les pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête. De plus, nous nous sommes engagés à respecter le Code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

20

Dans un premier temps, je vais vous donner un aperçu du déroulement de cette première séance d'audience. D'abord, je prendrai une dizaine de minutes pour vous expliquer les règles générales ainsi que la façon de procéder afin de permettre un débat éclairé, serein et respectueux. Ensuite viendront les présentations de l'équipe de la commission et des personnes-ressources.

25

Suite à cela, je vais inviter les requérants à venir présenter leur requête de l'audience publique. Enfin, le promoteur sera invité à présenter son équipe et à nous faire un court résumé des deux projets.

30

À la suite de cette présentation, nous prendrons une pause d'environ 15 minutes et c'est à ce moment que se fera l'ouverture du registre pour les gens qui désirent poser des questions. Ce registre est disponible à l'arrière de la salle. Au retour de cette pause, les gens seront appelés dans l'ordre d'inscription à venir poser leurs questions.

35

Tout d'abord, j'aimerais préciser que, dans le cadre de cette audience, la commission, constituée par le président du BAPE, a reçu deux mandats de la part du ministre. Je vais donc vous faire lecture de ces mandats. Ces lettres mandats sont adressées au président du BAPE, monsieur William J. Cosgrove, et signées les 22 et 23 mars 2005 par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, monsieur Thomas J. Mulcair.

40

«En ma qualité de ministre du Développement durable...

45

(Lecture de la lettre mandat du 23 mars 2005)

... qu'il en aura faite.»

50 Alors, les mandats de cette commission ont donc débuté le 11 avril 2005 et sont d'une durée maximale de quatre mois. Ce qui signifie que le rapport du BAPE devra être remis au ministre au plus tard le 11 août 2005. Celui-ci doit rendre le rapport public dans les 60 jours suivants.

55 C'est en vertu de l'article 31.1 et suivants de la Loi sur la qualité de l'environnement que nous aurons ensemble à discuter et analyser ces projets.

60 Cet article édicte que nul ne peut entreprendre une construction, un ouvrage ou une activité suivant un plan ou un programme dans les cas prévus par le règlement du gouvernement, sans suivre la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement prévue, et obtenir un certificat d'autorisation du gouvernement.

65 Les projets d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227 sont assujettis à cette procédure en vertu du paragraphe e du premier alinéa de l'article 2 du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, soit la construction et la reconstruction ou l'élargissement sur une longueur de plus de 1 kilomètre d'une route ou autre infrastructure routière publique.

70 Les commissions du BAPE examinent, dans une perspective de développement durable, les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique social, économique et culturel.

75 La période d'information et de consultation publique portant sur le tronçon des kilomètres 60 à 84 s'est déroulée du 27 octobre au 11 décembre 2004. Celle portant sur le tronçon des kilomètres 84 à 227 s'est déroulée du 17 novembre 2004 au 6 janvier 2005. Durant ces périodes de 45 jours, toute personne, groupe, municipalité ou organisme pouvait demander la tenue d'une audience publique.

80 Pour les projets d'amélioration de la route 175 des kilomètres 60 à 84 et de 84 à 227, il y a eu plus d'une quarantaine de demandes d'audience publique ainsi qu'une pétition de 300 noms appuyant la tenue d'une audience. Quatre demandes ont été adressées au ministre pour le tronçon de la route compris entre les kilomètres 84 et 227 et rendues publiques lors du début de la première partie de l'audience à Ville Saguenay la semaine dernière, soit le 12 avril plus précisément.

85 Des 40 requêtes spécifiques au tronçon des kilomètres 60 à 84, 37 seront rendues publiques ce soir. Une requête a été retirée et deux requérants ne nous ont pas donné leur consentement à rendre publique leur demande.

90 Les séances publiques de l'audience sont divisées en deux parties. La première partie commence ce soir. Les séances prévues pour la région de Stoneham et Tewkesbury débutent ce

soir et nous avons prévu d'autres séances demain en après-midi et en soirée, et nous évaluerons la nécessité de tenir des séances subséquentes.

95 Je recevrai des questions pour les deux mandats et vous pourrez suivre les débats sur le site Internet du BAPE. Vous aurez l'information à l'arrière pour le site, c'est www.bape.gouv.qc.ca.

100 Cette partie d'audience permet à la population et la commission de poser des questions, d'obtenir des réponses de la part du promoteur et des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources. Cette première partie sert donc à bien cerner les impacts des deux projets et à enrichir notre connaissance de ces projets.

C'est donc dire que ce n'est pas le moment d'entendre les opinions sur les projets.

105 Ça ne veut pas dire que la commission ne veut pas entendre votre opinion, mais votre opinion elle sera entendue dans un mois lors de la deuxième partie des audiences publiques.

110 Alors, je vais probablement à quelques reprises avoir à intervenir à ce sujet; vous êtes ici pour poser des questions et avoir des réponses qui permettront d'éclairer votre avis ou votre position.

115 La deuxième partie permet aux citoyens de prendre position sur ces projets. La commission entendra l'opinion de tous ceux et celles qui le désirent à partir du 17 mai 2005, à Ville Saguenay, à compter de 19 h, à la salle Cabaret B de l'Hôtel La Saguenéenne.

Ensuite, la deuxième partie de l'audience publique se poursuivra le 25 mai à compter de 13 h 30 ici même, à la salle Gosselin-Harguindeguy du Syndicat de la fonction publique.

120 Nous vous demandons d'ailleurs d'indiquer à la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Monique Gélinas, votre intention de déposer un mémoire d'ici une semaine. Cela facilite, pour la commission, la logistique de réservation de salle. Vous devrez faire parvenir vos mémoires au plus tard le 13 mai, si vous désirez déposer votre mémoire à Saguenay, et au plus tard le 20 mai pour ceux qui voudront déposer leur mémoire à Québec. Cette démarche permet à la commission de faire une lecture attentive et appropriée des mémoires avant le début de la deuxième partie. Lors de la présentation de votre mémoire, la commission échangera avec vous afin de bien comprendre votre position.

130 Vous pouvez également déposer votre mémoire à la commission sans le présenter. Toutes ces options sont possibles. Donc, on vous demande de le signaler tout simplement à la coordonnatrice du secrétariat de la commission.

Le mandat de la Commission comprend aussi, en plus de la tenue d'audiences publiques, un mandat d'enquête. La commission aura donc son propre questionnement en cours de cette audience, parfois même dans la foulée des questions que vous aurez initiées. Ce

135 questionnement pourrait se compléter après la partie publique. Dans ce cas, les questions et les
réponses seront déposées officiellement.

Nous avons ouvert des centres de consultation où, tout au long du mandat, les
documents peuvent être consultés. Il y a cinq centres régionaux situés aux endroits suivants : le
140 premier à la Bibliothèque Jean-Luc Grondin publique Chicoutimi, à l'Hôtel de Ville de Stoneham,
à la Bibliothèque municipale d'Alma, et finalement, la Bibliothèque municipale de Jonquière,
succursale St-Michel.

Il y a aussi deux centres permanents de documentation : le bureau du BAPE à Québec
145 ainsi que la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal.

Pour toute information supplémentaire concernant les centres de consultation, vous
pouvez vous informer à la table à arrière, au personnel de la commission.

150 La commission a un devoir de réserve, de neutralité et d'impartialité. Nous avons le
devoir d'agir équitablement avec tout le monde et c'est ce que nous allons faire tout au long de
ce processus.

Je vous informe que tout ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions
155 seront disponibles dans le site Internet du BAPE ainsi que dans les centres de consultation,
environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique, dès qu'elles
seront prêtes, mais au plus tard une semaine.

Après la deuxième partie publique, la commission poursuit son enquête et rédige son
160 rapport, lequel rapport fera état des constatations, de l'analyse de la commission concernant les
projets à l'étude. La décision d'autoriser ou de refuser les projets appartient au Conseil des
ministres sur recommandation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des
Parcs.

165 Je vais maintenant vous expliquer comment nous allons procéder ce soir. Alors d'abord
un peu la disposition de la salle. Quand je vous parle de la commission, c'est, en fait, mes
collègues que je vous ai cités tout à l'heure. Nous sommes membres de cette commission. Pour
nous aider dans notre travail, vous avez ici à ma gauche la table des analystes; ensuite, la table
des personnes-ressources que nous avons assignées à être présents pour cette audience. À
170 l'arrière, vous avez aussi, à l'arrière, à droite, l'équipe de la commission, qui peut vous aider
aussi, avec la coordonnatrice qui est disponible à l'arrière. Et la table centrale ici en avant, c'est à
cet endroit-là que vous venez poser vos questions. Les micros sont installés pour ça.

L'inscription au registre pour les questions se fait à l'arrière, auprès du personnel de la
175 commission, dès la première pause, lorsque j'aurai déclaré les registres ouverts. Le nombre de
questions permises est de deux par intervention, sans sous-questions.

Cette règle a pour but de permettre au plus grand nombre possible de participants de
poser leurs questions. Vous avez la possibilité de vous réinscrire au registre pour les questions
supplémentaires, mais ne vous inquiétez pas, nous allons être ici tant qu'il y aura des questions.

180

Nous vous demandons d'éviter les préambules aux questions. Les seuls préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question. Vous allez directement aux questions, mais il faut permettre à tout le monde d'obtenir le plus d'information possible sur les projets.

185

La commission peut intervenir en tout temps pour obtenir une information additionnelle.

190

Toutes les questions du public doivent m'être adressées. Ceci s'applique également à toutes les réponses aux questions. Aucun échange direct ne devra se faire entre le promoteur, le porte-parole et le public. Je dirigerai ensuite les questions aux personnes concernées.

195

La commission ne tolérera aucune forme de manifestation d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser les débats sereins est de respecter les règles de procédure du BAPE. Les questions seront permises mais pas les accusations. Et respecter ces règles constitue la meilleure façon d'éviter les poursuites en dommages.

200

Les réponses aux questions doivent être données le plus tôt possible. Si une réponse ne peut être donnée immédiatement, la commission se chargera de l'obtenir lors d'une autre séance ou par écrit, et ces réponses feront partie du dossier et seront disponibles dans les centres de consultation le plus rapidement possible.

205

Si une information ou certains documents demandés sont considérés comme confidentiels par la personne qui doit les déposer, elle doit en faire part à la commission au moment où celle-ci en fait la demande. Nous avons une procédure prévue pour le traitement des informations confidentielles.

210

Le participant qui désire déposer un document ou donner une information lors de l'audience, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à la coordonnatrice du secrétariat de la commission qui se chargera de vérifier auprès de la commission.

215

Nous tenons aussi à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est doté d'une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet.

220

Alors maintenant, je vais vous présenter l'équipe du BAPE. Alors donc, ce que je vous disais tout à l'heure à ma gauche l'équipe des analystes, il y a monsieur Jean Roberge, madame Maude Durand et monsieur Jasmin Bergeron. À l'arrière de la salle, vous avez la conseillère en communication, madame Catherine Roberge; la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Monique Gélinas et l'agente de secrétariat, madame Louise Marois.

225 Alors, nous sommes aussi appuyés et aidés par le personnel des services
gouvernementaux. Il s'agit, pour la logistique de monsieur Richard Grenier, pour la sonorisation,
monsieur Martin Lajoie. Et la sténotypiste, madame Line Perreault, de la firme Piché et Olivier.

230 Alors maintenant, je vais vous présenter... peut-être que les personnes-ressources
pourront se présenter et aussi me faire par si vous avez des documents à déposer aujourd'hui.

Alors tout d'abord, pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et
des Parcs, le porte-parole, monsieur Nicolas Juneau.

M. NICOLAS JUNEAU :

235 Oui, bonsoir. Je suis accompagné de madame Ruth Lamontagne, qui est également
chargée de projet sur le dossier; elle, c'est plutôt le dossier qui est dans le nord, 84-227 et moi,
c'est le dossier 60-84.

240 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

M. NICOLAS JUNEAU :

245 Et puis dans la salle, nous avons monsieur Denis Tessier, qui est de la Direction générale
de l'analyse et de l'expertise de la Capitale nationale. Nous avons aussi avec nous monsieur
Guy Le Rouzès qui est du service des parcs. Et puis madame Bolduc, qui se présentera, qui est
à l'arrière. Et puis nous avons aussi monsieur Guy Barnard de la Sépaq, réserve faunique.

250 Nous avons aussi deux documents que nous allons déposer ; un qui est un complément
d'information par rapport aux gaz à effet de serre...

LA PRÉSIDENTE :

255 Oui, oui.

M. NICOLAS JUNEAU :

260 ... et nous avons également un document qui est un avis du MSSS concernant le dernier
document qui a été déposé par le promoteur sur la problématique de la grande faune et puis pour
ce qui est de ce que vous nous aviez demandé par rapport à Urgence-Environnement, les
interventions sur le secteur visé par le projet, nous allons avoir ça sous peu, là, il y avait une
comptabilisation des données à faire, là, ce n'était pas simple, là.

265 **LA PRÉSIDENTE :**

270 O.K. Bien, je vous remercie, monsieur Juneau. Alors, bienvenue aussi madame Lamontagne.

Alors maintenant pour le ministère -- attendez que je voie bien les pancartes -- pour la MRC de la Jacques-Cartier, monsieur Claude Langlois.

275 **M. CLAUDE LANGLOIS :**

Bonsoir, Madame la Présidente, bonsoir. Donc, je suis ici à titre de coordonnateur de l'aménagement pour la MRC et pour répondre aux questions concernant principalement le schéma d'aménagement révisé de la MRC. Je suis seul actuellement... le seul représentant de la MRC ce soir. Et le schéma d'aménagement révisé a été déposé à madame Gélinas tout à l'heure.

280 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

285 **M. CLAUDE LANGLOIS :**

Voilà.

290 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, pour la Ville de Québec, monsieur Marc Des Rivières.

295 **M. MARC DES RIVIÈRES :**

Oui, bonsoir. Je suis le directeur de la division du transport et c'est moi qui, dans le cadre du processus, vais représenter la ville. Au besoin, je me ferai assister, là, de nos spécialistes, selon les questions qui pourraient être posées et, dans cet ordre d'idées là, demain, monsieur François Proulx, qui est le directeur des laboratoires au service de l'environnement, viendra répondre à vos questions concernant les sels de déglacage.

300 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Des Rivières.

305 Maintenant, pour la Sépaq, madame Nancy Bolduc. Bonsoir madame Bolduc.

Mme NANCY BOLDUC :

310 Oups! Excusez-moi, bonsoir. Bonsoir à tous. Bon. Je suis directrice du parc nationale de la Jacques-Cartier. J'ai travaillé sur le projet de route à quatre voies depuis le tout début et c'est moi qui ai commenté aussi les différents dossiers, addenda et tout ça. Donc, je vais répondre au meilleur de la connaissance.

LA PRÉSIDENTE :

315

Merci beaucoup, madame Bolduc.

Maintenant, pour le ministère des Ressources naturelles, Faune et Parcs, madame Dubreuil.

320

Mme CHANTAL DUREUIL :

Bonjour. Alors Chantal Dubreuil du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs, le secteur Faune Québec. Je suis accompagnée dans la salle de Jacques Boivin, notre spécialiste en milieu aquatique.

325

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

330

Mme CHANTAL DUREUIL :

Et dans les soirées subséquentes, nous aurons un autre spécialiste de la faune terrestre qui sera présent.

335

Il y a des questions en attente de réponse...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

340

Mme CHANTAL DUREUIL :

... que vous nous aviez posées à Saguenay. J'ai les éléments de réponse, ça va être soit monsieur Daniel Tremblay de Forêt Québec ici à côté de moi qui va y répondre...

345

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait.

350

Mme CHANTAL DUREUIL :

... ou bien le spécialiste de la faune qui sera ici demain.

355

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Merci, madame Dubreuil.

Alors donc, c'est monsieur Tremblay?

360

M. DANIEL TREMBLAY :

Bonsoir Madame la Présidente, bonsoir tout le monde. Effectivement, Daniel Tremblay du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, les parcs sont maintenant avec le territoire, je crois.

365

LA PRÉSIDENTE :

Oui, je m'excuse pour le ministère du Développement durable et des Parcs. J'ai rajouté le... le parc a changé de ministère!

370

M. DANIEL TREMBLAY :

Bon. Moi, je suis ici pour recevoir les questions concernant l'aspect forêt. Alors, je suis plutôt quelqu'un de terrain, je suis dans un bureau local. Il y a peut-être des questions qui sont peut-être plus pointues, mais je vais les recevoir et les adresser pour vous revenir avec les meilleures réponses possible.

375

LA PRÉSIDENTE :

380

Merci beaucoup, monsieur Tremblay.

Alors maintenant, pour le ministère de Pêches et Océans Canada, monsieur Alain Kemp. Bonsoir, monsieur Kemp.

385

M. ALAIN KEMP :

Oui, bonsoir Madame la Présidente. C'est ça, moi, mon nom est Alain Kemp, je représente la Direction de l'habitat du poisson de Pêches et Océans Canada, car le projet nécessitera certaines autorisations en vertu de la Loi sur les pêches.

390

Je tiens aussi à signaler la présence de madame Claire Michaud de Transports Canada...

LA PRÉSIDENTE :

395

Oui?

M. ALAIN KEMP :

400

... pour les aspects du processus fédéral d'évaluation environnementale.

LA PRÉSIDENTE :

405 Merci. Bienvenue madame Michaud aussi.

 Alors, nous avons aussi quelques personnes aussi qui sont dans la salle. On ne peut pas naturellement asseoir tout le monde en même temps, mais qui pourront approcher la salle au moment pour... si certaines questions sont posées.

410

 Alors, pour la municipalité de Cantons-Unis, Stoneham-et-Tewkesbury, il y a monsieur Gontran Bouin, madame Fabienne Mathieu et madame Julie Pinard.

415

 Pour la MRC le Fjord-du-Saguenay monsieur Denis Jubinville ainsi que... il y a aussi d'autres personnes-ressources que nous avons assignées au dossier, mais pour lesquelles nous adresserons au besoin des questions écrites pour Environnement Canada, le ministère de la Sécurité publique, Affaires autochtones, ministère de la Santé et des Services sociaux.

420

 Alors donc, je vais donc inviter les requérants à présenter leur requête pour le tronçon des kilomètres 60 à 84.

425

 Alors donc, je voudrais juste vous expliquer que le rôle d'un requérant c'est d'obtenir des audiences publiques. Alors, dès que les requêtes sont rendues publiques ce soir, le rôle de requérant se termine là. L'objectif étant d'obtenir des audiences, cet objectif étant atteint, les personnes qui ont déposé les requêtes, une fois qu'elles sont rendues publiques, deviennent de simples citoyens comme tout le monde ou des représentants d'organisme qui peuvent s'adresser à la commission pour poser des questions et déposer un mémoire.

430

 Alors nous avons aussi demandé -- je ferai la lecture tout à l'heure des gens qui ont bien voulu accepter de, oui, rendre leur requête publique, mais de la déposer pour qu'elle soit accessible à tout le monde, bien sûr, dans les centres de consultation, en fait, pour raccourcir un peu le délai, c'est-à-dire la présentation des requêtes, parce que c'est bien sûr qu'avec 40 requêtes plus une pétition de 300 noms, on n'aurait pas posé une question ce soir.

435

 Alors je les remercie, ils ont accepté pour la plupart de rendre publique leur requête, et nous avons demandé à quelques-uns de réunir des groupes de personnes et de représenter ces personnes-là pour déposer leur requête, ils vont faire lecture de la requête.

440

 Alors pour la première requête rendue publique ce soir, de la municipalité de Cantons Unis de Stoneham-et-Tewkesbury, monsieur Gontran Blouin, si vous voulez vous approcher à la table juste devant.

445

 Alors bonsoir, monsieur Blouin, bienvenue à la commission.

M. GONTRAN BLOUIN :

450 Bonsoir, madame Girard. Bonsoir madame, bonsoir messieurs. Alors ici j'ai en main la requête signée par le maire de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury, Saint-Adolphe, le maire Denis Barbeau.

455 La particularité du territoire des Cantons-Unis pour les kilomètres 60 à 84, c'est que le tracé va passer dans un secteur où il y a une population qui est résidente et, au-delà des enjeux qui sont exprimés, il y a toujours l'enjeu qui est le capital humain. Alors on aimerait que les membres de la commission prennent en considération ce que vont vivre les gens qui seront appelés à être expropriés, à vivre les travaux tout au long de la réalisation, ainsi que les différents impacts que les gens devront vivre en relation avec leur proximité du nouveau tracé qui sera retenu au terme des recommandations de la commission.

460 Alors je vous remercie de m'avoir écouté et je vais lire la requête qui est très courte, madame la Présidente. Alors ça s'adresse à Thomas J. Mulcair qui est ministre de l'Environnement :

«Monsieur le Ministre, le projet de réaménagement à quatre voies séparées...

465 **(Lecture de la requête)**

... l'expropriation d'une centaine de résidences et de commerces.»

Et cette requête avait été signifiée en date du 18 novembre 2004.

470 **«Afin que ces impacts soient discutés et analysés adéquatement, nous souhaitons la tenue d'une audience publique.»**

Alors je vous remercie. Bonne soirée.

475 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Blouin.

480 Alors je vais inviter les prochains requérants, madame Micheline Desharnais et monsieur Rodolphe Lelièvre, s'il vous plaît, à s'approcher de la table...

Bonsoir, monsieur Lelièvre.

485 **M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Bonsoir, madame. Bonsoir, messieurs.

LA PRÉSIDENTE :

490 Donc, madame Desharnais ne sera pas avec vous ce soir pour la présentation?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

495 Bien, c'est que disons que je ne croyais pas qu'on passait ce soir, on pensait, à cause de la quantité de monde, qu'on passerait demain.

LA PRÉSIDENTE :

500 Ah! Mais bon...

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

505 Est-ce que je pourrais être remis à demain?

LA PRÉSIDENTE :

510 Pas du tout, vous pouvez la remettre... -- non, la procédure de remise de la requête est maintenant, c'est tout; il n'y a pas de problème, vous pouvez la lire. Il n'y a pas d'obligation à ce que vous soyez deux.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

515 Ah! Bien c'est que... Je ne crois pas avoir nécessairement tout ce que je voulais avoir, tu sais, parce que je savais qu'il y avait beaucoup de monde ce soir...

LA PRÉSIDENTE :

520 Ah! O.K.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

525 ... c'est la raison pour laquelle... et madame Desharnais sera avec moi demain, mais c'est que disons que, tout simplement, j'ai peut-être une question à poser, par exemple.

LA PRÉSIDENTE :

530 C'est-à-dire que pour la procédure des questions, ça va être tout à l'heure au moment de la... des registres.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

535 Ah! Ah! Bon.

LA PRÉSIDENTE :

Là, c'est de rendre publique la requête.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

540

Ah! Bon. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

545

Alors ce que je peux faire, c'est... -- est-ce que vous avez une copie de votre requête?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

550

Bien, c'est que je l'ai chez moi, je ne l'ai pas amenée ce soir, je ne croyais pas que... je ne croyais pas passer ce soir!

LA PRÉSIDENTE :

555

Ce n'est pas grave, ce n'est pas grave, monsieur. De toute façon, c'est une procédure, c'est vrai que c'est compliqué, vous avez vu, ça m'a pris une demi-heure à tout expliquer! Alors ce que je peux faire pour vous, monsieur Lelièvre, c'est que je peux lire votre requête. Est-ce que ça vous conviendrait?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

560

Bien c'est que... disons, certainement.

LA PRÉSIDENTE :

565

Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

570

Mais il y a un petit détail...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

575

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

C'est qu'elle a été faite au mois de décembre.

LA PRÉSIDENTE :

580

Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

585 Et c'est que, disons qu'après ça il y a eu... -- j'étais contre ce qu'ils proposaient...

LA PRÉSIDENTE :

590 Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

... -- mais c'est qu'il y a eu un autre projet qui a été sorti au mois de février.

595 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

600 Et celui-là approche plus ce que je voudrais.

LA PRÉSIDENTE :

605 O.K.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

610 Voyez-vous, c'est... c'était là que je vous aurais présenté le – comment je pourrais dire?
– une partie du mémoire que je veux faire, un genre de synopsis.

LA PRÉSIDENTE :

615 O.K. Mais je n'aurais pas pu reprendre votre mémoire, j'aurais été obligée de vous dire
d'attendre dans un mois.

620 Alors écoutez, ce que je vais faire, je vais lire votre audience, on comprend... comme je
l'ai expliqué tout à l'heure, de toute façon c'est juste une procédure : une fois qu'elle est lue et
que l'objectif de la requête est d'avoir une audience, que c'est tenu, même si vous avez eu
satisfaction depuis en regard de votre requête, ce n'est pas grave, ça vous pourrez venir le faire
au moment de votre mémoire et expliquer les choses, ce n'est pas... c'est juste une formalité.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

625 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Et ce que je peux faire, c'est en votre présence lire votre requête.

630

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Parce que... je vous remercie, mais c'est que je n'ai pas été satisfait de la deuxième non plus!

635

LA PRÉSIDENTE :

Bon, bien... Ça, ça va en deuxième partie!

640

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Oui, oui, d'accord j'écoute... je vous écoute, merci.

LA PRÉSIDENTE :

645

Alors écoutez, monsieur, je vais déjà... je vais lire votre requête. Attendez, je vais prendre la bonne, là. Alors, pour monsieur Lelièvre. Alors donc la lettre était adressée au ministre de l'Environnement, datée du 1^{er} décembre 2004. Alors :

650

«Monsieur, nous sollicitons une audience publique en regard du projet...

(Lecture de la requête)

... Nous sommes ouverts pour une médiation si nécessaire.»

655

Alors c'est signé Rodolphe Lelièvre et Micheline Desharnais.

Alors comme je disais tout à l'heure, vous pouvez venir poser des questions pour mieux connaître le projet et dans un mois pour le dépôt d'un mémoire, mais il n'y a pas de... une fois que la requête est déposée, là, on oublie les requêtes.

660

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Parfait.

665

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Lelièvre.

670

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

675

Ce n'est rien.

Alors je vais appeler maintenant, pour le regroupement des citoyens de Stoneham, c'est monsieur Georges Legendre... Bonsoir, monsieur Legendre.

680

M. GEORGES LEGENDRE :

Bonsoir, madame Girard.

685

LA PRÉSIDENTE :

Alors nous vous écoutons.

M. GEORGES LEGENDRE :

690

Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

695

Merci. Comme vous voulez.

M. GEORGES LEGENDRE :

700

Il y a du temps qui a écoulé depuis le dépôt de notre requête, le 9 décembre. La situation a évolué grandement, qui fait que dans la requête il y a certains points qui ne sont plus d'actualité, mais j'en fais la lecture...

LA PRÉSIDENTE :

705

Tout à fait.

M. GEORGES LEGENDRE :

710

... partiellement.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

715

M. GEORGES LEGENDRE :

720 Partiellement. Alors je conserve le premier point, c'est-à-dire nous ne voulions pas le report des audiences publiques, il en avait été question, il avait été question de reporter les audiences publiques, alors nous autres, on s'était objectés à ça parce qu'on voulait que la construction de l'autoroute se fasse le plus rapidement possible.

725 Alors ce à quoi nous étions favorables, c'était de... à l'autoroute de contournement, entre les kilomètres 62,5 et le kilomètre 70 à quatre voies divisées, les impacts humains, financiers, géophysiques définis par le ministère des Transports étaient nettement favorables à cette option.

Nous étions favorables à la construction de l'autoroute 73 en 2006 tel que prévu par le ministère des Transports, à la conservation de la route 175 dans son état actuel à titre de route locale et touristique.

730 Quant aux points suivants, comme la situation a évolué grandement et que le ministère des Transports a présenté en février dernier, à des portes ouvertes, un nouveau tracé dit de contournement avec un tracé dans l'axe et que, suite aux consultations, aux opinions des citoyens et à une pétition que nous avons déposée à ce moment-là d'environ 7 ou 800 noms, le ministère des Transports s'est prononcé, a priorisé le tracé de contournement et nous avons
735 obtenu l'appui de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury à cet égard.

740 Alors ce qui nous permet de conserver, disons, le boulevard Talbot actuel pour la circulation locale et touristique avec des aménagements favorables au plan humain, à une possibilité de piste cyclable dans le futur. Moins d'expropriations, car les chemins Paré, Ouellet et boulevard Talbot sont épargnés.

745 Alors maintenant nous mettons l'accent sur la sécurité de la nouvelle route et nous voulons une véritable autoroute. Nous mettrons l'accent également sur l'environnement humain par nos interventions sur plusieurs sujets.

Ce que je voudrais ajouter, qui était dans la requête aussi, c'est qu'on avait un point qui disait que :

750 **«Le développement durable a pour but de répondre à la fois aux besoins économiques...»**

Non, excusez, je me suis trompé de document. Je voulais dire... c'est ça. Alors, il y a cinq premiers points, je n'en ferai pas la lecture parce que la situation a tellement évolué...

755 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

760 **M. GEORGES LEGENDRE :**

... qu'il y a eu des adaptations. Le sixième point :

765 «Nous voulons une solution basée sur le développement durable, c'est-à-dire une solution qui répond aux impératifs économiques tout en respectant l'environnement sans oublier le facteur humain.»

Puis «à mesure» -- on s'était ouvert la porte à l'effet que :

770 «À mesure que la réflexion se poursuivra, d'autres points pourront s'ajouter.

Enfin, notre intérêt est de veiller à ce qu'on évite toute expropriation injustifiée et la déportation inutile de nombreuses familles qui veulent demeurer sur le boulevard Talbot, la rue Paré, la rue Ouellet, qui sont des rues historiques et pittoresques. »

775 Notre pétition... notre requête étaient accompagnées aussi de la signature d'une pétition d'environ 300 noms à cette époque, et elle était signée... cosignée aussi par plusieurs représentants du regroupement : il y avait moi-même, évidemment, Claude Gaulin, Rodrigue Légaré, Line Galarnau, Pierre Brousseau, Diane Mongeau, Jacques Bouchard et Jean-Pierre Lemay.

780 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors pour ce qui est peut-être du document que vous nous avez lu tout à l'heure pour l'ajustement de la requête, vous pourrez les déposer à l'arrière, à la...

785 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Oui, j'ai préparé une lettre à cet effet à votre intention.

790 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait.

795 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Alors, que je vais déposer.

LA PRÉSIDENTE :

800 Vous la déposerez à la coordonnatrice. Parfait.

M. GEORGES LEGENDRE :

C'est bien?

805 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, monsieur Legendre.

810 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Merci, madame Girard.

LA PRÉSIDENTE :

815

Alors je vais appeler maintenant, pour le Conseil régional de l'environnement, région de la Capitale nationale, monsieur Alexandre Turgeon. Bonsoir, monsieur Turgeon.

M. ALEXANDRE TURGEON :

820

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

825

Bienvenue à la commission.

M. ALEXANDRE TURGEON :

830

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Nous vous écoutons.

835 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

Alors vous avez rendu publique notre requête du 6 janvier, plus substantielle pour le tronçon du kilomètre 84 à 227 la semaine dernière.

840 **LA PRÉSIDENTE :**

Tout à fait.

M. ALEXANDRE TURGEON :

845

Alors je vais procéder à la lecture de la requête du 10 décembre concernant les kilomètres 60 à 84. Alors :

«**Monsieur le Ministre, le Conseil régional de l'environnement, région de la...**

850

(Lecture de la requête)

... se concerter et rechercher une solution plus viable pour tous.»

855 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Turgeon, de la rendre publique.

860 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

865 Alors maintenant, pour les autres requêtes dont je vous disais tout à l'heure qu'elles ont été déposées, je vais vous lire le nom des requérants. Alors madame Diane Mongeau, monsieur Pierre Brousseau, Pétro-Canada, madame Liliane Mack, monsieur Éric Bernier, madame Danielle Binet, monsieur Jacques Bouchard, monsieur Joseph-Éphrem Côté, monsieur Robert Côté, monsieur Yvon Dubé, monsieur Jean-Guy Fortier, monsieur Robert Fortier, monsieur André Fortin, le Camping Stoneham, madame Line Galarneau, monsieur Pierre Gravel, monsieur Robert Lamoureux, madame Lucie Nault, monsieur Benoît Langevin, monsieur Georges Legendre, monsieur Jean-Pierre Lemay, madame Nicole Michel, monsieur Marius Lepage, monsieur Rémi Pouliot, monsieur Réjean Simoneau, monsieur Michel Thibault, le Centre plein-air Le Refuge, un groupe de citoyens du mont Wright, monsieur David Moisan, madame Priscilla Gignac, madame Annie Cloutier, madame Lucette Shink, monsieur Alain Sheehy, madame Josée Tremblay, monsieur Richard Isabel, monsieur Marc Tremblay, madame Frantz Dion, monsieur Serge Dion, monsieur Richard Lamb, madame Claudia Gauthier, monsieur Steve Tremblay, monsieur Rodrigue Légaré, madame Claudette Bergeron, monsieur Jean Lemieux, monsieur Yvon Pilote, madame Gilberte Pomerleau, monsieur Paul Bourgault, madame Audrey O'Brien et
870
875
880 monsieur Frédéric Lachance.

Alors il y a aussi à ajouter à cette liste madame Marie-Josée Crousset et monsieur Luc Bernier qui rendent publique leur requête sans la lire.

885 Maintenant, ces gens ont donc signé l'autorisation de rendre publique leur requête. Grosso modo les objets des requêtes étaient en regard de la justification du projet, la sécurité routière, l'augmentation appréhendée du transport par camion, l'impact visuel, sonore, la conformité au plan de développement durable, les alternatives pour le transport de marchandises, la fragmentation des habitats fauniques, le choix des variantes, les accès, qualité
890 de vie, impact sur l'économie locale, conservation du boulevard Talbot, des rues Paré et Ouellet, l'impact sur les résidents, les ententes conclues, la perturbation durant les travaux, l'expropriation, l'accès à l'autoroute au kilomètre 66, le déboisement, la problématique des nappes phréatiques et des puits, la grande faune et le patrimoine naturel, la forêt ancienne du mont Wright, la qualité de la rivière des Hurons et la transformation des paysages de la vallée,
895 l'épandage d'abrasifs et de fondants.

Alors maintenant, je vais inviter le promoteur à présenter son équipe et à faire une courte présentation du projet. Alors pour le ministère du Transport, comme porte-parole c'est monsieur Luc Bergeron. Bonsoir, monsieur Bergeron.

900

M. LUC BERGERON :

Bonjour. Je me présente, Luc Bergeron, directeur de la Capitale nationale, région de Québec. À ma gauche, Claude Sirois, chargé de projet pour l'étude du 60 au 84; à ma droite, Donald Turgeon de la Direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Chibougameau et à l'extrême droite, monsieur Donald Martel, qui est responsable de l'étude environnementale pour le kilomètre 84 à 227.

905

Donc, pour la présentation du projet du kilomètre 60 à 84 dans Stoneham-et-Tewkesbury, je vais demander à monsieur Sirois de débiter la présentation.

910

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors, monsieur Sirois?

915

M. CLAUDE SIROIS :

Bonsoir, madame la Présidente. Donc pour ce qui est de notre présentation, on va se diviser en deux blocs. Donc un premier qui est le plus important qui va être... où il va être question de l'étude d'impact du 60-84, donc à Stoneham-et-Tewkesbury.

920

Donc dans cette partie de présentation, je vais vous présenter l'historique plutôt récent, les principales problématiques de la route 175, les objectifs du projet; ensuite on va y aller avec la solution qui est proposée, on va donc montrer le tracé, et puis je vais terminer avec les principaux impacts et les mesures d'atténuation.

925

Pour compléter la présentation, monsieur Donald Turgeon de la direction du Saguenay-Lac-Saint-Jean va parler pendant quelques minutes, là, de l'étude du 84 au 227.

930

Donc, bien l'historique. On commence en août 2002 et même en mai 2004, il y a eu des annonces conjointes des premiers ministres du Québec et du Canada concernant l'aménagement de la route 175 à quatre voies séparées entre Québec et Saguenay.

935

Donc à ce moment-là on a débuté deux études d'impact qui ont été réalisées en 2002, 2004, donc une première qui est, comme je vous le disais tout à l'heure, entre 60-84 à Stoneham, et la deuxième entre 84 et 227 dans la réserve faunique des Laurentides et dans Ville Saguenay.

940

Donc pour ce qui est de l'historique plus récent, on a rencontré la population pour la première fois en avril dernier, donc il y a à peu près un an. On avait présenté à ce moment-là le tracé qui était de contournement. Suite à ça, on est revenu devant la population au mois de

novembre dans le cadre de la séance d'information du BAPE où, à ce moment-là, on présentait une option qui était de contournement et une option dans l'axe.

945 Suite à cette rencontre-là, on a... suite aux commentaires aussi des gens, bien on a travaillé avec la municipalité, essayer de bonifier ces deux options-là, de contournement et de l'axe. Donc pendant les semaines qui ont suivi cette rencontre-là, on a travaillé avec eux et puis en février 2005, donc à la fin du mois, on a présenté un peu le fruit de ce travail-là aux gens de Stoneham. Donc on a fait deux journées d'information où les gens pouvaient venir nous poser des questions et puis consulter ce qui avait été fait depuis.

950 Donc suite à ces deux journées d'information là, suite à l'analyse des impacts, aux commentaires qu'on a eus de la population, donc on a fait le choix de privilégier l'option de contournement. C'est un choix, là, qui avait été fait par le ministère des Transports et la municipalité.

955 Pour compléter un petit peu le dossier, il a été beaucoup question, là, des deux options. Je vous donne juste quelques informations, là, qui nous... qui indiquent pourquoi, quelles sont les principales raisons pour lesquelles on avait rejeté l'option dans l'axe.

960 Il y avait beaucoup plus d'acquisitions de bâtiments. On parlait de 25 bâtiments, à peu près toutes des résidences pour ce qui était de l'option dans l'axe. Il y avait aussi au niveau sonore où il y avait beaucoup plus de gens qui étaient touchés par des augmentations du niveau sonore, alors qu'en même temps il y avait beaucoup moins de gens qui bénéficiaient d'une baisse de niveau sonore avec le projet dans l'axe. Donc le projet de contournement était plus
965 intéressant à ce niveau-là, au niveau qualité de vie comme telle.

Il y a le boulevard Talbot aussi dans l'option dans l'axe, qui devait être éliminé, je dirais, donc ça brisait un peu un lien nord-sud qu'il y avait dans la municipalité, un lien local. Donc ce qui signifie que, dans ce projet-là, il y aurait eu seulement l'autoroute qui aurait permis de faire le
970 lien avec le nord et le sud de la municipalité et la 1^{re} Avenue qui est une route qui ne pouvait pas nécessairement recevoir, là, une quantité de circulation importante.

Il y a aussi des travaux... bon, il y avait dans l'option dans l'axe, on était sur quatre kilomètres... entre quatre et cinq kilomètres où on travaillait dans l'emprise du boulevard actuel,
975 donc c'est sûr que pendant la réalisation des travaux, il y avait beaucoup plus de perturbation au niveau de la circulation, donc ça, ça complique un peu la tâche pour les travaux, donc il y a des coûts aussi supplémentaires qui sont rattachés à ces éléments-là.

Et puis le dernier élément, c'est lorsqu'on a consulté les gens lors des deux journées
980 d'information, en février, bon, évidemment on n'a pas fait de référendum comme tel, ce qu'on a fait, c'est qu'on a donné la possibilité aux gens de s'exprimer dans un cahier puis nous dire qu'est-ce qu'ils avaient comme commentaires sur les deux tracés, s'il y en avait... s'il y avait une préférence de le faire, donc il y avait quand même une majorité de la population, des gens qui se sont exprimés dans nos volumes, là, qui nous ont dit qu'ils étaient en faveur de l'option de
985 contournement.

Donc si je reviens, si je brosse un bref tableau, là, des problématiques de la route 175, évidemment il est question beaucoup de sécurité, d'accidents, donc il y a trois éléments qui font en sorte qu'il peut se produire des accidents.

990

Donc il y a des données de circulation, on a beaucoup de camionnage, on parle de 1100 camions par jour sur un débit d'à peu près 6 à 7000 véhicules, donc ça fait quand même près de 18-20 % de camions; d'ailleurs, ces camions-là sont beaucoup impliqués dans les accidents, comme vous allez voir tout à l'heure.

995

Il y a des vitesses qui sont... les vitesses pratiquées sont relativement élevées aussi, même si on a une route affichée à 90 kilomètres/heure, il y avait des relevés de vitesse qui nous ont permis de constater qu'il y avait 15 % des camions qui roulaient au-dessus de 100 kilomètres/heure et 15 % des véhicules, des voitures, qui roulaient au-dessus de 110 kilomètres/heure.

1000

Il y a aussi plusieurs véhicules qui doivent s'arrêter fréquemment sur le boulevard Talbot, comme des autobus, des camions à ordures, et tout ça; donc c'est éléments aussi qui peuvent amener une certaine insécurité.

1005

On a aussi à quelques endroits des intersections qui sont situées en bas de pentes et dans des courbes, comme l'intersection de la rue Saint-Edmond, par exemple, ou celle de la Jacques-Cartier. C'est des endroits où il y a des pertes de visibilité et c'est d'ailleurs des endroits où on a des concentrations d'accidents.

1010

Finalement, il y a aussi plusieurs accès dans le secteur de Stoneham, surtout dans la partie sud, c'est-à-dire entre les kilomètres 60 et 69, donc jusqu'à la rue Paré environ. On parle d'une quinzaine d'accès au kilomètre, il y a même dans le secteur de la rue Crawford où on a 24 accès dans un seul kilomètre avec trois intersections, là, quand même assez importantes. Donc c'est des endroits aussi où on retrouve des accidents; les accidents se retrouvent dans des endroits où il y a des concentrations d'accès.

1015

Donc quand on met tout ça ensemble, ça nous donne les données qui sont les suivantes, on les a mises à jour depuis celles de l'étude d'impact, donc je vous présente quatre ans, donc la même période que ce qu'on avait présenté dans l'étude d'impact.

1020

On a maintenant, donc, 233 accidents qui se sont produits pendant cette période de quatre ans, donc c'est un petit peu plus que pendant la période de quatre ans qui était dans l'étude d'impact, qui était de 98-2001, alors qu'on avait 197 accidents.

1025

Pour ce qui est de la gravité des accidents maintenant, on a un petit peu moins d'accidents mortels, donc on a trois, maintenant, dans cette période-là, au lieu de six. Par contre, on connaît une augmentation des accidents avec blessés graves et blessés légers, donc on a 9 et 53, on avait des chiffres qui étaient un peu plus bas dans l'autre période.

1030

Pour ce qui est des principaux types d'accidents, ça se ressemble beaucoup, c'est vraiment les trois mêmes types d'accidents qui ressortent encore une fois. Donc les accidents qui impliquent un camion, donc on en a 97, là, c'est un peu plus de 40 % des accidents, c'est à peu près le même taux lorsqu'on avait la période 98-2001.

1035

On en a 55 qui sont dus à des sorties de route, donc évidemment souvent causés par la vitesse. Et on a une trentaine d'accidents qui ont impliqué un animal de la grande faune, surtout dans le secteur nord de la municipalité, donc au nord du parc de la Jacques-Cartier.

1040

Donc les objectifs du projet, maintenant. Il y en a un qui est de s'intégrer au projet global de relier la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean à la région de Québec par une route à quatre voies séparées. On a aussi d'autres objectifs importants qui sont d'améliorer la sécurité et la fluidité. On veut aussi minimiser les impacts sur le milieu humain et naturel, et contrôler les coûts de construction.

1045

Donc la solution qui est proposée est la suivante, c'est-à-dire d'aménager une route de contournement à quatre voies séparées sans accès sauf forestiers, entre la route 371 qui est au kilomètre 60 et le parc de la Jacques-Cartier. Donc, dans cette optique-là, le boulevard Talbot serait conservé comme une route locale.

1050

Pour ce qui est de la dernière partie, c'est-à-dire entre les kilomètres 75 et 84, à ce moment-là on utiliserait en bonne partie l'emprise actuelle de la route; par contre, on doit déroger un peu pour faire des corrections de courbes, des choses comme ça.

1055

Donc on va vous présenter maintenant le tracé, c'est mon collègue Denis Vaillancourt qui va vous faire la présentation du tracé ici à l'écran.

LA PRÉSIDENTE :

1060

Merci.

M. DENIS VAILLANCOURT :

1065

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

1070

M. DENIS VAILLANCOURT :

1075

Premièrement, je vais vous montrer la section en travers. On a une route à quatre voies séparées; entre les kilomètres 60 à 75, on a nos deux voies en direction nord, deux voies en direction sud; un terre-plein central de 18,6 mètres de largeur entre les lignes de rive, sauf à quelques endroits où il aurait 8,6 mètres; une vitesse affichée de 90 kilomètres à l'heure.

La route 175 actuelle serait conservée comme voie de desserte, il n'y aurait pas d'accès directement à cette nouvelle route, sauf quelques accès aux lots forestiers.

1080 Entre les kilomètres 75 à 84, les mêmes éléments que j'ai déjà mentionnés, soit les deux voies en direction nord, les deux voies en direction sud, le terre-plein central; par contre, dans cette partie, on aurait quelques accès aux lots forestiers plus quelques accès pour des résidences et un restaurant. La route 175 actuelle ne serait pas conservée comme voie de desserte, on aurait une vitesse affichée de 90 kilomètres également.

1085 Pour le tracé -- je vais vous expliquer un petit peu ce qu'on voit à l'écran, parce qu'il y a quand même plusieurs lignes, c'est que à gauche de l'écran, on a l'autoroute 73 existante, l'échangeur à la route 371, le viaduc plus les bretelles d'entrée et de sortie, la route 175 existante montrée en gris pâle, les deux voies en direction sud illustrées de couleur orange, les deux voies 1090 en direction nord également illustrées de couleur orange, la ligne de pylônes d'Hydro-Québec – c'est la partie déboisée – aussi on a les bornes kilométriques, exemple le kilomètre 61, ces bornes sont en bordure de la route, et puis ça va me servir de repère pour ma présentation. À droite de l'écran, c'est la direction nord.

1095 Le projet débiterait au viaduc situé au-dessus de la route 371. Il y aurait une grande courbe qui toucherait le garage, la résidence et les maisons mobiles, pour ensuite venir longer les pylônes.

1100 Construction d'un tunnel sous la route à quatre voies séparées au sud de la rue Touraine pour faire le lien entre la route 175 et le quartier résidentiel situé à l'est.

Également, construction de trois bretelles pour desservir ce secteur.

1105 Le terre-plein central serait réduit à 8,6 mètres jusqu'à la limite nord du parc du mont Wright pour limiter les acquisitions et les superficies de terrain à déboiser. Les rues Touraine et de la Randonnée se raccorderaient à la voie de desserte, celle-ci se terminerait dans le stationnement du parc du mont Wright.

1110 L'actuelle route 175 serait conservée pour donner accès aux résidences et aussi assurer la continuité du lien avec la partie nord de la municipalité.

1115 À l'extrémité nord du parc du mont Wright, le terre-plein central reviendrait à 18,6 mètres et des accès aux lots forestiers seraient permis du côté est. Le côté ouest de la route à quatre voies séparées serait desservi par la route 175.

Du kilomètre 64 au kilomètre 67, déplacement du côté est afin de contourner la rivière des Hurons et le camping.

1120 Échangeur à la rue Saint-Edmond, construction d'un viaduc et de quatre bretelles d'entrée et de sortie. À cet endroit, depuis le mois de février 2005, le tracé a été déplacé d'une

centaine de mètres à l'ouest afin de raccorder les bretelles aux rues Whalen et Saint-Edmond au bas de la pente. Le trait pointillé blanc montre le tracé de février 2005.

1125 Du kilomètre 66,5 au kilomètre 69, contournement des maisons et de la rivière Noire. Également à cet endroit, à la suite des rencontres du mois de février 2005, le tracé a été déplacé du côté est de 25 mètres pour s'éloigner des maisons.

1130 Au kilomètre 69, soit à 500 mètres au nord de la rue Ouellet, la route à quatre voies séparées traverserait la route 175 pour éviter la montagne située du côté est.

Construction d'un viaduc pour permettre à la route 175 de passer au-dessus de la route à quatre voies séparées.

1135 Du kilomètre 70 au kilomètre 72, on longerait les pylônes pour s'éloigner des maisons situées en bordure de la route 175. Également dans ce secteur, des accès aux lots forestiers uniquement seraient permis du côté ouest alors que la route 175 desservirait le côté est de la route à quatre voies séparées.

1140 Au kilomètre 73, la route projetée se rapprocherait de la route 175 actuelle pour éviter la montagne située du côté ouest. Au kilomètre 74, on passerait en arrière de la station d'essence.

1145 Échangeur au parc de la Jacques-Cartier. Construction d'un viaduc et de quatre bretelles d'entrée et de sortie. Déplacement de l'accès du parc de la Jacques-Cartier et déviation du ruisseau Taché. Entre le parc de la Jacques-Cartier et la réserve faunique des Laurentides, c'est-à-dire du kilomètre 75 à 84; la route à quatre voies séparées resterait dans l'axe actuel de la route 175, sauf pour corriger des courbes et des pentes.

1150 Des accès aux lots forestiers et pour quelques résidences et un restaurant seraient maintenant permis directement à la route et ce, de chaque côté.

Ouverture dans le terre-plein central à la rue Anémone et face à l'accès de la sablière.

1155 Les demi-tours seraient permis pour tous les usagers, il y aurait une voie supplémentaire pour permettre la décélération des véhicules.

Du kilomètre 78 au kilomètre 81, on resterait dans l'axe de la route actuelle.

1160 Au restaurant Francinette, le stationnement serait aménagé d'un seul côté, soit du côté du restaurant. Deux accès comme à L'Étape seraient construits et les demi-tours seraient permis pour tous les usagers.

1165 Du kilomètre 81 au kilomètre 84, on resterait dans l'axe de la route actuelle; ensuite on rejoindrait le projet qui a été réalisé il y a quelques années à l'entrée de la réserve faunique des Laurentides.

Maintenant monsieur Sirois va poursuivre en vous présentant les principaux impacts et mesures d'atténuation de ce tracé.

LA PRÉSIDENTE :

1170

Merci.

M. CLAUDE SIROIS :

1175

Je vais commencer par y aller avec quelques aspects positifs du projet. On a évidemment l'amélioration de la sécurité et de la fluidité de la circulation sur le nouveau lien routier.

1180

On a aussi l'amélioration de la qualité de vie pour plusieurs des résidents, entre autres, qui sont situés le long du boulevard Talbot, d'ailleurs on a... on croit qu'il y a au-dessus de 300 résidences, là, qui vont voir le niveau sonore diminuer en éloignant le tracé du boulevard Talbot.

1185

On a aussi certains terrains qui pourraient être cédés au parc du mont Wright pour en agrandir sa superficie d'environ 10 hectares.

1190

Je termine la partie Stoneham en vous parlant des principaux impacts et des principales mesures d'atténuation. Il y a plusieurs bâtiments et lots touchés, évidemment, par le projet. On parle de 88 bâtiments, presque toutes des résidences, donc évidemment il y aura des propositions, soit d'acquisition, soit de déplacement qui seront faites.

Il y a aussi, pour la partie résidence, un suivi, là, des puits d'eau potable qui va être réalisé. On pourra en parler un petit peu plus tard lors de ces audiences.

1195

Il va y avoir aussi des impacts sonores faibles pour environ 45 résidences, suite à l'aménagement d'écrans antibruit. Et il y a aussi, au niveau du paysage, il y aura évidemment... le tracé crée une ouverture ou une brèche dans le paysage en général, on va essayer évidemment de végétaliser les talus pour essayer de réduire le plus que possible cette empreinte-là.

1200

Pour ce qui est du milieu naturel maintenant, on parlait tantôt du détournement du ruisseau Taché; évidemment, on veut le restaurer puis lui redonner des caractéristiques naturelles. Il y aura aussi des aménagements de ponts et ponceaux qui vont permettre le libre passage du poisson où il y aura du poisson, évidemment.

1205

Il y a aussi le bassin de la rivière des Hurons qui lui se jette dans le lac Saint-Charles qui est le réservoir d'eau potable de la Ville de Québec. Donc ce qu'on propose, c'est d'aménager des bassins de captation qui pourront être utilisés en cas de déversement accidentel de produits toxiques, donc lorsqu'il y a un accident, on va être capable de confiner ces produits-là à l'intérieur d'un bassin, là, qu'on pourrait fermer avec une vanne, donc à ce moment-là les cours d'eau et le lac ne seraient pas pollués.

1210

1215

Finalement, au niveau du déboisement, bien, évidemment, il y a à peu près 119 ou 120 hectares de forêt qui seraient coupés. Dans le parc du mont Wright, c'est sûr qu'on veut faire... on veut porter une attention particulière en réduisant la largeur de l'emprise le plus possible pour que le déboisement soit le plus... réduit le plus possible.

1220

Il y aura végétalisation des talus aussi un peu partout. Et il y a une question de fragmentation de l'habitat faunique également. Donc ce qu'on prévoit faire, c'est d'aménager au moins un passage pour la grande faune dans le secteur du parc de la Jacques-Cartier, c'est un endroit où il y a beaucoup d'originaux et il y a aussi l'aménagement de passages pour la petite faune un peu partout, là, sur le tracé.

1225

Donc ça complète ma partie pour ce qui est de la section Stoneham. Donc je vais passer la parole à Donald Turgeon qui pourra vous parler pendant quelques minutes du projet 84-227.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1230

Alors en fait, la section pour la réserve faunique des Laurentides ainsi que Ville de Saguenay a été présentée de façon plus exhaustive la semaine dernière. Alors, vous allez faire une petite présentation aussi pour cet aspect-là, puisque les questions, comme je le disais en discours d'introduction, les questions seront permises et j'accepte les questions pour l'ensemble du tracé, c'est-à-dire les deux projets. Alors, monsieur Turgeon, allez-y pour quelques minutes.

1235

M. ALEXANDRE TURGEON :

1240

Madame la Présidente, donc le projet d'amélioration de la route 175 à quatre voies et chaussées séparées, du kilomètre 84 à 227, va être en quatre étapes : donc premièrement la mise en contexte, une brève mise en contexte; la raison d'être du projet; la description sommaire du projet et les évaluations environnementales.

1245

Le projet de la route 175 à chaussées séparées a fait l'objet de plusieurs discussions depuis le début des années 70. Nous allons vous localiser les différentes limites de ce projet.

1250

Donc du kilomètre 60 au kilomètre 84, c'est le projet qui vient d'être présenté par monsieur Sirois; du kilomètre 84 au kilomètre 227, c'est le projet dans le secteur de la réserve faunique des Laurentides et une partie dans Ville Saguenay. Il y a aussi les limites de la région administrative qui se situent au kilomètre 187. Donc au sud du 187 c'est la région de la Capitale nationale, au nord du kilomètre 187 c'est la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Et, pour le ministère des Transports, nos limites d'entretien et de gestion de la route est au kilomètre 144.

1255

La prochaine partie de la présentation va faire ressortir les éléments justificatifs de ce projet, donc la problématique de la route et les objectifs du projet.

1260 La route 175, c'est le principal lien routier entre le Saguenay et Québec, c'est la route interrégionale la plus sollicitée. La route 175 ferme en moyenne six fois par année en raison de neige, verglas ou d'accidents. Elle a fermé 10 fois en 2003 et 11 fois en 2004, et ce qui est à remarquer en 2004, les 11 fois, c'est pour des accidents, ce n'était pas des conditions climatiques. Il y a eu 10 accidents dont 7 mortels, et une fois c'était un véhicule qui était en feu.

1265 La route est située aussi dans un climat de haute altitude et un relief accidenté. Dans la réserve faunique, il y a deux fois plus de neige qu'à Saguenay et à Québec, et quatre fois plus de brouillard qu'à Québec, donc les conditions climatiques sont très défavorables.

1270 Quant aux dépassements, pour une route nationale, ce que le Ministère cible, c'est 60 % de dépassement; ce qu'on retrouve en direction nord c'est 33 % et en direction sud 47 %, et c'est principalement en raison de la présence de voies lentes pour les véhicules lents. Il y a 20 à 25 % de véhicules lourds; en 2003, c'était 23,4 %. Et les niveaux de service sont déficients.

Autre problématique, côté sécurité : de 1999 à 2003, il y a eu, sur le tronçon du kilomètre 84 à 227, 1089 accidents, ce qui donne en moyenne 218 accidents par année. Il y a eu 22 accidents mortels.

1275 Les principales causes de décès sont les accidents de type frontal. Les accidents de type frontal sont responsables de 80 % des décès. Et il y a les accidents avec la grande faune aussi, de 1993 à 2003, il y a eu 17 % des accidents qui se sont produits dans la réserve qui étaient avec la grande faune, et la grande faune est responsable de 9 % des accidents mortels.

1280 Donc les problématiques nous ont permis de définir les objectifs du projet – je ne les répéterai pas tous parce qu'ils sont communs avec la partie de Stoneham, mais principalement, nous, c'est de réduire les collisions frontales et avec la grande faune, et aussi de favoriser le développement économique en donnant meilleur accès à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

1285 Pour atteindre nos objectifs, notre projet a les caractéristiques suivantes : c'est une route à quatre voies à chaussées séparées, un peu comme monsieur Sirois a montré tout à l'heure, là, avec un terre-plein central de 18,6 mètres et, dans les endroits où la topographie ne nous le permet pas, bien on peut réduire jusqu'à 4,8 mètres avec un muret de béton, un muret central en béton.

1290 Le projet de la route 175, la nouvelle chaussée longe et emprunte en grande partie l'emprise de la route actuelle. Il y a 80 % de l'emprise de la route actuelle qui est utilisée. Nous récupérons 78 kilomètres de la route actuelle qui vont devenir une des deux chaussées.

1295 Et il y a six sections avec des variantes que je vais... je vais en présenter deux dans les acétates suivants, parce que les quatre autres sont déjà dans l'étude d'impact; les deux que je présente, c'est parce que depuis le dépôt de l'étude d'impact, il y a eu des modifications.

1300 Dans le secteur du lac à Régis et du lac à Noël – pour ceux qui connaissent mieux le Camp Mercier, c'est le secteur du Camp Mercier – la variante qui a été retenue c'est... lorsqu'on

se dirige vers Saguenay, nous allons utiliser la route 175 actuelle, donc longer, passer devant l'accueil Mercier; et la circulation en direction de Québec va se faire à l'ouest du lac à Régis. Donc, dans ce secteur-là, les deux chaussées sont séparées par le lac à Régis.

1305 L'accès du Camp Mercier est réaménagé par la partie nord ici et l'autre secteur aussi, c'est le secteur du... – de l'Épaulé? Non? Du côté du camp?

M. DONALD MARTEL :

1310 Oui, du Camp Mercier.

M. DONALD TURGEON :

1315 L'Épaulé? O.K. C'est beau. C'est beau.

1320 Une autre variante qui a été modifiée en cours d'étude, c'est le secteur du kilomètre 212 au kilomètre 215, c'est tout près de Saguenay. Ce qu'on avait retenu au départ, c'est la variante numéro 1, donc une variante dans un nouveau tracé, pour des raisons que la topographie était plus facile pour la route, sauf qu'on est sur des terrains qui appartiennent à l'Université du Québec à Chicoutimi et passer la route là avait beaucoup d'impacts sur des projets de recherche que l'université avait et demandait beaucoup... de nombreuses mesures de mitigation et de compensation. Donc, en analysant plus précisément nos projets, on est revenu dans le tracé actuel de la route 175, donc c'est la variante 2 qui est retenue.

1325 Du côté environnemental, nous avons évalué les impacts et proposé des mesures d'atténuation ou de compensation afin de réduire les impacts résiduels. Donc pour les terres humides, il y a des pertes de 43 hectares dont 15 % de marais; il n'y a pas de perte de fonctionnalité et aucune destruction complète.

1330 Pour l'habitat du poisson, il y a des pertes de cinq à six hectares d'habitat du poisson et nous avons deux programmes de compensation en vertu de la Loi sur les pêches et la Loi de conservation et la mise en valeur de la faune. Dans les programmes de compensation, ça va servir aussi à compenser les terres humides.

1335 Pour la grande faune, un accident sur cinq est causé par la grande faune, dont 93 % c'est causé par des orignaux. Il y a des caribous qui sont dans le secteur du kilomètre 117 et dans le secteur du kilomètre 141. Concernant la grande faune, dans les endroits les plus problématiques, le Ministère va installer des clôtures.

1340 La gestion des sels de voierie, il y aura une augmentation des quantités d'abrasifs et de fondants, nécessitant un mode de gestion amélioré. Donc on a établi un plan de gestion et un plan d'action pour les sels de voierie.

1345 Afin de minimiser les impacts sur le milieu humain, il y a eu plusieurs consultations. Donc, nous avons consulté en cours de réalisation de notre projet tous les partenaires

provinciaux, fédéraux, Ville de Saguenay, les propriétaires fonciers touchés principalement dans le secteur nord, dans l'ancien secteur de Laterrière; les deux communautés autochtones, les Hurons-Wendat et les Innus de Mashteuiths, les exploitants forestiers et la forêt L'Enseignement et les associations et corporations sportives.

1350

Du côté aménagement du territoire, il y a 190 accès, principalement pour l'industrie forestière et les activités récréotouristiques. Il y a quatre traversées de motoneige, incluant une de quad, un sentier pédestre et un réseau de pistes de ski de fond dans le secteur de Laterrière; deux lignes majeures de transport d'énergie, donc il y a 15 intersections qui croisent notre projet avec les lignes d'énergie. Et des belvédères aménagés : un au nord de l'intersection de la route 169 et un entre L'Étape et Stoneham.

1355

Donc c'est les principales données du projet entre le kilomètre 84 à 227.

1360

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Turgeon.

1365

Alors donc, il y aura en cours d'audience, probablement d'autres petites présentations sur des capsules sur des aspects plus précis qui intéresseront soit la commission ou suite aux questions que vous proposerez.

1370

Alors donc, je déclare donc maintenant le registre ouvert. Vous devez vous y inscrire pour adresser vos questions à la commission. Nous allons donc faire une pause d'une quinzaine de minutes pour vous permettre de vous inscrire à l'arrière de la salle de la façon la plus ordonnée possible. Merci.

20 h 12 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

20 h 29 – REPRISSE DE LA SÉANCE

1375

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vais vous demander de vous approcher et de vous placer, nous allons reprendre les audiences en commençant par vos questions.

1380

Alors, nous allons reprendre avec le questionnement. Comme premier intervenant, je vais appeler monsieur Louis Hudon, s'il vous plaît. Vous approchez à la table. Alors bonsoir, monsieur Hudon.

1385

M. LOUIS HUDON :

Bonsoir.

1390

LA PRÉSIDENTE :

Votre première question.

M. LOUIS HUDON :

1395 Ma première question envers le ministère du Transport à savoir s'il n'a jamais été
envisagé réellement un boulevard ou un quatre voies dans l'axe actuel dans la partie Stoneham
plutôt que de... qui a toujours été, depuis le début, une commande, là, à savoir de faire une
autoroute de contournement. Quand je dis un quatre voies, là, dans le même principe que quand
1400 on arrive à Saguenay, au niveau de Laterrière où le ministère du Transport nous avait dit, l'an
passé, que le taux d'accidents était à peu près inexistant dans cette section-là, même si on a
l'usine Alcan qui est présente, où est-ce que des milliers de gens voyagent et il y a du
camionnage beaucoup. Alors, c'était ça, ma question.

LA PRÉSIDENTE :

1405 Donc, autrement dit, s'il a été envisagé une quatre voies mais dans l'axe seulement?

M. LOUIS HUDON :

1410 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1415 O.K. Monsieur Bergeron? Alors, la question de l'intervenant, c'est : est-ce qu'il a été
envisagé, pour Stoneham, le même type de configuration, là, de quatre voies que du côté de
Laterrière, là, dans l'axe?

M. LUC BERGERON :

1420 Tout à fait. Dans les études initiales que le Ministère a menées, nous avons regardé
l'option d'un boulevard urbain dans l'axe actuel de la route 175 et nous l'avons rejetée parce
qu'un des quatre objectifs *initials* qu'on avait avec le projet de 60 à 84, c'était d'améliorer le bilan
de sécurité routière et les statistiques nous ont dit que si on fonctionnait avec un boulevard
1425 urbain, donc avec des accès maintenus, des intersections gérées avec des feux ou pas de feux,
tout en maintenant le même type de circulation, on aurait exactement à peu près le même bilan
après intervention qu'avant.

1430 Donc, nous avons rejeté cette option-là et nous avons décidé de procéder avec un quatre
voies séparées avec un terre-plein qui nous semblait être l'infrastructure qui nous donnait le
meilleur bénéfice-coût en termes de fonctionnalité, de sécurité et d'aménagement du territoire.

LA PRÉSIDENTE :

1435 Monsieur Hudon, ça va?

M. LOUIS HUDON :

1440 Oui, je reviens toujours au principe de Laterrière que ça fait plusieurs années, ça a été prouvé, là, où le flot de circulation est sinon plus grand que ce qui va être où est-ce qu'il est en ce moment au niveau de Stoneham et l'année passée, le ministère du Transport avait dit aux premières présentations, il nous avait répondu que le taux était... les accidents étaient à peu près nuls dans le coin de Laterrière.

1445 Alors, ma question venait de là, justement, à savoir pourquoi on ne va pas vers ce but-là où est-ce que c'est déjà quelque chose qui est déjà éprouvé.

LA PRÉSIDENTE :

1450 Monsieur Bergeron, en regard de la réponse que vous avez donnée, pourquoi ne ça s'applique pas si, au départ, il y avait la même problématique, qu'il semblerait que le tronçon qui a été réaménagé à Laterrière a eu des résultats sur le nombre d'accidents? Peut-être être plus précis sur pourquoi on ne peut pas reproduire exactement cette même configuration ici?

M. LUC BERGERON :

1455 Bien, une configuration essentielle, c'est que, à Laterrière, on était en zone planche, le tracé est quasi rectiligne, les habitations sont situées relativement éloignées de la chaussée actuelle, ce qui fait que la visibilité est beaucoup améliorée par rapport à ce qu'on aurait eu dans l'axe de la 175 actuelle qui est un tracé qui est côteux, les résidences sont à côté de la route avec des courbes et des pentes qui sont importantes et la densité des accès a été très différente.

1460 On donnait tantôt l'exemple du kilomètre sur la rue Crawford, on parle de 24 accès au kilomètre; du kilomètre 60 au kilomètre 64, on parle de 15 accès au kilomètre, en termes de densité, ce qui est beaucoup plus important que ce qu'on peut rencontrer à Laterrière.

1465

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Votre deuxième question, monsieur Hudon?

1470 **M. LOUIS HUDON :**

1475 Oui. Est-ce qu'il est vrai de savoir que vous avez proposé à Stoneham un protocole d'entente dernièrement, après les dernières réunions, à savoir de prendre l'entretien de la route, de la vieille route, le boulevard Talbot afin de bonifier votre offre, mais pas juste la préparer à recevoir la route mais à faire l'entretien sur plusieurs années, ce qui n'était pas au début proposé, là, dans le protocole dans votre présentation?

LA PRÉSIDENTE :

1480 À titre d'information, monsieur Hudon, vous allez retrouver dans les documents déposés, je pense que c'est la cote DB9b, c'est la série de documents de la municipalité Cantons-Unis, Stoneham-Tewkesbury, qui donnent l'ensemble des informations sur, entre autres, les demandes qui avaient été faites et la réponse du Ministère sur le protocole.

1485 Mais la question que je poserais à monsieur Bergeron, c'est que, bon, on a vu les documents qui ont été déposés, mais qu'en est-il de cette entente-là? Il y a une intention de signature d'entente ou est-ce qu'elle a été signée et quel serait le contenu de cette entente?

M. LUC BERGERON :

1490 Effectivement, le Ministère a voulu donner suite à une grande préoccupation de la municipalité de Stoneham qui nous avait été exprimée de longue date. C'est que la municipalité était très inquiète du fait que si le Ministère construisait un quatre voies séparées, elle ne voulait pas que le projet fasse en sorte de lui imposer des charges financières importantes.

1495 Donc, effectivement, le Ministère a voulu répondre à cette préoccupation-là de la municipalité. Effectivement, il y a eu un engagement écrit du Ministère auprès de la municipalité que la route 175, le Ministère conserverait la gestion et l'entretien de la route, même après la construction du quatre voies séparées.

1500 L'engagement, c'est un engagement écrit qui a été fait par notre sous-ministre adjoint de territoire. Ce sera suivi lorsque le gouvernement se sera prononcé sur l'autorisation ou non, là, du projet entre le kilomètre 60 à 87. Nous nous sommes engagés à rédiger un protocole qui viendrait, là, si on veut, concrétiser cet engagement-là écrit du Ministère.

1505 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est habituel? Ça arrive souvent, pour le ministère des Transports, ce genre d'entente-là avec la municipalité?

1510 **M. LUC BERGERON :**

Tout à fait. Tout à fait.

1515 **LA PRÉSIDENTE :**

Dans le document en question, monsieur Hudon, vous allez retrouver les informations sur le coût... la municipalité et tout ça.

1520 J'appellerais peut-être un représentant qui pourrait venir de la municipalité de Stoneham, qui pourrait venir répondre à des questions de la commission sur l'aspect de l'entente, qui pourrait venir au micro.

1525 Je pense que c'est madame Fabienne Mathieu, c'est bien ça? Oui, vous pouvez vous
asseoir là, ça va être plus rapide que là. Alors, juste pour la municipalité, en regard des
demandes que la municipalité avait faites et l'offre qui a été faite par le ministère du Transport
ainsi que la lettre d'intention du Ministère, est-ce que ça satisfait la municipalité de Stoneham-
Tewkesbury, ou il y a des éléments encore qui, pour vous, sont à discuter ou à être rassurés?

1530 **Mme FABIENNE MATHIEU :**

1535 C'est bien entendu qu'étant donné l'impact énorme au niveau financier qui nous
reviendrait si on avait, un jour, à entretenir cette route-là, donc qui ne sera plus utilisée, là, pour le
transit, ça représente 50 \$ d'augmentation sur chaque compte de taxes de chaque citoyen de
Stoneham.

1540 Alors, on veut un engagement qui, dans le temps, sera long et sûr. Alors, c'est sûr qu'on
a un écrit de monsieur Bossé, sous-ministre aux Transports, qui nous dit que le Ministère est prêt
à signer un protocole avec nous sur cet aspect-là.

Maintenant, on se demande si c'est une garantie suffisante et si un décret ne pourrait pas
venir, en tout cas, anéantir un peu ce protocole-là.

1545 D'autre part, il y a évidemment d'autres aspects qui devront être inclus dans le protocole
et sur lesquels, quand même, le Ministère s'est montré ouvert à les inclure, mais comme l'a dit
monsieur Bergeron, tout ça va dépendre de la décision par rapport au projet dans son ensemble.

LA PRÉSIDENTE :

1550 Parfait. Merci. Vous pouvez aussi vous approcher au micro là-bas, si vous voulez, si
jamais il y a d'autres questions.

Mme FABIENNE MATHIEU :

1555 Ah, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1560 Comme vous voulez. Merci.

Monsieur Hudon, ça va?

M. LOUIS HUDON :

1565 Non. Ma question, à vrai dire, était plutôt de savoir... ce n'était pas les inquiétudes de la
Ville de Stoneham, justement, à ce niveau-là, c'était beaucoup plus à savoir si on construisait
dans l'axe, si on n'aurait pas besoin d'entretenir ça et à savoir si le ministère du Transport a fait

cette nouvelle offre là afin de vraiment, je dirais, amadouer la municipalité de Stoneham qui était contre le projet de l'autoroute de contournement, en tout cas, il me semble, dernièrement.

1570

LA PRÉSIDENTE :

Bien, c'est-à-dire que dans votre question, il faut faire attention, il y a de l'opinion que vous pourrez émettre en deuxième partie d'audience si vous voulez, libre à vous, dans votre mémoire, mais ce que je veux comprendre de votre question... ce que j'ai compris tout à l'heure de votre question, c'est à savoir : est-ce qu'il y a eu entente ou pas? Est-ce que effectivement le ministère du Transport est prêt à assumer les coûts?

1575

M. LOUIS HUDON :

1580

Parfait. À ce moment-là... O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, de présumer des intentions de la municipalité, je pense que ça peut éventuellement relever de votre...

1585

M. LOUIS HUDON :

1590

Mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

... mémoire, ne serait-ce que de votre opinion et non pas des intentions de la municipalité. Merci, monsieur Hudon.

1595

M. LOUIS HUDON :

1600

Merci, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vais appeler un prochain intervenant, monsieur Senturk, s'il vous plaît. Monsieur Senturk. Oui.

1605

M. DGONAL SENTURK :

Oui.

1610

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir. Est-ce que j'ai bien prononcé?

M. DGONAL SENTURK :

1615

Oui. Senturk.

LA PRÉSIDENTE :

1620

Senturk?

M. DGONAL SENTURK :

1625

Oui. Alors, votre première question, monsieur Senturk.

M. DGONAL SENTURK :

1630

Ma première question. Je trouve le dépassement du boulevard Talbot vers l'ouest, après le Camping Stoneham...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1635

M. DGONAL SENTURK :

... très, très dérangeant parce que, entre deux routes, il y en aura à peu près une cinquantaine de maisons quasiment emprisonnées entre deux routes et ça, c'est très dérangeant. Pour l'environnement, pour le facteur humain, c'est une... je ne suis pas capable d'accepter.

1640

LA PRÉSIDENTE :

Je suis obligée de vous arrêter, monsieur Senturk, sur l'opinion. Ça, ça relève de... dans un mois, quand on va revenir pour la partie opinion, vous allez pouvoir émettre effectivement des opinions de ce type-là.

1645

Pour ce soir, ce que je vous demanderais, c'est est-ce qu'il y a du questionnement particulier que vous voudriez avoir sur cet aspect-là? Est-ce que le Ministère ou les personnes ressources pourraient vous aider, là, à avoir des informations sur cet aspect-là?

1650

M. DGONAL SENTURK :

Bon. Les seules choses dérangeantes, je trouve, on éloigne une autoroute d'une région habitée plus que possible, que entourer les gens et passer proche, une autoroute, de plusieurs maisons. C'est ça que je voulais dire.

1655

LA PRÉSIDENTE :

1660 Donc, on va vous attendre en deuxième partie de l'audience pour votre mémoire, j'espère, monsieur Senturk?

M. DGONAL SENTURK :

1665 Pardon?

LA PRÉSIDENTE :

1670 On va vous attendre en deuxième partie de l'audience pour votre mémoire, monsieur Senturk.

M. DGONAL SENTURK :

Oui, bien sûr. Oui.

1675 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

M. DGONAL SENTURK :

1680 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1685 Alors, je vais appeler un troisième participant, monsieur Mishell Potvin, s'il vous plaît. Alors, monsieur Potvin, bonsoir. Votre première question.

M. MISHHELL POTVIN :

1690 Bonsoir, Madame la Présidente. Mon nom est Mishell Potvin, je suis président de la FTQ au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Ma première question. Lors de la présentation à Saguenay, le promoteur avait présenté une carte avec les six pôles majeurs, disons, de la province...

1695 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, oui.

1700 **M. MISHHELL POTVIN :**

... pôles géographiques majeurs. Entre autres, la seule qui n'était pas reliée par une autoroute, c'était...

1705 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être que pour le promoteur, si vous pouviez la présenter, la carte avec les six pôles avec leurs régions, là. Oui. Continuez, monsieur Potvin.

1710 **M. MISHÉLL POTVIN :**

Celle qui n'était pas reliée, c'était le Saguenay-Lac-Saint-Jean et c'était un objectif aussi qu'ils nous disaient, de la part du gouvernement, de relier le Saguenay avec une autoroute aussi, en tout cas, une route à quatre voies, pas nécessairement une autoroute, là.

1715

Ma question est à l'effet que, lorsqu'on regarde certaines autres autoroutes au niveau de la province, entre autres, si on regarde l'autoroute 55 du côté nord vers Shawinigan, Grand-Mère, celle, la 73, vers le sud, là, Robert-Cliche, jusqu'en Beauce, est-ce qu'on pourrait savoir quels sont les critères qui ont fait en sorte que ces autoroutes-là ont été bâties, attendu qu'elles ne sont pas dans les six pôles qui ont été reconnus?

1720

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Turgeon? Monsieur Bergeron?

1725

M. LUC BERGERON :

Je ne suis pas capable de répondre. Il faudrait poser la question à ceux qui ont justifié ces autoroutes-là dans le temps, là, que ce soit dans la région...

1730

LA PRÉSIDENTE :

Je vous demanderais de garder le silence, s'il vous plaît, pour qu'on entende bien les réponses aux questions. Merci.

1735

M. LUC BERGERON :

... que ce soit dans la région de la Mauricie ou dans la région de l'Estrie, je ne peux pas répondre la raison. La justification technique ou les décisions gouvernementales, on en a parlé amplement la semaine dernière, il y a toutes sortes de facteurs qui font en sorte qu'on construit une route, le facteur économique, le facteur sécurité routière, le facteur besoins du milieu, on en a parlé la semaine dernière en termes de développement économique, et cetera, là. Mais concrètement, pour Shawinigan, Trois-Rivières ou l'Estrie, je ne peux pas répondre.

1740

1745 **LA PRÉSIDENTE :**

1750

Écoutez, monsieur Potvin, je comprends dans quel... parce qu'on pourrait toujours demander au Ministère de nous répondre ultérieurement, de nous arriver avec la réponse aux questions pourquoi la 30, pourquoi la 73, pourquoi la 55? Bon. Avec des recherches, ils pourraient sûrement nous répondre ultérieurement.

1755

Mais en fait, ce que j'aimerais cibler, c'est l'objectif dans le mandat qu'on a à l'étude, là. J'essaie de voir de quelle façon est-ce qu'une comparable peut aider ou pas, là?

1760

Actuellement, on va regarder le projet à sa face même avec les aspects qui nous sont proposés au niveau de la justification, entre autres, et de tous les aspects, on regarde chacun des aspects, mais ça ne veut pas dire qu'on va aller nécessairement... à moins que vous me disiez de quelle façon une comparable avec les raisons de la construction de ces routes-là, quel lien vous pouvez faire avec les projets à l'étude.

M. MISHHELL POTVIN :

1765

Bien, moi, j'aurais souhaité justement avoir une réponse, même si ce n'est pas ce soir, qui aurait été peut-être déposée sur le site, parce que je pense qu'on peut faire, des fois, une certaine relation avec des régions pour justifier la construction d'une route, entre autres, comment justifier, à part de ce qu'a amené le ministère du Transport, le ministère... le ministère du Transport, c'est ça, oui, pour essayer de justifier aussi par comparaison la route à quatre voies qui va au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

1770

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1775

M. MISHHELL POTVIN :

Donc, je ne sais pas si c'est possible de la prendre en délibéré puis de mettre la réponse.

LA PRÉSIDENTE :

1780

Je vais la prendre en délibéré puis on va essayer de voir, peut-être demander au ministère des Transports, si vous aviez la possibilité de nous donner au moins succinctement les raisons : «Voici les raisons pour lesquelles on a prolongé la 73 dans la Beauce, voici les raisons pour lesquelles la 55... » – vous parlez de la section qui s'en va dans le sud ou au...

1785

M. MISHHELL POTVIN :

Non, 55 dans le nord.

LA PRÉSIDENTE :

1790

Dans le nord?

M. MISHALL POTVIN :

1795 Dans le sud, ce n'est pas autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

1800 O.K. Et puis on verra la pertinence peut-être de voir pour le déposer, effectivement.

M. MISHALL POTVIN :

O.K. Merci.

1805 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre deuxième question, monsieur Potvin.

M. MISHALL POTVIN :

1810 Bien, depuis plusieurs années, il y a beaucoup d'investissement qui se fait sur la route 175, entre autres, pour mettre des troisièmes voies à certains endroits. Ils viennent d'annoncer encore un 21 M \$, là, je pense, depuis les 10 ou 15 dernières années, à coups de 20 M \$ par année, on a déjà la moitié d'une autoroute de payée, je pense, et il y a eu certaines propositions au lieu de faire une route à quatre voies, faire une route à trois voies.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

1820

M. MISHALL POTVIN :

1825 Mais au niveau du gouvernement, en tout cas, moi, ce que j'ai entendu, le partenariat entre Québec et Ottawa, c'est un partenariat en autant qu'il y ait une route présentée comme le Ministère l'a fait, qu'elle soit construite comme le Ministère l'a fait.

1830 Est-ce que ça pourrait vouloir dire, s'il y aurait une route à trois voies qui coûterait probablement la moitié du montant, mettons, de 337 M \$, qui serait probablement payée uniquement par le gouvernement du Québec parce qu'il n'y a pas d'entente avec Ottawa, donc est-ce que ça voudrait dire, de la part du Ministère, que la partie qu'Ottawa fournit au Québec pour construire peut-être la deuxième partie, là, de l'autoroute, là, les deux autres voies, ça veut dire qu'on le perdrait? Donc, d'une certaine façon, est-ce qu'on refuse un cadeau d'Ottawa pour nous permettre d'avoir une route à quatre voies? Est-ce que c'est ça que ça veut dire?

1835 **LA PRÉSIDENTE :**

1840 Monsieur Bergeron, peut-être de nous expliquer, est-ce que dans le programme d'infrastructure actuel pour lequel participent le Fédéral et le Provincial, il y a des exigences ou des contraintes qui sont liées spécifiquement avec le type de projet qui est présenté, c'est-à-dire une quatre voies séparées? C'est ça, monsieur Potvin?

M. LUC BERGERON :

1845 Madame la Présidente, je me permettrais de lire un paragraphe du communiqué de presse qui avait été émis par monsieur Chrétien et monsieur Landry le 22 août 2002, lorsque l'annonce du projet a été faite. On dit :

1850 **«Les gouvernements du Canada et du Québec ont convenu que la route 175 soit désignée comme priorité immédiate dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. La désignation immédiate de la route 175 aidera à stimuler l'économie de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, a déclaré le Premier ministre Chrétien.**

1855 **Quant à monsieur Landry, il a souligné l'importance de ce projet, tant au regard de l'économie que celui de la sécurité routière. La réalisation de ce projet majeur accentuera le potentiel de développement économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean en permettant une plus grande fluidité de la circulation et de meilleurs échanges commerciaux. Elle permettra également une plus grande quiétude aux usagers de la route puisque les travaux réalisés permettront de réduire les risques d'accidents, a-t-il déclaré.»**

1860

1865 Donc, effectivement, pour répondre à la question, oui, dans le cadre du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, on parle d'autoroute, donc de quatre voies séparées et maintenant, je ne sais pas comment serait reçue l'idée d'un trois voies, mais ça ne correspond pas, dans mon esprit, là, à l'esprit du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique. Maintenant, il faudrait vérifier, là.

LA PRÉSIDENTE :

1870 O.K. Peut-être, madame Michaud pour Transports Canada, est-ce que vous auriez une réponse sur cet aspect-là? Peut-être vous approcher du micro.

Mme CLAIRE MICHAUD :

1875 Comme je l'ai mentionné la semaine dernière, le réseau routier, c'est de juridiction provinciale. Alors, on regarde au Fédéral ce qui nous est proposé en termes de projets routiers. Ce qui est sur la table ou ce qui fait l'objet, là, de... qui a fait l'objet du protocole ou l'accord de principe du mois de mai, c'est un quatre voies divisées entre Stoneham et Saguenay. Maintenant, s'il y avait des propositions différentes, je ne pourrais pas vous répondre là-dessus à

1880 ce moment-ci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Vous avez votre réponse?

1885

M. MISHÉLL POTVIN :

Oui. Ce que je comprends en conclusion à l'heure actuelle, c'est que s'il y a une autre alternative que la route à quatre voies, le Québec paie tout seul, donc on paie la moitié de... ça veut dire qu'on paierait le même montant qu'on paie actuellement, sauf que ce qu'on perdrait, ce serait l'octroi d'Ottawa actuellement, qui ne nous permettrait pas de faire une route à quatre voies puis on se ramasserait avec un trois voies puis ça nous coûterait le même prix au Québec. C'est ce que j'ai compris.

1890

LA PRÉSIDENTE :

Bien, il y a un petit bout de ça qui va dans l'opinion, mais ce que je comprends de la réponse aussi, c'est que pour le moment, ce qui est compris par les intervenants, par les deux ministères, là, des Transports, c'est que c'est lié au projet présenté et une autoroute ou quatre voies divisées. Alors, c'est la réponse qu'on a.

1895

1900

On peut toujours demander, dans un autre ordre d'idées, mais je pense que la réponse est assez claire, moi, je pense. L'interprétation, vous pourrez la faire pour votre mémoire.

1905

M. MISHÉLL POTVIN :

Non non, mais... -- Oui, je vais la faire mais... non, ce que je veux dire, de toute façon, le BAPE est ici pour l'étude du quatre voies et non du trois voies.

1910

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Nous, on est le... bien, c'est-à-dire qu'on est le projet à l'étude mais on reçoit toutes les demandes ou informations. Pour ce qui est de ce sur quoi on peut se positionner, ça va se décider au moment du rapport, mais on reçoit l'information et les demandes du public, c'est à ça qu'on répond.

1915

M. MISHÉLL POTVIN :

Donc, d'après votre mandat, si vous dites oui puis le ministre dit oui, on a une autoroute à quatre voies, tandis que s'il dit non, on perd 337 M \$?

1920

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est le bout qui vous appartient.

1925

M. MISHÉLL POTVIN :

Je n'ai n'a pas le droit de dire mais...

1930 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, vous le direz dans un mois.

M. MISHALL POTVIN :

1935

Je le retire!

LA PRÉSIDENTE :

1940

Merci, monsieur Potvin.

Alors, je vais appeler un prochain intervenant, monsieur Jean-Benoît Gagnon, s'il vous plaît. Alors, bonsoir, monsieur Gagnon. Votre première question?

1945 **M. JEAN-BENOÎT GAGNON :**

Bonsoir, Madame. Dans l'étude d'impact concernant les aspects socio-économiques, à l'article 7.5.5.2, on fait mention que lorsqu'il y a un décès, ça coûterait 432 000 \$ à chaque décès qu'il y a dans la réserve faunique des Laurentides, sur la route 175. Si on a comptabilisé les décès, pourquoi n'a-t-on pas comptabilisé ce que ça nous coûte pour ceux qui survivent au décès?

1950

LA PRÉSIDENTE :

1955

Monsieur Turgeon.

M. DONALD TURGEON :

Dans l'étude d'impact, vous mentionnez un montant de 500...

1960

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

432 000 \$.

1965

M. DONALD TURGEON :

... 432 000 \$. Dans l'étude économique qu'on a déposée, le coût... parce que depuis quelques années, on a modifié la façon de calculer les coûts, là, de pertes de vie ou d'accidents blessés graves, les coûts sont de l'ordre de 3,6 M \$ pour un accident avec décès au lieu de 500.

1970

1975 Ça, c'est les anciens coûts qui étaient utilisés avant les années... milieu des années 90, les pays industrialisés ont pris la disposition à payer au lieu du capital humain, c'est deux méthodes de calcul différentes, là, mais maintenant, on calcule 3 M \$, puis il y a même un chercheur des Hautes études commerciales qui, lui, recommande 5 M \$ pour un accident avec décès. Dans ça, ça doit comprendre, j'imagine, tout ce qui est autour, là, pas juste le décès mais tout ce qui est autour.

LA PRÉSIDENTE :

1980 Vous allez trouver, d'ailleurs c'est déjà sur le site et je pense que ça devrait être dans les centres de consultation ces jours-ci, il y a un document qui s'appelle *Études économiques DA26a*, mais vous allez le voir, il va être déposé aussi dans les centres, et qui fait référence à l'étude en question dont parle monsieur Turgeon. Et l'auteur de l'étude va être avec nous demain après-midi et demain soir pour en discuter aussi.

1985 **M. JEAN-BENOÎT GAGNON :**

Donc, si je comprends bien, chaque décès qui arrive dans la réserve faunique des Laurentides coûte 5 M \$?

1990 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Turgeon.

1995 **M. DONALD TURGEON :**

Ce qu'il y a dans l'étude économique, c'est que chaque décès est comptabilisé pour 3,6 M \$, qui est une moyenne un peu de différentes études.

2000 Sauf que je vous disais tout à l'heure, Madame la Présidente, il y a un chercheur des Hautes études commerciales qui, lui, recommande un montant de 5 M \$, mais on n'a pas pris le maximum, on a pris un montant moyen. Donc, dans l'étude économique, les accidents mortels sont considérés avec 3,6 M.

2005 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour arriver à un chiffre comme 3,6 M, qu'est-ce qui est considéré?

M. DONALD TURGEON :

2010 Oh, là, vous me posez toute une question. Je ne suis pas un chercheur au niveau des statistiques, mais je sais que c'est tout ce que comprend, là, la perte de la productivité de l'individu, un paquet de facteurs, là, ce n'est pas juste les frais des funérailles et tout ça, là, c'est un paquet de facteurs. Possiblement, peut-être notre économiste demain pourrait répondre mieux à cette question.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y, monsieur Bergeron.

2020

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

Gagnon.

2025

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Gagnon, excusez!

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

2030

Donc, Madame la Présidente, la question que j'adresse à monsieur Turgeon, c'est qu'on va mettre 20 accidents mortels dans la réserve, à 4 M \$, ça fait 80 M \$; sur cinq ans, ça fait 400 M \$. Et avec la route 175, on réduit presque ce chiffre-là à nul. Est-ce que c'est ça, mon calcul est bon?

2035

LA PRÉSIDENTE :

Bien, peut-être, est-ce que vous pourriez un petit peu expliquer? Effectivement, on pourra avoir plus de réponses sur l'étude demain, mais est-ce que vous pourriez tout de même expliquer comment vous en arrivez à faire cette évaluation-là? C'est-à-dire pourquoi... quelle est la part de cette évaluation-là pour décider, oui ou non, si ça vaut la peine de construire une route?

2040

M. DONALD TURGEON :

2045

Pour en revenir aux 22 accidents mortels que je disais tout à l'heure, ce n'est pas 22 accidents mortels par année, c'est sur une période de cinq ans. Donc, ça fait 4,4 et on voit que la dernière période, là, 2000-2004, on est rendu à 25 accidents, donc on est en croissance. On peut penser qu'on a cinq accidents mortels par année dans la réserve faunique des Laurentides.

2050

Ce qu'on disait tout à l'heure aussi dans la présentation, 80 % des accidents sont des face à face. Donc, en construisant une route à chaussées séparées, on élimine quatre accidents mortels sur cinq dans la réserve.

2055

Donc, ce qu'on voit dans l'étude économique, c'est que ces quatre accidents-là multipliés par les 3,6 M... et répartis sur... la période d'amortissement de la route, là, donnent un rendement, là, de... je pense que c'est 81 ou 84 % par rapport au coût de construction.

2060 Mais notre économiste va être mieux placé demain pour répondre. Mais ce que je veux rappeler, ce n'est pas 22 accidents mortels par année, là, c'est 22 sur une période de cinq ans, là. Ça fait 4,4 puis là, on est rendu à cinq, en moyenne, dans les dernières années.

LA PRÉSIDENTE :

2065

Est-ce que vous allez aussi être ici demain, monsieur Gagnon ?

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

2070

Non, je suis du Saguenay puis demain, je vais être de retour dans mon royaume!

LA PRÉSIDENTE :

2075

Bon. Bien, alors, de toute façon, vous allez pouvoir consulter sur le site – d'abord, sur le site Internet, vous pouvez déjà consulter l'étude.

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

2080

Oui. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2085

Dans les centres de documentation, vous allez avoir aussi des copies de l'étude, mais la commission va aussi interroger cet aspect-là demain du spécialiste. Alors, vous allez pouvoir, dans les verbatim, le constater, là, le questionnement et vous pouvez aussi l'écouter sur le site Internet, vous allez avoir des informations là-dessus.

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

2090

Oui. Ma deuxième question...

LA PRÉSIDENTE :

2095

Allez-y, monsieur Gagnon.

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

... si vous m'autorisez.

2100

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui.

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

2105

On a parlé souvent de collisions avec la grande faune qu'on appelle ours, orignaux, caribous. On ne me donne pas de valeur monétaire. Je ne veux pas qu'on calcule la valeur monétaire d'un orignal au nombre de livres de viande, et cetera, mais au niveau des emplois pour la Sépaq, au niveau des guides, au niveau des gens qui préparent des repas, parce que la chasse à l'orignal est là, au niveau des gens qui travaillent à l'entretien des chemins, au niveau des gens qui s'occupent de tout... au bureau, à Québec, de gérer la réserve, et cetera, comment ça vaut un orignal, comment ça vaut un ours, comment ça vaut un caribou?

2110

2115

Une autre chose qu'on a négligé de parler, et là, je m'adresse à vous en tant que président des Trappeurs du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le plus grand trappeur dans la réserve faunique présentement, c'est la 175.

2120

On sait que nous, on est à la tête d'une industrie qui génère 45 M \$ d'activités économiques au Québec et avec une route à quatre voies divisées, on sait que les marges de manœuvre seraient peut-être plus grandes pour les conducteurs, pour éviter de prendre un lynx, je ne sais pas, moi, un renard, j'allais dire une martre, un castor, et cetera. C'est des impacts économiques qui sont peu connus mais qu'on devrait tenir compte aussi, au niveau surtout de la grande faune et des animaux à fourrure.

2125

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être d'abord la question au ministère des Transports. Monsieur Bergeron, est-ce qu'il y a une évaluation qui est faite, annuelle ou autre, sur les pertes d'animaux, grande ou petite faune ou, en tout cas, à tout le moins la faune qui intéresse les trappeurs?

2130

M. LUC BERGERON :

Je vais demander à monsieur Donald Martel de répondre.

2135

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Martel.

M. DONALD MARTEL :

2140

Oui. Alors, Madame la Présidente, dans le rapport *Analyse globale de la problématique de la grande faune* que nous avons déposé avec l'étude d'impact sur l'environnement, nous mentionnons un chiffre à cet effet-là. Je n'ai pas le chiffre exact, on pourra le sortir à la pause peut-être, on parle d'un chiffre entre 12 et 15 000 \$ de retombées économiques, de pertes, à chaque fois qu'un orignal se fait tuer sur la route.

2145

LA PRÉSIDENTE :

Puis comment c'est évalué, ce 12-15 000 \$ là?

2150

M. DONALD MARTEL :

2155

Ça, ce 12 000 à 15 000 \$ là est calculé suivant la production qu'on peut donner, par exemple, aux activités de chasse. Alors, si la Sépaq, dans la réserve faunique, a un rendement de chasse de X et que la production de l'original fait baisser sa densité, par exemple, puis qu'on vient faire baisser le succès de chasse, ça, c'est un chiffre qui entre en ligne de compte notamment.

2160

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Vous pourriez peut-être, après la pause, nous revenir avec le chiffre?

2165

M. DONALD MARTEL :

Oui.

2170

LA PRÉSIDENTE :

J'aurais peut-être la question pour madame Bolduc ou pour monsieur Barnard de la Sépaq, c'est ça, je pense plus, oui. Monsieur Barnard, si c'était possible de nous répondre là-dessus : quel est l'impact pour la clientèle ou pour votre organisme, des accidents avec la grande ou la petite faune mais la faune qui intéresse les chasseurs ou les trappeurs pour la Sépaq? Est-ce que c'est un problème ou pas, d'abord?

2175

M. GUY BARNARD :

C'est sûr que chaque bête qui disparaît, c'est évident que c'est une bête de moins à chasser. Dans le cas de la Sépaq, réserve faunique, on ne le calcule pas comme ça. Peut-être que Faune Québec pourra y répondre.

2180

Nous, ce qu'on sait, c'est la valeur de l'activité comme telle, l'activité, le produit de la chasse, là, qui est soit une chasse familiale ou une chasse contingentée ou une chasse en pavillon, il y a une valeur économique associée à ça, un revenu qu'on en retire. Donc, c'est le calcul qu'on en fait.

2185

2190

Monsieur Gagnon a parlé de travailleurs qui sont associés à la chasse, je dirais que c'est peut-être une trentaine de personnes. Il faudrait que je voie véritablement au niveau de nos plans d'embauche durant la chasse ça regroupe combien de personnes. Je ne sais pas s'il est opportun d'y aller jusqu'à l'administration du bureau de la réserve faunique des Laurentides ou s'il faut déborder nos patrons qui y travaillent également, bien là, ce serait un autre calcul.

LA PRÉSIDENTE :

2195 Je ne vous demanderai pas de faire une étude exhaustive sur la problématique, mais
peut-être simplement si vous avez des chiffres à nous donner sur si c'est problématique pour
vous ou pas ou comment, dans le fond, au niveau de la gestion de la... parce qu'on parle
toujours, bien sûr, de la gestion de la ressource, dans votre cas, et dans ce que je sens de
l'intérêt de la question de monsieur Gagnon, on ne parle pas nécessairement de l'espèce en soi
et de sa disponibilité, là, on parle plus de la gestion de la ressource.

2200

Alors, si vous avez des chiffres à nous donner et tout ça, mais je ne vous demanderais
pas quand même de faire une étude exhaustive. Je pense qu'avec les informations que le
ministère des Transports a apportées, ce serait suffisant.

2205

M. GUY BARNARD :

O.K. Donc, je n'ai pas vraiment d'autres chiffres à préciser, à moins qu'on veuille
connaître le coût de chacun de ces produits-là. Donc, je ne sais pas si ça peut amener...

2210

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

Tout l'aspect socio-économique, en fait, puis ce qu'un orignal peut apporter, on prend
juste l'entretien des chemins de la réserve, c'est entretenu pour la pêche mais aussi pour la
chasse, l'entretien des camps, le nombre de personnes qui travaillent à l'entretien des camps, et
cetera, puis avec une route à quatre voies divisées, en plus de sauver ça, on sauverait peut-être
aussi des vies. On parle de vies qui sont prises à cause d'originaux, il y aurait plus de marge de
manœuvre pour les gens qui conduisent dans la réserve.

2215

LA PRÉSIDENTE :

2220

O.K. Je comprends. Je pense qu'avec les réponses et peut-être les informations qu'on a
déjà, quitte à ce qu'on demande ultérieurement plus d'informations.

2225

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

J'aimerais beaucoup, s'il vous plaît, qu'on bonifie sur le site Internet un orignal et un ours,
ça vaut combien au point de vue économique pour la Sépaq.

LA PRÉSIDENTE :

2230

C'est ça, monsieur Barnard?

M. GUY BARNARD :

2235

Je prends note de la question.

LA PRÉSIDENTE :

Pour nous répondre là-dessus?

2240

M. GUY BARNARD :

Mais évidemment, je vais y revenir auprès de madame la présidente.

2245

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Merci, monsieur Barnard.

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

2250

Merci beaucoup. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2255

Alors merci, monsieur Gagnon.

M. JEAN-BENOÎT GAGNON :

Merci beaucoup, Madame.

2260

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vais appeler un prochain intervenant... c'est une intervenante, madame Claudia Gauthier, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Gauthier.

2265

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

Bonsoir.

2270

LA PRÉSIDENTE :

Votre première question.

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

2275

Oui. Advenant le cas que l'autoroute de contournement soit acceptée, qu'arrivera-t-il si vous n'arrivez pas à nous relocaliser dans un endroit identique, semblable, comprenant tous les aspects environnementaux dont la rivière, montagne, forêt, faune, flore et plus, dont nous avons acquis et qui sont extrêmement difficiles à remplacer et à retrouver?

2280

LA PRÉSIDENTE :

On comprend que vous-même, vous seriez éventuellement expropriée?

2285 **Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Oui, ciblée.

2290 **LA PRÉSIDENTE :**

Et est-ce qu'il y a des discussions qui ont déjà été entreprises avec la ministère des Transports à cet effet?

2295 **Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Dans quel sens?

2300 **LA PRÉSIDENTE :**

Des discussions avec vous pour évaluer justement ces aspects-là.

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

2305 En posant des questions, c'est sûr, avec une personne au niveau de l'expropriation mais ce n'était guère satisfaisant comme réponse.

LA PRÉSIDENTE :

2310 O.K. Parfait. Alors, monsieur Bergeron, peut-être nous expliquer d'abord le processus d'expropriation du ministère des Transports, comment ça se présente et, effectivement, quels sont les paramètres que le Ministère détermine pour, dans le fond, combler les pertes en regard pas juste peut-être les pertes financières, mais en regard du milieu qui serait favorisé, là, pour la transplantation?

2315 **M. LUC BERGERON :**

2320 Permettez-moi, Madame la Présidente, d'abord de répondre à une question que vous venez de poser, là : est-ce que le Ministère a rencontré les personnes qu'on va exproprier ou déplacer à Stoneham? La réponse, c'est non.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

2325 **M. LUC BERGERON :**

Nous ne le ferons pas, nous ne pouvons le faire, nous ne pouvons amorcer des processus d'expropriation que lorsque les plans et devis auront été complétés, que lorsque les

2330 plans d'acquisition auront été complétés, que lorsque le décret au Conseil des ministres aura été approuvé.

2335 Donc, vous comprenez que tout ça ne pourra se faire que lorsque le gouvernement aura donné son accord ou non au projet de la 175. Donc, effectivement, le Ministère n'a pas rencontré aucun citoyen de Stoneham-Tewkesbury pour amorcer des négociations sur l'expropriation.

Essentiellement, là, sans rentrer dans les détails, lorsqu'un résident est identifié comme devant être... une propriété doit être acquise, nous rencontrons effectivement le résident. On a toujours deux choix, là, on peut soit l'acquérir ou le déplacer. Donc, tout ça est négocié.

2340 Donc, on négocie avec le résident l'endroit où il voudrait... où il aimerait être, où il voudrait être. Je donnerais aussi ici une information additionnelle, en tout cas, Stoneham est préoccupée par le fait de... est consciente... que la municipalité est consciente qu'on va devoir, donc, acquérir ou déménager plusieurs propriétés, on parle de 88 ici.

2345 Donc, la municipalité, effectivement, est intéressée à conserver la majorité de ces citoyens-là, des citoyens qui ont bâti la municipalité avec les années. Donc, on parlait tantôt de protocole, ça va faire partie des ententes que le Ministère va négocier avec la municipalité. La municipalité est prête à tenter de proposer des développements résidentiels aux gens qu'on va devoir acquérir. Le Ministère est intéressé à participer avec la municipalité, à regarder avec ces
2350 citoyens-là qui vont être déplacés s'il y a des terrains là-dedans qui les intéressent.

2355 Donc, c'est une question de négociations. On négocie, évidemment, une question économique, là, on va regarder avec chacun des résidents la valeur de sa propriété, s'il veut être déplacé ou s'il veut être acquis. Les résidents ont l'opportunité de... le Ministère défraie la possibilité pour un résident de s'adjoindre un évaluateur qui pourrait l'aider justement à négocier avec nous la valeur de sa propriété.

2360 Dans la valeur de la propriété, il y a plusieurs facteurs qu'on tient en compte, là. Souvent, il y a une rumeur urbaine qui fait en sorte que les gens s'imaginent toujours que c'est la valeur foncière ou la valeur municipale, l'évaluation municipale. Ce n'est pas du tout... le critère de base, c'est la valeur marchande.

2365 Donc, je ne sais pas si vous voulez qu'on aille plus loin dans comment on calcule, mais tout ça est une question de négociations, une question de marché. On négocie avec les citoyens. Donc, comme je disais tantôt, un déplacement ou une acquisition.

2370 Le ministère des Transports, statistiquement, au niveau provincial, en arrive actuellement à un ratio de 90 à 95 % des acquisitions où des déplacements sont faits de gré à gré, donc par entente mutuelle et puis ils se ramassent, là, 5 à 10 % où on devra aller au tribunal.

Donc, c'est le Tribunal d'expropriation qui fixe l'indemnité, qui fixe les conditions. Donc, comme je disais tantôt, 90-95 % des dossiers se règlent de gré à gré entre le Ministère et le citoyen, les autres se ramassent au tribunal.

2375 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Quand on parle de tribunal, c'est naturellement un tribunal administratif pour lequel il y a une décision qui peut être prise si les deux parties ne s'entendent pas. Qu'est-ce qui est prévu aussi, dans la loi, concernant la représentation et les frais justement, entre autres, d'un évaluateur ou d'un représentant pour défendre les... pour intervenir auprès des propriétaires? Je crois qu'il est prévu quelque chose dans la loi pour ces gens-là?

M. LUC BERGERON :

2385 Oui. Je demanderais à monsieur Michel Lelièvre qui est notre expert en évaluation foncière, là, de peut-être répondre à cette question-là.

LA PRÉSIDENTE :

2390 O.K. Maintenant, peut-être aussi de rajouter l'élément : qu'est-ce qui détermine? Est-ce que ce sont les gens qui vont déterminer? «Moi, je préfère être déplacée ou que... » -- donner une acquisition de leur maison ou si vous, vous établissez des critères comme, je ne sais pas, moi, s'ils sont dérangés beaucoup, pas beaucoup, on ne déplace pas ou on déplace? Est-ce qu'il y a des critères qui vont être imposés par le Ministère ou ça va être discuté de gré en gré avec les personnes?

M. LUC BERGERON :

2400 La règle de base, c'est la négociation de gré à gré. Évidemment, il y a plusieurs facteurs : la valeur marchande, la valeur de la propriété, le terrain, les arbres, la proximité d'un cours d'eau, d'un lac, tout ça est pris en compte.

Ce n'est pas toujours possible de mettre la personne dans le même environnement qu'elle était avant, donc on négocie ça.

2405

Bien sûr, entre exproprier, donc faire un chèque à quelqu'un puis on dit, O.K., on acquiert ta propriété, ou la déplacer, il y a une question de coût, hein, c'est l'État.

2410 Donc, l'État, on va essayer de traiter le dossier avec la meilleure équité possible par rapport aux autres expropriés, mais il y a une question, là aussi, de coût, mais tout est négocié, pas juste la valeur de la maison, la valeur de la propriété, s'il y a des arbres, et cetera, là. Mais je demanderais peut-être à monsieur Lelièvre d'aller un peu plus loin, il fait ça à tous les jours, lui.

LA PRÉSIDENTE :

2415

Allez-y, monsieur. C'est monsieur...?

M. MICHEL LELIÈVRE :

2420 Lelièvre.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Lelièvre.

2425

M. MICHEL LELIÈVRE :

Oui, Michel Lelièvre. Je suis de la Direction de la Capitale nationale au niveau des activités immobilières.

2430

Alors, j'aimerais, dans un premier temps, Madame la Présidente, mentionner que les gens qui sont expropriés, que ce soit que le Ministère désire acquérir une propriété, que ce soit de gré à gré qu'il l'acquière, que ce soit par voie d'expropriation, l'exproprié a le droit de se prendre un évaluateur pour le représenter et les frais de cet évaluateur-là sont payés, sont remboursés par le ministère des Transports selon des tarifs à pourcentages préétablis.

2435

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2440

M. MICHEL LELIÈVRE :

Alors, c'est la façon au niveau des frais d'évaluation : un exproprié ou un propriétaire peut se prendre un évaluateur pour se sentir plus à l'aise pour négocier son dossier.

2445

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Madame Gauthier, une deuxième question?

2450

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

Ma deuxième question. À long terme, qu'arrivera-t-il à la ressource naturelle pure rivière des Hurons qui se déverse et qui alimente à 80 % le lac Saint-Charles qui est la source principale de la réserve d'eau potable de la Capitale nationale, donc 350 000 personnes?

2455

LA PRÉSIDENTE :

Alors, peut-être, monsieur Bergeron, nous expliquer quelles vont être les répercussions du projet, entre autres, probablement particulièrement la période de construction, bien sûr, la période d'exploitation, plus particulièrement peut-être la question du déglacage ou de l'utilisation des chlorures?

2460

M. LUC BERGERON :

2465 Je vais demander à monsieur Claude Sirois de répondre.

M. CLAUDE SIROIS :

2470 C'est une question qui est quand même assez large. C'est sûr qu'au niveau du bassin pour ce qui est du lac Saint-Charles, j'en ai parlé un petit peu tout à l'heure dans la présentation. C'est sûr que ce qu'on veut mettre en place, bon, il y a l'aspect des bassins de captation pour les produits toxiques. Donc ça, c'est ce que j'avais mentionné tout à l'heure, c'est-à-dire que
2475 lorsqu'on aura toute l'eau de drainage de la nouvelle route, elle devra passer par ces bassins de rétention là qui pourront être fermés par une vanne lorsqu'il y aura déversement pour empêcher justement que ces produits-là se retrouvent dans les cours d'eau et donc, polluent la rivière des Hurons et le lac Saint-Charles comme tel. Donc ça, c'est une mesure qu'on compte mettre en place.

2480 Évidemment, il y a au niveau des sels de déglacage qu'il y aura sûrement une quantité plus importante de sels qui vont être déversés dans les cours d'eau.

2485 Notre spécialiste n'est pas là ce soir pour ce qui est des sels de déglacage. Quand même, ce que je peux vous dire, c'est que, oui, effectivement, il y aura plus de sel qui va se déverser dans la rivière des Hurons et lorsqu'elle va se retrouver dans le lac Saint-Charles comme tel, le lac Saint-Charles a quand même une surface assez importante pour être capable de recueillir, là, un surplus de sels sans que ça ait des impacts importants, là, au niveau environnemental.

LA PRÉSIDENTE :

2490 J'aurais peut-être une question pour la Ville de Québec. Quelle est votre préoccupation sur ces aspects-là? Je pense que vous aviez fait part de certaines préoccupations sur la question, entre autres, de la prise d'eau potable de la Ville de Québec. Pour monsieur Des Rivières.

2495

M. MARC DES RIVIÈRES :

2500 Madame la Présidente, je laisserai demain, là, mon collègue François Proulx répondre à cette question-là de façon plus précise, parce qu'il va vous dresser un portrait plus complet, là, de la problématique.

LA PRÉSIDENTE :

2505 O.K. Madame Gauthier.

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

Quand il dit «demain», ce serait dans le jour ou demain soir?

2510 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous, qu'est-ce qui...

2515 **Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

Bien, je serais là demain soir parce que dans le jour, je travaille.

LA PRÉSIDENTE :

2520 Bon. Alors, demain soir?

M. MARC DES RIVIÈRES :

Demain soir.

2525

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, on pourra peut-être s'assurer que vous pourrez venir poser vos questions, d'aller voir la coordonnatrice, madame Gélinas.

2530

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

Pour reposer cette question?

2535 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Non, je veux dire, si la liste est longue et que vous avez peur de ne pas passer, on vous fera passer plus rapidement étant donné que vous n'avez pas pu avoir de réponse à votre question aujourd'hui.

2540

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

J'aimerais ajouter, monsieur a parlé de bassins de rétention.

2545 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

2550

Ceci est quand même assez récent dû au fait que c'est exigé maintenant par le ministère de l'Environnement, si je ne me trompe pas dans mes lectures, est-ce qu'ils ont vraiment fait leurs preuves ces bassins de rétention là?

2555 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Bien, d'abord, le ministère des Transport puis on va venir, après ça, au ministère de l'Environnement sur cet aspect-là. Le ministère des Transport, quelle est l'efficacité de ces bassins-là jusqu'à maintenant? Est-ce que ça a fait ses preuves? Est-ce que c'est suffisant?

2560

M. LUC BERGERON :

Bon. Le Ministère réalise des centaines de projets par année. Les bassins de captation, ce n'est pas quelque chose de nouveau, c'est quelque chose qu'on fait régulièrement, la technique est relativement bien éprouvée.

2565

On a assuré, autant dans l'étude d'impact – on en a parlé la semaine dernière – qu'on va assurer un suivi environnemental serré des travaux, particulièrement des impacts sur les cours d'eau, sur les puits d'eau potable, il y a un suivi particulier qui va être exercé sur le suivi des puits artésiens et des cours d'eau 10 ans après la fin des travaux.

2570

Donc, c'est des choses qu'on va suivre, c'est des choses que le ministère de l'Environnement va... qu'on devra transmettre ces renseignements-là au fur et à mesure au ministère de l'Environnement et on s'est assuré que les bassins de captation, comme notre plan de gestion des sels de déglacage, devront être suivis pour respecter les seuils qu'on s'est donnés en matière de contamination et de protection des eaux de surface de la rivière des Hurons et le lac Saint-Charles.

2575

LA PRÉSIDENTE :

2580

Monsieur Juneau, peut-être l'avis du ministère de l'Environnement et Développement durable en regard des bassins de captation. Est-ce qu'il y a des aspects de ce qui est proposé par le promoteur dans le projet à l'étude qui, pour vous, posent problèmes ou que vous trouvez qu'il y aurait des aspects qui pourraient être améliorés?

2585

M. NICOLAS JUNEAU :

Non. Bien, si on parle, là, par rapport aux bassins en fonction de la rivière des Hurons, ce que le promoteur propose va dans le sens de ce que nous on pense qu'il est bien de faire dans ce cas-ci.

2590

Ce n'est pas une obligation du Ministère, on n'oblige pas nécessairement des bassins de captation, mais considérant, là, effectivement, qu'il y a des possibilités de déversement, on parlait tantôt de choses... de produits qui pourraient être toxiques ou des hydrocarbures, nous, on pensait que c'était très pertinent que le promoteur propose, par le bassin de décantation et des marais filtrants, une combinaison des deux. Nous, on est favorable à ça, on pense que c'est pertinent.

2595

2600 Une chose que je voudrais ajouter par rapport... on parle de la prise d'eau potable de la
ville; la ville doit faire un très grand nombre d'échantillonnages au courant de l'année, j'ai
quelques chiffres, là, entre autres, on parle de 113 échantillonnages par mois de ce qui est
inorganique, organique quatre fois par année. C'est quand même très lourd, ce que le
promoteur... pas le promoteur mais la Ville de Québec doit faire puis ça, ça permet un suivi
sérieux, là, de la qualité de l'eau potable qui rentre à l'usine d'épuration... bien, l'eau qui rentre à
2605 l'usine de traitement.

2610 Mais cette usine-là est très loin de la rivière des Hurons, là, on parle... si on regarde une
carte, là, grossièrement, on parle peut-être à trois kilomètres du lac en tant que tel. Le tracé
traverse la rivière à trois kilomètres du lac, le lac a peut-être 3-4 kilomètres de long puis la prise
d'eau potable de la ville est à quelque chose comme six kilomètres, je pense... à plusieurs
centaines de mètres, bon, on m'a dit au-dessus de six kilomètres, là. Je n'ai pas validé
exactement, là, si on est à six kilomètres, mais on parle, grosso modo, d'au-dessus de
10 kilomètres, là.

2615

2620 Donc, on a des bassins de captation qui ont bien de l'allure avec des vannes qui peuvent
permettre de capter tout ça, s'il y avait déversement. Là, on avait parlé d'Urgence-
Environnement qui intervient, tout ça, et puis quand même, s'il y avait un problème, on a une
dilution très importante, là, avant que la ville soit en problèmes avec son alimentation en eau
potable, là, on serait surpris.

LA PRÉSIDENTE :

2625

Est-ce que dans les échantillonnages que vous avez, ils tiennent compte des chlorures?

M. NICOLAS JUNEAU :

2630

Les chlorures, c'est un critère que nous avons. Il faudrait que je vérifie si le chlorure en
tant que tel fait partie de l'ensemble des critères qui sont suivis, parce que la liste est longue,
mais le chlorure n'est pas nécessairement quelque chose d'inquiétant pour la santé.

2635

On a un critère de qualité, Santé Canada a une recommandation; entre autres, dans ce
que le promoteur doit faire comme suivi pour les puits d'eau potable, ça fait partie de ce qui va
être suivi, donc... parce que ça peut avoir un impact sur le goût, l'apparence de l'eau, ces
choses-là, c'est esthétique comme critères, donc pour la santé, ce n'est pas une inquiétude, mais
je croirais qu'il doit être suivi. Je vais valider puis je vous reviens avec ça.

2640

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci. Merci, madame Gauthier.

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

2645

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2650

Alors, je vais prendre un dernier intervenant avant une petite pause de quelques minutes. Monsieur ou madame Claude Gaulin.

2655

Juste pour vous dire que la commission aussi a beaucoup de questionnements en regard des aspects qui sont soulevés mais disons que pour ce soir, pour le premier soir, on laisse plus la place aux intervenants du public. Alors, monsieur Gaulin, votre première question.

M. CLAUDE GAULIN :

2660

Ma première question s'adresse au ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

Vous approchez du micro.

2665

M. CLAUDE GAULIN :

2670

Ma première question s'adresse au ministère des Transports. Le projet est intéressant mais je me demandais : est-ce que le ministère des Transports a étudié la faisabilité d'une solution de contournement encore plus à l'est, surtout entre les kilomètres 60 et 70, afin de minimiser les impacts sur le milieu humain, je pense, bien sûr, ici aux expropriations, à la pollution du bruit et de l'air pour ceux qui vont devoir rester et, dans certains cas, certains qui auront aussi des murs de son en pleine campagne?

LA PRÉSIDENTE :

2675

Alors, monsieur Bergeron, est-ce qu'il y a une possibilité, de toute façon, que ce soit dans ces kilomètres-là, entre 60 et 70, mais ailleurs, pour éviter les expropriations?

M. LUC BERGERON :

2680

On disait tantôt que le Ministère, un de ses objectifs depuis le tout début puis lorsqu'on a négocié avec la municipalité, un ou des tracés de compromis, ça a toujours été d'optimiser le tracé en fonction, donc, d'une question de qualité de vie, une question de sécurité puis évidemment, une question de coût.

2685

Ceux qui connaissent le coin savent que la route, la voie de contournement, elle s'accote sur soit les tours de l'Hydro, soit sur le mont Wright, soit sur les montagnes ou soit sur les

rivières. Donc, les compromis, en termes de tracés, il n'y en avait pratiquement pas. Donc, on a optimisé tout ça pour faire en sorte qu'on respecte un coût qui soit potable.

2690

On aurait pu, par exemple, monter dans la montagne, là, comme un peu a fait l'Hydro avec ses tours, mais vous comprendrez, à ce moment-là, que comme protection environnementale, ce n'était pas sérieux, les coûts auraient été exorbitants.

2695

Donc, on a l'impression que le tracé qu'on a proposé, qu'on a montré tout à l'heure, c'est le tracé optimal qui répond à nos besoins en termes de design puis qui a tenté, puis on a fait l'exercice durant des mois avec la municipalité pour tenter de minimiser le plus possible les impacts du tracé face au nombre d'expropriations, à la qualité de vie. On a l'impression que le tracé actuel est optimum.

2700

M. CLAUDE GAULIN :

Je comprends que c'est d'abord une question de coût?

2705

M. LUC BERGERON :

Monsieur Sirois aimerait rajouter quelque chose.

LA PRÉSIDENTE :

2710

Monsieur Sirois.

M. CLAUDE SIROIS :

2715

Oui. Je pourrais ajouter qu'en tout début de projet, en fait, on avait tracé quelques lignes, je dirais. Vous parlez plus à l'est, donc on parle peut-être de l'autre côté du mont Wright ou en arrière du mont Wright, on avait tracé quelques lignes pour voir un peu ce que ça donnait. Puis je ne sais pas si vous voyez un petit peu ici la simulation, la vue aérienne qu'on a, il n'y a vraiment pas beaucoup de possibilités de se retrouver dans une vallée à cet endroit-là, donc on avait des pentes très fortes de 10-12 %. Donc, au niveau déjà juste ingénierie et design, c'était très, très difficile de faire passer une route à quatre voies dans ce genre d'environnement là.

2720

M. CLAUDE GAULIN :

2725

Remarquez que vous l'avez déjà fait un peu plus au sud, entre Notre-Dame-des-Laurentides et Stoneham, vous passez carrément dans la montagne.

M. CLAUDE SIROIS :

2730

En tout cas...

LA PRÉSIDENTE :

2735 C'est quoi? Qu'est-ce qui fait que vous avez pu le faire là et que vous ne pouvez pas le faire au mont Wright?

M. CLAUDE SIROIS :

2740 Bien, écoutez, je ne connais pas par cœur, là, quels sont les niveaux des pentes pour ce secteur-là, mais on se retrouvait vraiment sur le dessus des montagnes, là, lorsqu'on avait un tracé, qu'on passerait vraiment l'autre côté.

LA PRÉSIDENTE :

2745 Monsieur Gaulin, une deuxième question?

M. CLAUDE GAULIN :

2750 Oui. Deuxième question.

LA PRÉSIDENTE :

Juste vous dire, vous posez des questions...

2755 **M. CLAUDE GAULIN :**

Ça va.

LA PRÉSIDENTE :

2760 ... vous avez des réponses.

M. CLAUDE GAULIN :

2765 Oui, ça me satisfait.

LA PRÉSIDENTE :

2770 Vous pouvez être d'accord ou pas d'accord, ce n'est pas grave, ça, vous allez pouvoir intervenir lors de votre...

M. CLAUDE GAULIN :

2775 C'est ce que je pense aussi, oui, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça. Alors, allez-y.

2780 **M. CLAUDE GAULIN :**

Bon. La deuxième question concerne les grands mammifères. Tantôt, on a répondu à la question que je voulais poser; cependant, ça m'a fait penser à une autre question. C'est peut-être les gens de la faune qui pourront répondre à ça. Est-ce qu'il est vrai qu'une personne qui frappe ou qui rentre en collision avec un grand mammifère, avec son véhicule bien sûr, doit payer des frais ou une amende quelconque?

LA PRÉSIDENTE :

2790 Madame Dubreuil.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Non, non. Personne ne doit payer d'amende, dû à une collision.

2795

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur...

2800 **M. LUC BERGERON :**

Non.

LA PRÉSIDENTE :

2805

Il semble que non.

M. LUC BERGERON :

2810

Non.

LA PRÉSIDENTE :

En avez-vous déjà reçu?

2815

M. CLAUDE GAULIN :

Bien, en fait, on m'a dit que certaines personnes en avaient reçu, mais moi, je n'ai jamais frappé un grand mammifère, heureusement d'ailleurs!

2820

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur... pour le ministère du Transport, vous n'avez pas d'indications?

2825 **M. LUC BERGERON :**

En tout cas, le Ministère n'a aucun frais pour les gens qui frappent les mammifères. On les ramasse.

2830 **M. CLAUDE GAULIN :**

C'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

2835

Peut-être votre compagnie d'assurances?

M. CLAUDE GAULIN :

2840

Non, bien moi, je n'ai jamais frappé un grand mammifère mais...

LA PRÉSIDENTE :

Je ne vous le souhaite pas!

2845

M. CLAUDE GAULIN :

... je suis très content que le ministère des Transports pense à... je suis d'accord avec la proposition du ministère des Transports.

2850

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous allons arrêter quelques minutes, il fait un peu chaud dans la salle aussi, pour permettre aux gens de se reposer et on revient pour d'autres questions.

2855

21 h 28 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

21 h 43 – REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

2860

Alors, je vais vous demander de vous asseoir, nous allons reprendre le questionnement. S'il vous plaît de faire rapidement étant donné qu'il commence à être tard un petit peu, merci.

Alors, je vais appeler un prochain intervenant, monsieur Alain Maréchal, s'il vous plaît.

2865

M. LUC BERGERON :

Madame la Présidente...

2870 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

2875 **M. LUC BERGERON :**

... on avait une question en suspens tantôt qu'on pourrait...

LA PRÉSIDENTE :

2880 Excusez-moi, je vous demanderais de garder le silence, s'il vous plaît. Oui, monsieur...

M. LUC BERGERON :

On avait une question en suspension tantôt, on aurait la réponse, je ne sais pas si vous...

2885

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

2890 **M. DONALD MARTEL :**

Oui, alors pour le chiffre... pour chiffrer la perte d'un original...

LA PRÉSIDENTE :

2895

Oui?

M. DONALD MARTEL :

2900 ... on a demandé un coût tout à l'heure. Alors je m'excuse, le coût n'était pas dans le rapport d'analyse sur la problématique, c'est un coût qu'on avait donné lorsqu'on avait présenté ce rapport-là à nos partenaires l'hiver dernier.

2905 Alors, je vais vous le dire, je vais vous le mentionner. Ce qu'on avait comme montant c'était 7310 \$, mais pour les coûts qui se rapportaient à la chasse. À ça, il faut rajouter 50 % de coûts qui se rapportent à l'écotourisme. Donc, on arrive à un coût de 11 000 \$ pour la perte d'un original.

LA PRÉSIDENTE :

2910

Merci. Juste pour vous dire que sur le registre il me reste encore beaucoup beaucoup de noms, à peu près 23 noms, bien évidemment on ne passera pas tout le monde ce soir. Alors, on

2915 va essayer d'accélérer les choses. La commission ne posera pas trop de questions, mais bien sûr, à partir de demain après-midi à 13 h 30, nous reprenons les audiences et demain soir aussi à 19 h. Et nous allons d'abord appeler, en priorité, sur la liste les gens qui étaient déjà inscrits et les gens pourront aussi se réinscrire. On va être avec vous autant de temps qu'il sera nécessaire pour répondre à vos questions.

2920 Alors, allons-y, monsieur Maréchal, votre première question?

M. ALAIN MARÉCHAL :

Bonsoir, Madame la Présidente.

2925 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

M. ALAIN MARÉCHAL :

2930 Est-il possible tout simplement de séparer la région en deux secteurs distincts, dont le premier qui serait Stoneham, ensuite le parc? Si on regarde Stoneham, est-il possible tout simplement, en évitant de déranger la population, de briser le cœur de Stoneham, en élargissant tout simplement l'autoroute actuelle? Parce qu'on sait que du kilomètre 60 à 66, c'est à deux
2935 voies. Juste améliorer la qualité, élargir légèrement, ne déranger personne.

À partir de 66 et plus, ça tombe déjà à trois voies et puis du kilomètre 80 et plus, on pourrait débiter le deuxième secteur qui serait une autoroute à quatre voies, donc on éviterait tout simplement de déranger le facteur humain. On ferait des économies et puis naturellement,
2940 on ne briserait pas la vallée. Et puis le problème du parc pour le Saguenay, bien ça serait réglé : ils l'auraient l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

2945 Là, en fait si on se fie d'ailleurs à ce qui a été fait tout à l'heure en présentation, les raisons pour lesquelles ils le font et comment ils ont configuré la route, votre question c'est de dire : est-ce qu'il y aurait moyen de répondre, dans le fond, aux objectifs des aménagements de cette route-là tout en évitant de faire de faire la reconstruction, si je comprends bien, dans ce secteur entre 60 et 66, c'est ça... entre 60 et 86?

2950

M. ALAIN MARÉCHAL :

Oui, Madame la Présidente.

2955 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. ALAIN MARÉCHAL :

2960

Dans le fond, ce qui a besoin d'une autoroute, c'est le parc, ce n'est pas Stoneham.

LA PRÉSIDENTE :

2965

Bien, monsieur Bergeron, nous donner les informations à savoir -- silence s'il vous plaît -- j'aimerais avoir les informations à savoir en termes de justification des objectifs que vous avez donnés, est-ce que le projet -- parce qu'on a deux projets qui ont été présentés, il y a une commission, mais il y a deux projets -- est-ce que les objectifs auraient pu être atteints sans la section Stoneham? Et pourquoi il doit y avoir la section Stoneham?

2970

M. LUC BERGERON :

2975

Bon, j'ai répondu en partie tout à l'heure en disant que l'option d'un boulevard urbain a été regardée, a été rejetée pour une question de sécurité routière, pour une question de qualité de vie. Il y a 466 résidences qui habitent actuellement le long de la 175 dont les trois quarts ont des problématiques de bruit importants. On les règle quasiment... il nous reste, sur les 466 il y en a 43 qui demeurent après la voie de contournement, donc on résout ce problème-là. On résout un problème de sécurité, on résout un problème d'aménagement,

2980

Puis aussi, il faut comprendre que le lien entre Québec et le Saguenay, ça ne peut pas être discontinu dans le sens que la lutte que mène la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean pour un quatre voies séparées par un terre-plein, ça ne peut s'arrêter au kilomètre 80 puis après ça recommencer au kilomètre 60 une autoroute.

2985

Entre les deux, là, il y a une question de sécurité routière aussi, là, c'est qu'il faut maintenir un lien qui soit uniforme, qui soit cohérent avec ce que les gens viennent de faire durant 200 kilomètres et ne pas arriver dans un bout de 10 kilomètres où là on aurait un gabarit de route, un autre profil, une autre section type et cetera. Donc, on a essayé de faire un lien cohérent entre le kilomètre 60 et le kilomètre 227.

2990

LA PRÉSIDENTE :

2995

O.K. Est-ce qu'entre le kilomètre 60 et 84, il y aurait -- je sais que vous l'avez soulevé un peu tout à l'heure, mais peut-être nous rafraîchir la mémoire -- est-ce qu'il y a une problématique d'accidents plus particulière entre le 60 et le 84?

M. LUC BERGERON :

3000

Oui, on l'a montré tout à l'heure que la majorité des accidents étaient des accidents de type frontaux, donc des face à face qu'on ne peut résoudre que par un quatre voies séparées ou on aurait pu mettre comme un peu on a fait sur le boulevard Sainte-Anne, par exemple, un terre-plein au centre.

3005 Le problème, c'est qu'on aurait maintenu 260 accès, donc des gens qui entrent chez eux et qui sortent de chez eux continuellement, donc des gens qui sont, même sur un quatre voies, donc en situation d'arrêt ou de départ avec des autobus scolaires qui arrêtent le matin à toutes les résidences pour prendre un enfant, un écolier; le soir la même chose. Donc, on multipliait les zones de conflit, ce qu'on évite avec un quatre voies séparées par un terre-plein.

3010 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Monsieur Maréchal, votre deuxième question?

3015 **M. ALAIN MARÉCHAL :**

Oui, c'est plutôt un point. Des panneaux de signalisation qui limitent, qui diminuent la vitesse, monsieur, je pense que c'est plus important qu'exproprier des personnes puis protéger la population.

3020 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça, ça devient... non, monsieur Maréchal, ça va devenir pour la deuxième partie de l'audience, votre opinion.

3025 **M. ALAIN MARÉCHAL :**

Bon, merci.

3030 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors, prochain intervenant, monsieur André Gagné, s'il vous plaît. Bonsoir monsieur Gagné.

3035 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Bonsoir.

3040 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre première question?

3045 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Oui, pour en revenir aux bassins de rétention...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

3050 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

... là, on en a parlé un petit peu tout à l'heure, mais par contre on ne dit pas où est-ce que -- bien, à moins que ça m'a passé à côté -- on n'a pas parlé où est-ce qu'ils se situeraient ces bassins de rétention là. Moi, c'est moi qui ai le Camping Stoneham.

3055

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3060 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Puis je présume qu'on en aurait un en bas de chez nous, parce que là, la Huron elle passe sur le camping et puis la Noire vient se jeter sur le camping, dans la Huron. Ça serait un point assez stratégique pour en avoir un s'il y a à en avoir un dans notre coin. Là, c'est ça j'aimerais savoir où est-ce qu'on...?

3065

LA PRÉSIDENTE :

Bien, on va demander oui, monsieur, est-ce qu'il y a moyen d'avoir une image sur les endroits où seraient situés les bassins de rétention?

3070

M. LUC BERGERON :

Non, cette intervention de localiser les bassins de captation, c'est une opération qui doit être faite en même temps que le ministère va faire le système de drainage de la future route et cette activité-là ne se fera pas avant l'opération des plans et devis.

3075

Donc, il faut faire l'arpentage sur le terrain, il faut faire les plans et devis. Lorsqu'on va implanter le drainage, c'est que là on va intégrer les bassins de captation et cetera. Donc, on n'est pas en mesure aujourd'hui d'identifier à quel endroit, la surface et cetera, ces calculs-là n'ont pas été faits.

3080

LA PRÉSIDENTE :

Mais habituellement, c'est quoi les critères? C'est des critères géomorphologiques ou qu'est-ce qui détermine les endroits habituellement? C'est les pentes?

3085

M. ANDRÉ GAGNÉ :

Je vais demander à monsieur Sirois de répondre, là.

3090

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Sirois.

3095

M. CLAUDE SIROIS :

Bien en fait, ce qui se passe, c'est lorsque l'autoroute ou la route à quatre voies séparées plutôt va croiser un cours d'eau, à ce moment-là, avant que l'eau de drainage se retrouve dans ce cours d'eau là, il faudra mettre un bassin qui va faire en sorte que l'eau de drainage va se retrouver dans le bassin avant de s'écouler dans le cours d'eau comme tel.

3100

Donc, tout dépendant du bassin versant du cours d'eau, on aura différentes grandeurs de bassins, différents types de bassins. Donc, c'est sûr que ça demande certains calculs au niveau de l'hydraulique justement du drainage avant de savoir exactement, là, quelles sont les superficies et où ils seront installés plus exactement.

3105

Et c'est sûr qu'on va essayer de voir quels sont les espaces disponibles à proximité le plus possible du cours d'eau, là, pour installer les bassins. Mais leur localisation exacte n'est pas connue encore.

3110

LA PRÉSIDENTE :

O.K. On a à l'écran, là, la configuration qu'aurait ce type de bassins de captation.

3115

M. ANDRÉ GAGNÉ :

C'est assez grand, je présume, j'imagine en superficie?

3120

M. CLAUDE SIROIS :

Je ne pourrais pas vous dire, ça dépend vraiment du bassin versant, là. Ça, c'est vraiment juste un croquis, là, pour expliquer parce que là, on voit deux bassins ici, celui du bas est un marais filtrant, c'est vraiment un bassin qui est optionnel. Il faut vraiment voir le premier qui est en haut, celui qui est un petit peu plus petit, donc on voit que les flèches, là, montrent que l'eau de drainage se retrouve dans ce bassin-là avant d'être déversée.

3125

Bon, ici on voit qu'ils sont déversés dans le marais filtrant avant de retomber dans le cours d'eau, mais vu que ce marais-là est optionnel, à ce moment-là l'eau est rejetée dans le cours d'eau, là. Donc, ce n'est pas nécessairement des grands bassins.

3130

Peut-être que... j'ai quelques photos pour monter un peu à quoi ça ressemble.

LA PRÉSIDENTE :

3135

Oui, s'il vous plaît.

M. CLAUDE SIROIS :

3140 Ça, il y a des exemples de bassins, j'en ai trois photos, là. Donc, on voit que ce n'est pas des piscines, ce n'est pas bétonné, c'est quand même aménagé avec de la végétation.

M. ANDRÉ GAGNÉ :

3145 O.K. Et...

LA PRÉSIDENTE :

3150 Est-ce qu'on pourrait voir l'endroit sur la route où est le Camping Stoneham? Vous me dites, c'est parce que, vous, près du camping il y a...

M. ANDRÉ GAGNÉ :

3155 Moi, je pense que je suis dans une zone de plaine, dans le fond de la vallée, le camping est situé dans le fond de la vallée, le camping est situé dans le fond de la vallée.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

3160

M. ANDRÉ GAGNÉ :

3165 Moi, selon moi, il serait comme en bas, là, après la jonction de la Jacques-Cartier puis de la Noire. Mais je ne connais pas ça en fait, là, tu sais, mais c'est tout un secteur de plaine ça. Moi, ma crainte c'est lorsque, disons, advenant un déversement, moi je suis dans des zones qui sont inondables, disons, dans des gros coups d'eau, là, style les coups d'eau qu'il y a eu au Saguenay. Moi, j'ai inondé... j'ai une partie de mes terrains qui ont été inondés.

3170 Lorsqu'il arrivait un déversement puis ils fermentaient des valves, ça crée-tu une certaine inondation ou bien ça n'a aucun impact sur l'inondation, sur la montée des rivières à ce moment-là? Parce que moi, je pourrais avoir des clients affectés là-dedans, là.

LA PRÉSIDENTE :

3175 Mais là, vous parlez d'un déversement, qu'il y aurait un accident, par exemple?

M. ANDRÉ GAGNÉ :

Oui, bien c'est ça. Les bassins de rétention c'est en fonction de justement d'avoir...

3180

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3185 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

... de prévenir les déversements, là, pour ne pas que ça s'en aille dans le lac Saint-Charles qui est le réservoir d'eau potable.

3190 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Est-ce que donc on peut penser que dans ce secteur-là, effectivement, il y aura une problématique à valider?

3195 **M. CLAUDE SIROIS :**

Bien, un peu partout les bassins vont être faits en fonction d'être capable de recevoir ce qu'on appelle le coup d'eau, là, au printemps, là. Donc, ils vont être faits en fonction vraiment de cet élément-là.

3200

M. ANDRÉ GAGNÉ :

Là, on a deux rivières qui arrivent en bas, là. Comme on voit l'entrée à gauche, là, moi je prévois... d'après moi, là, ils joueraient à peu près dans ce bout-là ou peut-être plus loin l'autre bord de la 175 actuelle. Mais c'est ça la question que je me posais un peu, là, puis la crainte, moi...

3205

LA PRÉSIDENTE :

À quel moment, par exemple, monsieur va être capable d'avoir réponse à cette question-là, là, dans le processus?

3210

M. LUC BERGERON :

Comme je disais tout à l'heure, là, ce n'est qu'après la phase des plans et devis. Donc si on se situe dans le calendrier, donc après que le gouvernement ait autorisé le projet, donc on parle de l'automne 2005, on se donne à peu près six mois pour faire les plans et devis. Donc, on pense, pour le tronçon 60 à 87, on n'aura pas de plans et devis finaux avant le printemps ou l'été 2006.

3215

3220

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce qu'on peut penser, par exemple, qu'il y aura dans le processus un moment où monsieur, par exemple, qui a une préoccupation en regard de son site, pourra être consulté ou pourra être avisé?

3225

M. LUC BERGERON :

Bien, je vais demander à monsieur Stevens de répondre.

3230

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Stevens.

3235

M. CLAUDE STEVENS :

Oui, bonjour. Il faut comprendre que ces bassins de captation là c'est pour capter l'eau qui provient des fossés de la route. Les fossés qui viennent du terrain naturel de l'autre côté de la route qui traversent la route ne passent pas par ces bassins de captation là. Comme la rivière des Hurons, elle va continuer à couler dans son lit actuel, on ne fait pas de bassin de captation. Ces bassins de captation là, c'est juste pour l'eau qui provient des fossés d'où peuvent provenir justement des déversements ou des choses comme ça.

3240

LA PRÉSIDENTE :

3245

O.K.

M. CLAUDE STEVENS :

3250

Alors, il ne faut pas mélanger les deux, là, on ne met pas des bassins de captation sur tous les tributaires. S'il y a un ruisseau qui arrive de la montagne, il va passer tout droit, c'est un système parallèle, là.

LA PRÉSIDENTE :

3255

O.K.

M. ANDRÉ GAGNÉ :

3260

O.K. C'est parfait, O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Votre deuxième question?

3265

M. ANDRÉ GAGNÉ :

Ma deuxième question, c'est concernant la signalisation. Moi, j'ai des problèmes de signalisation actuellement parce que le nom du camping c'est Camping Stoneham.

3270

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

3275 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Et puis tous mes nouveaux clients ou la majorité sortent à Stoneham, alors que je suis à peu près cinq à sept kilomètres, je suis au kilomètre 66, ça fait qu'ils sortent puis ils se rendent au village ou à la Station touristique Stoneham. J'ai regardé avec le Ministère pour avoir une signalisation pour le secteur Saint-Aldolphe...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

3285

M. ANDRÉ GAGNÉ :

... puis de continuer tout droit, disons, pour ne pas sortir à la sortie de Stoneham, mais ils ne peuvent pas parce que ça prend... pour mettre une signalisation là, il faudrait qu'ils sortent là, en fait. Mais moi, ils ne peuvent pas sortir là, ils sortent cinq kilomètres plus loin. Ça fait que tous mes nouveaux clients, ils se ramassent avec leur gros équipement une Fifth Wheel ou un roulotte ou un motorisé à la Station touristique Stoneham ou bien dans le milieu du village puis : «Il est où le Camping Stoneham?», tu sais.

3295

Ça fait que c'est quoi que vous avez pu prévoir, disons, en continuant l'autoroute. Moi, là, je ne peux pas régler mon problème, là, j'ai regardé avec la municipalité puis le ministère des Transports puis c'est *stallé* là, les terrains appartiennent tous au ministère des Transports puis je ne peux pas me mettre d'affichage là à la sortie Stoneham.

3300

À la sortie Saint-Edmond, il va y en avoir une, là, on va être bon pour s'afficher là, mais ça ne réglera pas plus mon problème de sortie à Stoneham.

LA PRÉSIDENTE :

3305

Mais est-ce que...

M. ANDRÉ GAGNÉ :

3310

Le monde arrive puis, là : «C'est donc bien dur à trouver», là, tu sais.

LA PRÉSIDENTE :

3315

Mais comme organisme touristique, est-ce qu'il n'y a pas déjà, bien là, on parle... parce qu'il y a deux aspects : il y a les pancartes vertes puis les pancartes brunes...

M. LUC BERGERON :

Bleues.

3320 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Nous autres, on est affichés au ministère des Transports à la sortie pour Saint-Adolphe, mais ça ne règle pas mon problème à la sortie...

3325 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Mais le camping lui-même ou bien la Ville de Stoneham?

3330 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Le camping lui-même, j'ai ma signalisation avec le ministère des Transports qu'on paie pour ça, une un petit peu avant la sortie, une... mes clients sortent cinq kilomètres plus haut, les nouveaux.

3335 **LA PRÉSIDENTE :**

Qu'est-ce que vous pouvez faire monsieur, monsieur Bergeron?

3340 **M. LUC BERGERON :**

Bon, il faut comprendre qu'on parle ici de deux types de signalisation et il peut y en avoir une troisième parce que monsieur pourrait décider d'installer lui-même une signalisation, là. Mais au niveau gouvernemental, il y a deux types de signalisation. Il y a la signalisation que le Ministère installe pour identifier les municipalités puis les grands équipements.

3345

Donc, on pense ici, là, on va afficher le long du réseau routier les municipalités, la localisation des MRC et cetera. Mais le ministère des Transports ne signalera pas le restaurant Y, le camping Z, le golf W. Ça, c'est ce qu'on appelle la signalisation bleue qui est une signalisation qui est payante, qui n'est pas administrée par le ministère des Transports, qui est administrée par une société québécoise, l'Association touristique régionale, qui a un mandat, qui vend cette signalisation-là.

3350

Donc, monsieur il pourrait avoir une signalisation qui est bleue, qui fait l'acheminement de l'autoroute jusqu'à son commerce, c'est une signalisation qui est payante, qui est gérée par l'association touristique régionale.

3355

Le ministère des Transports, comme je le disais tantôt, n'annonce que les grands équipements, donc ça aussi c'est géré avec l'association régionale.

3360

Donc on pourrait, par exemple, il y a des grands équipements régionaux, nationaux, Station touristique Stoneham en est une, par exemple, le Mont-Sainte-Anne en est un autre. On va signaler le Musée du Québec, on va signaler le Casino, mais on ne signalera pas des

équipements commerciaux de type local ou même régional. C'est l'association touristique régionale qui fait ça et qui fait ça via une signalisation qui est payante.

3365

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3370

M. ANDRÉ GAGNÉ :

Comme celle-là qu'on a présentement, elle est payante. Eh, on paie le gros prix pour avoir des petites pancartes sur le bord du chemin, nous autres là, avec le Ministère.

3375

LA PRÉSIDENTE :

C'est des pancartes bleues ou des...?

3380

M. LUC BERGERON :

Mais ce n'est pas le Ministère.

M. ANDRÉ GAGNÉ :

3385

Bien, elles sont quelle couleur? Elles sont vertes ou bleues, il me semble que c'est avec le Ministère qu'on paie ça, là.

M. LUC BERGERON :

3390

Non, c'est...

LA PRÉSIDENTE :

Excusez, actuellement vous en avez une...

3395

M. ANDRÉ GAGNÉ :

Oui, oui.

3400

LA PRÉSIDENTE :

... que vous payez; à quel ministère?

3405

M. ANDRÉ GAGNÉ :

Bien, il me semble que c'est au ministère des Transports, là. Les petites signalisations, on fait affaire avec le ministère des Transports pour...

LA PRÉSIDENTE :

3410

Oui, ça peut être le ministère du Tourisme par les ATR, l'Association touristique régionale.

M. ANDRÉ GAGNÉ :

3415

Ça coûte un bras chaque petite pancarte, là.

LA PRÉSIDENTE :

3420

Mais de toute façon, en fait de façon plus globale, là, monsieur Bergeron, les gens qui ont actuellement un commerce et autres qui ont une signalisation avec la route actuelle, est-ce que vous allez ou il va y avoir une façon de se préoccuper de remplacer? S'il y en a une actuellement, il pourra y en avoir une après même s'il y a un contournement?

3425

M. LUC BERGERON :

C'est-à-dire que sur la 175 actuelle, le Ministère n'a pas de signalisation pour des commerces.

3430

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. LUC BERGERON :

3435

Il y a une signalisation de type, si on veut, là, d'indications routières, on va signaler les municipalités, mais on ne signalera pas de commerces. Les commerces, comme je disais tantôt, c'est de la signalisation bleue, et la signalisation bleue, monsieur dit que c'est le Ministère qui vend ça. Le Ministère ne vend pas de signalisation, c'est l'Association touristique régionale, donc le ministère du Tourisme.

3440

M. ANDRÉ GAGNÉ :

Bien, c'est à eux autres d'abord...

3445

LA PRÉSIDENTE :

Bien, ce que je vous conseillerais peut-être, monsieur Gagné, c'est de peut-être valider si effectivement à qui vous payez.

3450

M. ANDRÉ GAGNÉ :

Oui, c'est une signalisation bleue, là.

3455 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, et peut-être lors de votre mémoire, peut-être de faire part à la commission de votre intérêt à ce que soient respectés ces aspects-là dans le cadre de contournement. À ce moment-là, il y a un suivi, là, mais au moins que vous puissiez nous dire déjà ce que vous avez déjà
3460 actuellement, là, comme possibilité.

M. ANDRÉ GAGNÉ :

C'est une signalisation bleue, c'est ça.

3465

LA PRÉSIDENTE :

Bon. Donc, c'est effectivement avec les ATR. Est-ce que c'est le ministère des Transports qui avise des ATR des changements?

3470

M. LUC BERGERON :

On peut le faire...

3475 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. LUC BERGERON :

3480

... mais on ne gère pas le processus, mais on peut le faire.

LA PRÉSIDENTE :

3485

O.K. Donc vous pourriez, par exemple, aviser les ART ou le ministère du Tourisme que dans le contexte du contournement, il y a des pancartes ou des affiches actuellement qui vont être obligées de disparaître ou qui vont avoir besoin d'être relocalisées.

M. LUC BERGERON :

3490

Tout à fait. Puis pour répondre aux besoins de monsieur, là, la signalisation bleue, c'est réellement une signalisation non seulement d'indication, mais d'acheminement, c'est-à-dire qu'on prend l'automobiliste sur l'autoroute et on l'amène jusqu'au commerce.

3495 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

3500 **M. LUC BERGERON :**

Donc, ce n'est pas juste une indication de dire le commerce est dans 10 kilomètres, on l'achemine jusqu'au commerce. Donc la signalisation bleue a ça comme objectif, là, c'est une signalisation d'acheminement.

3505 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Ce qui en est avec qu'est-ce qu'on a en fait, là.

3510 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc on comprend, monsieur Gagné, ce que monsieur Bergeron nous dit, c'est qu'il pourrait acheminer cette demande-là à l'ATR pour s'assurer qu'on puisse au moins s'occuper de relocaliser vos pancartes.

3515 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Oui.

3520 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va?

3525 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Peut-être vérifier pour essayer de régler mon problème à la sortie Stoneham.

3530 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

3535 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Parce que si... moi, là, comme on m'affiche avec les signalisations bleues, mais à partir d'un petit peu avant Saint-Adolphe, mais mes clients ils sortent cinq kilomètres plus haut.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mais en tout cas...

3540 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Ils se ramassent en ville, au petit village puis là ils...

3545 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, peut-être le soumettre de façon précise dans votre mémoire, mais on prend note que le ministère des Transports va transmettre votre demande à l'ATR.

3550 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

C'est sûr. Parfait, merci.

3555 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Gagné.

3560 **M. ANDRÉ GAGNÉ :**

Bonjour.

3565 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je demanderais maintenant monsieur Georges *Letendre*, s'il vous plaît.

3570 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Merci, madame Girard.

3575 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, votre première question?

3580 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Mon nom c'est vraiment Georges Legendre.

3585 **LA PRÉSIDENTE :**

J'ai dit Letendre? Excusez.

3590 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Bien Letendre, des fois je suis tendre, mais des fois je suis moins tendre!

3585 **LA PRÉSIDENTE :**

Il est tard, c'est pour ça!

3590 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Oui, parfait.

LA PRÉSIDENTE :

3595 Allez-y, monsieur Legendre.

M. GEORGES LEGENDRE :

3600 Bon, j'étais heureux tout à l'heure d'apprendre que je vaudrais plus cher mort que vivant. Cinq millions, c'est pas si pire, hein, si ça arrivait dans la réserve faunique des Laurentides, mais j'aime mieux rester en vie parce que la vie vaut la peine d'être vécue.

LA PRÉSIDENTE :

3605 Allez-y de votre première question, monsieur Legendre.

M. GEORGES LEGENDRE :

3610 Oui. Il y a beaucoup d'accidents sur le tronçon Québec-Saguenay, mais dans le secteur de Stoneham, c'est encore pire que dans la réserve faunique. Toutes proportions gardées par rapport au nombre d'accidents qui nous a été exposé, réparti sur trois ans, 233 pour le secteur de Stoneham, 1089 pour le secteur de la réserve faunique sur quatre ans, si on fait une transposition des données, on se rend compte finalement que le nombre d'accidents importants est supérieur dans le secteur de Stoneham entre deux et trois fois ce qui se passe dans la réserve faunique. C'est énorme, c'est énorme.

3620 Quand le ministère des Transports nous a présenté, en avril 2004, un tracé de contournement, c'était une véritable autoroute des kilomètres 60 jusqu'à 84. Ce dernier, le ministère des Transports, faisait de la sécurité sa priorité pour justifier la construction d'une autoroute, pas d'accès, on évite les accès.

3625 Aujourd'hui, en avril 2005, on parle plutôt d'une route à quatre voies séparées avec un terre-plein, mais avec accès forestiers sur une partie comprise entre... les cartes qui ont été présentées, je pense, en février, c'était dans la section comprise entre le kilomètre 62.5, secteur mont Wright, jusqu'à 84. Mais là, j'ai appris ce soir que finalement, quatre voies séparées avec accès forestiers, c'est à partir du kilomètre 60...

LA PRÉSIDENTE :

3630 Hum hum.

M. GEORGES LEGENDRE :

3635 ... jusqu'à 84.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, votre question, monsieur Legendre?

3640 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Ma question : pourquoi cela a-t-il changé?

LA PRÉSIDENTE :

3645 Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

3650 On va vous présenter des... monsieur Sirois va vous présenter des acétates sur cette question-là.

LA PRÉSIDENTE :

3655 Allez-y, monsieur Sirois.

M. CLAUDE SIROIS :

3660 Effectivement, au départ quand on avait présenté le tracé en avril dernier, il était question d'une autoroute, donc avec voies de desserte.

3665 Donc, d'un côté on avait la route 175 et de l'autre côté, on avait une voie de desserte, là, qui permettait de donner accès. D'ailleurs, le rôle un peu des voies de desserte, c'est... est utilisé en présence d'autoroute pour permettre aux riverains d'accéder à leur propriété.

3670 Donc, effectivement c'est un aspect sécurité qu'on regardait à ce moment-là. Donc, on a pris la décision -- je vais vous expliquer pourquoi -- on a pris la décision d'enlever les voies de desserte justement entre les kilomètres 60 et 76. Donc ça, ça signifie qu'on avait justement des accès forestiers qui étaient maintenant permis d'un côté et que la vitesse était baissée à 90 kilomètres/heure.

Donc, pourquoi on a abandonné en fait les voies de desserte? Il y a quelques raisons, entre autres au niveau des impacts sur le déboisement.

3675 Bien en fait, ce que je pourrais expliquer, c'est ce qui vient... qui est à l'origine de ça, c'est que près du parc de la Jacques-Cartier, on a un secteur juste au sud du parc de la Jacques-Cartier où c'est très montagneux, où il y a très très peu d'espace pour déjà aménager la route à quatre voies séparées.

3680 Donc, dans cet endroit-là, c'était des montagnes très à pic où la voie de desserte aurait coûté très cher, aurait eu des impacts importants sur le paysage parce que vraiment il fallait un peu défigurer la montagne, faire des grands déboisements, faire des coupes de roc.

3685 Donc, à ce moment-là, c'est à partir de ça qu'on s'est demandé : est-ce que ce n'est pas possible d'enlever les voies de desserte puis de permettre des accès forestiers?

3690 Donc, une des premières raisons, c'est ça, c'était de diminuer les surfaces déboisées et de réduire les impacts sur le paysage, un peu comme je l'ai dit il y a quelques instants, là. À certains endroits c'est très escarpé, donc ces voies-là étaient très visibles. Et c'était aussi de diminuer les coûts de construction et d'entretien. Parce qu'il faut comprendre qu'une voie de desserte qui souvent peut-être peu utilisée, on va quand même devoir la déneiger pendant tout l'hiver. Donc, évidemment ça l'a des conséquences.

3695 Il y a des accès forestiers, donc, dans ce qu'on propose, qui sont maintenant permis le long de la route à quatre voies séparées, évidemment dans une seule direction. Donc, si je vous résume entre le kilomètre 60 et 69, la route à quatre voies séparées est à l'est de la route 175. Donc, lorsqu'on monte vers le nord, à l'est il y a des accès forestiers; à l'ouest, c'est la route 175 qui permet d'accéder à ces terrains-là lorsqu'on est entre le kilomètre 69... et c'est l'inverse, on change de côté, vu qu'on croise la route.

3700 Donc, nous ce qu'on a regardé, c'est que quand on a regardé le nombre de lots qu'il y avait entre ces secteurs-là, on a calculé qu'il y aurait à peu près 22 accès forestiers entre le kilomètre 60 et 75 sur 15 kilomètres, donc un petit peu plus qu'un accès au kilomètre.

3705 Ça l'a comme conséquence aussi que les gens qui veulent accéder à leur terrain à ce moment-là doivent faire des détours par les échangeurs étant donné qu'il n'y a pas d'ouverture dans le terre-plein. Donc, c'est sûr que ça c'est un élément qui est négatif aussi.

3710 Je vais terminer juste par quelques aspects justement au niveau de la sécurité, la question de monsieur Legendre. Bon, évidemment comme il y a des accès on a réduit la vitesse de circulation à 90 kilomètres/heure. On s'est dit que les accès forestiers, pour la plupart, ne seraient pas utilisés quotidiennement, ce n'est pas comme des accès commerciaux ou des accès résidentiels qui là, sont utilisés à tous les jours. Donc, au niveau sécurité l'impact était moins important.

3715

3720 Par contre, on va quand même conserver les... on conserve quand même les emprises où les voies de desserte auraient été installées au cas où dans le futur on aurait une problématique à ce niveau-là ou si on avait des augmentations de circulation importantes. Et c'est sûr qu'il y a un suivi, là, qui sera réalisé à ce moment-là pour voir comment ça va se comporter au niveau de la sécurité routière, là.

M. GEORGES LEGENDRE :

3725 Je me permets un petit commentaire... oui, bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

3730 Un commentaire? Une question... non non, vous pouvez rester, non non, je vous entendais. C'était sur le commentaire que...

M. GEORGES LEGENDRE :

Ça va mieux avec celui-ci?

3735 **LA PRÉSIDENTE :**

Non non, c'est sur le commentaire que...

M. GEORGES LEGENDRE :

3740 Oui, bien c'est ça, c'est en relation avec ce que monsieur a dit relativement, par exemple, au secteur du parc de la Jacques-Cartier.

3745 Je comprends qu'il peut y avoir des difficultés de faire des voies d'accès dans ce secteur, mais ce n'est pas parce que c'est difficile dans ce secteur qu'il faut l'éviter à tout prix entre les kilomètres 60 et 75, à tout prix. C'est une question de sécurité, puis moi, ça m'apparaît fondamental que des accès forestiers, même si ce n'est pas utilisé fréquemment, c'est peut-être encore plus dangereux même si ce n'est pas fréquent.

3750 **LA PRÉSIDENTE :**

3755 O.K. Monsieur Bergeron, est-ce que dans le bilan des accidents pour l'ensemble de la réserve faunique aussi sur l'ensemble des projets à l'étude, est-ce qu'il y a des accidents qui sont provoqués... est-ce qu'il y en a beaucoup qui sont provoqués par les accès forestiers? Les gens qui rentrent ou qui sortent des accès forestiers?

M. LUC BERGERON :

3760 Je vais demander à monsieur Turgeon de répondre.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Turgeon.

3765 **M. DONALD TURGEON :**

Je ne peux pas vous donner de chiffres précis, sauf que ce qu'on a retrouvé dans les analyses générales, là, des accidents dans la réserve faunique des Laurentides, c'est qu'il n'y a pas beaucoup d'accidents à 90 degrés, donc il n'y a pas beaucoup d'accidents avec des autos qui sortent ou qui... puis il n'y a pas beaucoup de tamponnages arrières non plus, des autos qui freinent pour rentrer dans un accès.

Je n'ai pas les pourcentages, mais on sait que dans la réserve, le gros problème c'est les pertes de contrôle, là, qui sont à 45 % de pertes de contrôle sur la route 175. Donc, c'est plutôt ça qui est la problématique majeure, mais du côté des accidents qu'on pourrait relier à une intersection ou à une sortie, là, ça ne semble pas être une problématique majeure

LA PRÉSIDENTE :

3780 Mais quand même, on parlait tout à l'heure pour la section de Stoneham, vous disiez qu'un des problèmes était le nombre d'accès.

M. DONALD TURGEON :

3785 Oui, ce que je parle, moi, c'est pour la partie du 84 au 227; pour la partie de Stoneham, je connais moins les données statistiques d'accès. Pour la partie qui est en milieu forestier, là, on ne semble pas avoir de problématique particulière avec les accès, là, la fréquence des accès.

LA PRÉSIDENTE :

3790 Pour l'autre partie, monsieur Sirois, 60 à 84?

M. LUC BERGERON :

3795 Dans la partie Stoneham, on a 235 accès entre 60 et 84, donc on en rajouterait... on vient de montrer 22, donc on rajouterait 10 % d'accès de plus, là.

Il faut comprendre que l'ajout d'une voie de desserte, c'est qu'au lieu de construire quatre voies de circulation, on en construirait six. Il faut comprendre qu'on construirait donc le quatre voies qui deviendrait une autoroute puis on construirait une voie de desserte pour donner accès aux propriétés.

3800 Donc, vous voyez que l'impact d'un quatre voies, ce qu'on discute depuis une semaine et demie, là, c'est que là, on aurait eu l'impact de six voies avec ce qu'on comprend d'expropriations

3805 de plus, de problèmes sur le bruit, plus de déboisement. Donc, plus de déboisement dans le terrain du parc du mont Wright et cetera, et cetera, et cetera. Donc...

LA PRÉSIDENTE :

3810 O.K. Mais vous comprendrez, suite au questionnement, là, de monsieur Legendre, qu'à prime abord, si on dit, on doit réduire le risque d'accidents en éliminant les accès, mais là on se ramasse avec un projet qui en rajoute. Alors, comment on peut penser que ça va être efficace dans ce secteur-là?

3815 C'est ce qu'on essaie de comprendre, là. On comprend, là, ce que j'ai bien compris de votre explication, c'est qu'au niveau des impacts sur le milieu biophysique et tout ça, ça avait beaucoup plus d'impacts à cause de la configuration des... mais c'est si c'est vous passez là. Est-ce que vous n'auriez pas pu passer ailleurs que là?

3820 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Mais d'autant plus, Madame la Présidente, d'autant plus qu'on est en terrain montagneux puis ce n'est pas le fait qu'il y ait des voies de desserte qui ajouterait du bruit supplémentaire.

3825 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, par contre, ce n'est pas juste une question de bruit, là, on parle d'impacts environnementaux.

3830 **M. GEORGES LEGENDRE :**

Bien non, absolument pas, c'est la sécurité d'abord et avant tout.

LA PRÉSIDENTE :

3835

Mais vous comprenez, monsieur Bergeron...

M. LUC BERGERON :

3840

Je comprends.

LA PRÉSIDENTE :

... ce que je veux comprendre, c'est comment on peut comprendre cette logique-là, là?

3845

M. LUC BERGERON :

3850

Lorsqu'on a des accès commerciaux ou des accès résidentiels, on comprendra que quotidiennement sur des accès commerciaux, on peut avoir plusieurs entrées et sorties dans une journée, plusieurs dizaines, voire plusieurs dizaines de...

3855

Alors que sur des entrées forestières, certains lots forestiers, on pourrait dans les cinq prochaines années n'avoir aucun accès. Il y a des lots forestiers qui ne sont actuellement pas exploités, qui ne le seront pas dans les prochaines années. Donc, sur ces 22 lots-là, c'est le pari qu'on a fait, c'est qu'ils seront très peu utilisés.

3860

Donc, tantôt on parlait du gabarit de la route de Laterrière, donc c'est exactement le gabarit de la route de Laterrière, sans accès résidentiel et commercial, mais auquel on permet des accès forestiers, 22. Sur certains, il n'y aura aucun trafic, aucune circulation durant les prochaines années. Sur d'autres, il va y en avoir, on peut exploiter durant un mois, deux mois, trois mois, oui, il va y avoir une entrée, une sortie. Donc, c'est le pari qu'on a pris d'accepter d'intégrer des accès forestiers, ça l'aurait peu d'impacts sur les conflits d'accessibilité.

3865

C'est donc le gabarit de Laterrière qu'on a voulu recréer sans être obligé de construire six voies de circulation avec les impacts que ça cause, non seulement sur le milieu naturel, mais sur le milieu humain.

3870

Donc, il y aurait eu des expropriations additionnelles, il y aurait eu des problèmes de bruit parce que sur ces routes-là, on se rapprochait forcément des habitations qui restaient avec une chaussée... deux voies circulation qui rencontre, donc au moins 3,5 mètres de chaussée deux fois, plus les accotements.

3875

On réaliste tout de suite que, oui, ça aurait été un projet, mais une des leçons qu'on a apprise en rencontrant la population de Stoneham, on nous a dit d'arrêter de calculer ça en habitations puis de calculer ça plutôt en famille. Donc, c'était des familles qu'on expropriait. Puis de créer une autre voie de circulation à côté de l'autoroute, c'était donc des familles qu'on impactait en expropriation, en bruit, en poussière, en circulation parce que forcément sur ces nouvelles voies là, il y aurait eu du trafic, qu'on aurait été obligés d'entretenir été comme hiver et cetera et cetera et cetera.

3880

Donc, on a fait le pari d'éliminer la voie de circulation, de transformer l'autoroute en quatre voies séparées. Donc, la majorité des citoyens ne verront aucune différence. La seule différence c'est qu'il y aura quelques accès forestiers de plus puis sur la majorité de ces accès forestiers là, il n'y aura jamais de circulation.

3885

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Votre deuxième question, monsieur Legendre?

3890

M. GEORGES LEGENDRE :

Je garderai mes commentaires pour le mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

3895

Pour la deuxième partie d'audience.

M. GEORGES LEGENDRE :

3900

Oui, parce qu'on en a beaucoup, vous savez.

LA PRÉSIDENTE :

3905

Allez-y, votre deuxième question.

M. GEORGES LEGENDRE :

3910

J'en aurais une autre concernant l'affichage, il en a été question tout à l'heure de l'affichage, là, pour le Camping Stoneham, entre autres. Est-ce que le ministère des Transports entend placer de l'affichage, par exemple, au kilomètre 60 pour indiquer que huit kilomètres plus loin à peu près, là, il y a le petit village de Saint-Adolphe, il y a une sortie à Saint-Adolphe?

LA PRÉSIDENTE :

3915

Monsieur...

M. GEORGES LEGENDRE :

3920

Alors, je pense que ça m'apparaît important et historique aussi, parce que Saint-Adolphe ça relève du temps du Séminaire de Québec et puis ça a toujours été un petit village qui faisait partie de la municipalité de l'Ange-Gardien, alors maintenant qu'on est annexés à Stoneham, on a encore la dénomination Saint-Adolphe puis ça m'apparaît tout à fait fondamental puis j'aimerais que le Ministère me dise...

3925

LA PRÉSIDENTE :

Donc écoutez, monsieur Legendre, je vais poser la question...

M. GEORGES LEGENDRE :

3930

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3935

... tout de suite à monsieur Bergeron.

M. GEORGES LEGENDRE :

Parfait, madame.

3940

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il y a de prévu...?

3945

M. LUC BERGERON :

Sur la 175 actuelle, la signalisation de Saint-Adolphe existe, elle va continuer d'exister sur l'autoroute.

3950

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Vous avez votre réponse.

M. GEORGES LEGENDRE :

3955

C'est ça, elle existe sur la 175, mais il faudrait qu'elle existe...

LA PRÉSIDENTE :

3960

... pour l'importance...

M. GEORGES LEGENDRE :

3965

... il faudrait qu'elle existe au kilomètre 60 pour indiquer que la prochaine sortie c'est Saint-Adolphe.

LA PRÉSIDENTE :

3970

O.K. On comprend.

M. GEORGES LEGENDRE :

Et la prochaine sera le parc de la Jacques-Cartier.

3975

LA PRÉSIDENTE :

Alors, écoutez, c'est une suggestion que vous pourrez faire peut-être dans votre mémoire.

3980

M. GEORGES LEGENDRE :

Ça devient plus facile pour des entreprises récréotouristiques, par exemple, d'indiquer à leurs clients : «Bien, le Camping Stoneham, là, c'est la sortie de Saint-Adolphe.»

3985 Merci, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie.

3990

Alors, je vais appeler un prochain intervenant, monsieur Éric Bernier, s'il vous plaît. Bonsoir monsieur Bernier, votre première question?

M. ÉRIC BERNIER :

3995

Bonsoir, madame. Oui, moi ma première question... bien mes deux questions vont s'adresser au ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

4000

Oui.

M. ÉRIC BERNIER :

4005

Moi, ce que j'aimerais savoir, c'est depuis le début du projet, pourquoi le viaduc projeté au kilomètre 62 n'apparaissait pas dans les deux premières versions du ministère des Transports du Québec, puis lorsqu'on est allés à la convocation avant BAPE, je me suis aperçu en sortant de là, en vérifiant la carte qu'il y avait au mur, qu'il y avait un viaduc.

4010

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur...

M. ÉRIC BERNIER :

4015

Ça, c'est super important pour nous. Puis monsieur Sirois, je me souviens, quand on avait... je vous ai déjà rencontré lors des rencontres puis on avait spécifié ça, c'était vraiment un point super important pour nous, puis là on se rend compte qu'aujourd'hui... j'espère que non, mais pour moi on va être obligés de se ramasser avec un viaduc là.

4020

LA PRÉSIDENTE :

Excusez, alors vous expliquez peut-être, monsieur Bergeron, ce viaduc-là est-ce qu'il était là au début? Il a été rajouté pourquoi ou...?

4025

M. LUC BERGERON :

4030 Bon, on comprendra, on a expliqué tout à l'heure que le Ministère a recherché avec la municipalité toutes sortes de compromis pour bonifier les projets. Il était clair, au niveau de la municipalité, qu'il y avait un impact économique important, c'est un lieu de concentration important, la rue Crawford, les rues avoisinantes. Donc, avec la municipalité on a conçu donc un mini-échangeur à cet endroit-là avec un viaduc pour permettre le passage de la circulation des terres et des habitations à l'est de la route vers la route 175.

4035 Donc, on a créé effectivement, donc vous avez raison, au début du projet on n'avait pas d'échangeur à cet endroit-là. Avec la municipalité, elle a réussi à nous convaincre que c'était un pôle majeur économique pour la municipalité. Elle tenait à ce que ce pôle devienne un pôle économique important, donc on a accepté d'ajouter un échangeur à cet endroit-là, ce qu'on n'avait pas effectivement au début.

4040

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bernier.

4045

M. ÉRIC BERNIER :

4050 Oui, ma deuxième question. Toujours par rapport à ce fameux viaduc là, si on veut, dans vos études sur le bruit, avez-vous pris des mesures près du restaurant McDonald's où les poids lourds arrêtent et partent jour et nuit sans arrêt? Puis depuis plus d'un an et demi, c'est pratiquement impossible de dormir les fenêtres ouvertes en été, étant donné que les camionneurs ils utilisent à profusion leurs freins moteur pour aller probablement... arrêter là.

4055 Je n'ai rien en passant contre le commerce, là, regardez le commerce il faut qu'il fasse son affaire, mais je suis certain qu'il y aurait probablement un terrain d'entente là-dessus pour qu'on soit capables de vivre agréablement au niveau de la municipalité, là. Je pense que ça, c'est vraiment fondamental, c'est une *écoeurite* aiguë.

LA PRÉSIDENTE :

4060 Monsieur Bergeron, qu'est-ce qui est -- peut-être dans ce secteur-là -- quelles sont les évaluations qui ont été faites, là? Vous avez fait des évaluations sonores, pour le climat sonore. Qu'est-ce que c'est actuellement au niveau des décibels puis qu'est-ce qui est de prévu ou qu'est-ce que le projet va changer?

4065

M. LUC BERGERON :

Bon, là, c'est parce que dans la question de monsieur : il y a deux problématiques, il y a la problématique des freins moteur puis il y a la problématique...

4070

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. LUC BERGERON :

4075

... du bruit routier. On voudrait séparer ça, là.

4080

Je pourrais peut-être vous dire qu'au niveau des freins moteur, pour le ministère des Transports le frein moteur c'est un accessoire de sécurité incontournable sur les véhicules, sur les camions lourds. C'est un système qui s'ajoute au système de freinage et qui permet d'améliorer l'efficacité du freinage d'un camion. Le ministère des Transports préconise l'utilisation des freins moteur particulièrement dans les zones accidentées et montagneuses puis Dieu sait que la réserve faunique des Laurentides en est une.

4085

Donc, le frein moteur est un équipement qui est là pour rester et le Ministère ne l'interdira pas. Actuellement, on préconise les freins moteur lorsqu'il y a des fortes pentes, lorsqu'il y a beaucoup d'accès, lorsqu'il y a des pertes de visibilité, lorsqu'il y a des arrêts fréquents, on rencontre toute cette situation-là sur la 175.

4090

Donc, actuellement il faut savoir que certaines municipalités ont commencé à implanter sur le réseau routier l'interdiction de freins moteur, ce qui est illégal. Le Ministère négocie actuellement avec les unions municipales pour tenter... parce qu'on est conscients que c'est une problématique qui est présente à la grandeur de la province, c'est un très grand irritant pour nombre de riverains au réseau routier.

4095

Donc, on essaie de négocier actuellement avec les unions municipales pour permettre aux municipalités un certain contrôle des freins moteur, mais dans des endroits appropriés, donc dans les régions qui sont plus planes, dans les régions où il n'y a pas de montagne, qu'il n'y a pas de côte à pic, ce qui n'est nullement le cas de Stoneham ou de l'ensemble de la route 175.

4100

Donc, le Ministère n'entend pas légiférer pour interdire le frein moteur.

LA PRÉSIDENTE :

4105

Je comprends, mais dans le projet actuel, est-ce que la configuration future, si le projet était réalisé, dans le secteur du restaurant McDo va améliorer la situation pour les gens qui habitent?

M. LUC BERGERON :

4110

Oui. Maintenant, il y a une bonne nouvelle par contre, c'est qu'aujourd'hui vous comprendrez que sur la 175 il y a de multiples arrêts, il y a des accès à répétition qui font en sorte que les camions sont continuellement en train de soit de freiner ou d'accélérer, ce qui ne sera pas le cas avec le quatre voies séparées, il n'y aura pas d'accès.

4115 Les pentes vont être plus douces, les courbes vont être plus douces, ce qui fait en sorte que nous croyons que les camionneurs vont avoir beaucoup moins à solliciter leurs freins moteur, notamment actuellement une grande zone... une des zones majeures c'est avant d'arriver à l'intersection quand on s'en vient du Saguenay au chemin Saint-Edmond, actuellement c'est en pente et il y a une intersection au bas de la pente, dans une courbe, actuellement.

4120 Donc, tous les camions utilisent leurs freins moteur, alors que dans le nouveau projet, si on regardait le profil, on va continuer dans une pente, mais il n'y aura pas d'intersection au bas de la pente, la courbe est beaucoup plus douce, ce qui fait en sorte que les camionneurs vont avoir beaucoup beaucoup moins à utiliser leurs freins moteur.

4125 Ça sera probablement la même chose au site du Pétro-Canada. C'est qu'actuellement donc c'est un site d'arrêt, là, il y a beaucoup de gens qui y rentrent, qui y sortent. Donc, les camionneurs sont continuellement en train de soit freiner ou soit d'accélérer, ce qui ne sera pas le cas avec la future 175 où ça sera uniquement des bretelles d'autoroute qui permettront de
4130 sortir ou d'entrer, ce qui fait en sorte que les camionneurs n'auront pas à utiliser leurs freins moteur.

LA PRÉSIDENTE :

4135 Mais est-ce que vous avez une simulation pour ce point spécifique là qui aurait été faite qui nous donnerait les données des décibels actuels et des décibels, dans le contexte de la simulation, pour ce secteur-là?

M. LUC BERGERON :

4140 Bien, je vais demander à monsieur Gagné qui est notre spécialiste en bruit, là.

LA PRÉSIDENTE :

4145 Parce qu'il y a une étude sur le climat sonore qui a été déposée, monsieur Bernier, on l'a eue, je pense aujourd'hui ou quelque chose comme ça?

M. ÉRIC BERNIER :

4150 Oui, c'est ça, il y a des gens du Regroupement de la municipalité, je pense, qui sont... dans lequel même j'en fais partie, qui vont vous en faire mention au cours de la... mais on s'entend que ce n'est pas de la Miche, là, ce que c'est qu'on parle, là, dans le secteur, là, ce n'est pas Les Éboulements, là, c'est planche.

4155 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

M. ÉRIC BERNIER :

4160

Nullement, je vois le rapport d'utiliser un frein moteur là. Je sais que tous les... aujourd'hui, même j'en chauffe des camions, mais d'après moi avec un minimum de jugement de la part du ministère des Transports peut-être mettre une pancarte : «Interdit entre tel kilo et tel kilo sous peine d'amende». C'est tout, regarde.

4165

LA PRÉSIDENTE :

Mais on comprend...

4170

M. LUC BERGERON :

En tout cas, pour le moment le Ministère n'intervient pas dans les freins moteur, c'est une interdiction au Code de sécurité routière. La seule ouverture qui est faite c'est qu'on pourrait permettre aux municipalités de l'interdire dans certaines conditions, dans certains territoires, dans certains milieux, mais les conditions je ne les connais pas, les négociations font juste débiter, mais il m'apparaît clair que ça ne sera jamais dans la réserve faunique des Laurentides.

4175

LA PRÉSIDENTE :

4180

O.K. Mais on comprend le point... moi ma question, là, puis la question de monsieur c'est : dans le secteur du McDo, est-ce qu'il y aura -- je répète ma question -- une amélioration au niveau du niveau de décibels? Je ne parle pas juste de la problématique du frein moteur, là, des décibels en regard des simulation qui ont été faites? Est-ce que vous avez cette information-là?

4185

M. LUC BERGERON :

La simulation a été faite puis on va demander à monsieur Gagné de vous donner les résultats.

4190

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

M. MARCEL GAGNÉ :

4195

Oui, bonsoir Madame la Présidente. Effectivement, il y a eu une analyse sonore qui a été réalisée à partir du kilomètre 60 jusqu'au kilomètre 80 en tant que tel au niveau de l'ensemble de l'étude du projet en tant que tel.

4200

Particulièrement au niveau du nouvel échangeur, on a tenu compte effectivement de la configuration de l'échangeur avec les bretelles, l'assignation de trafic sur la nouvelle route et sur l'ancienne route aussi.

4205 Ce qu'il faudrait peut-être mentionner, on parle ici de freins moteur, la simulation qui a été utilisée ne tient pas compte de l'utilisation des freins moteur. On tient compte du pourcentage de camions, on tient compte du pourcentage des véhicules ordinaires, mais l'utilisation même des freins moteur n'est pas retenu dans le modèle mathématique en tant que tel.

4210 Mais je crois quand même que ce que monsieur Bergeron a mentionné tantôt, que le fait qu'il n'y ait plus d'obstruction sur l'autoroute... pas l'autoroute, mais le quatre voies séparées, il y a de fortes chances qu'on s'attende à ce qu'il y ait une diminution de l'utilisation des freins moteur. Mais encore, là, comme disait monsieur tantôt, il y a un comportement aussi des conducteurs de véhicules lourds qui reste peut-être à modifier un peu.

4215 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'ils sont obligés d'utiliser les freins moteur dans un secteur où c'est planche?

4220 **M. MARCEL GAGNÉ :**

Ça va dépendre qu'est-ce qu'ils ont devant eux en tant que tel, c'est plus au niveau des arrêts qu'ils ont à faire. Donc, sur une autoroute, s'ils avaient à faire des arrêts, oui, peut-être qu'ils auraient à l'utiliser, s'ils sont chargés entre autres ou s'ils ont à sortir dans une bretelle, oui, peut-être. Mais sur un terrain plat, il n'y a pas de raison de le faire.

4225

Dans le cas de la route 175 actuelle, c'est un terrain plat. C'est vrai en face du McDo, sauf que si vous passez par là, vous remarquerez qu'il y a beaucoup d'entrées/sorties aux différents commerces et, veut veut pas, au niveau du conducteur, il faut qu'il soit méfiant, il se méfie continuellement.

4230

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce qu'on pense que la nouvelle configuration va diminuer le nombre d'entrées et sorties ou la fluidité, va améliorer la fluidité?

4235

M. LUC BERGERON :

Bien, il n'y aura plus d'accès, il n'y aura plus aucun accès résidentiel ni commercial, donc il n'y aura pas de conflit avec les accès. Les seuls accès qu'il va y avoir, c'est des bretelles d'autoroute pour sortir ou rentrer.

4240

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

4245

M. LUC BERGERON :

4250 Puis au Pétro-Canada, on n'en a pas parlé parce que c'est un échangeur avec trois bretelles, il n'y a pas de bretelle d'entrée à l'autoroute, il y a uniquement deux bretelles de sortie et une bretelle d'entrée, donc on minimise encore les conflits, on a juste trois bretelles au lieu de quatre puis il n'y a plus aucun accès résidentiel et commercial sur l'ensemble du tracé.

LA PRÉSIDENTE :

4255

Donc, on peut penser qu'il pourrait y avoir une amélioration en termes de la nécessité d'utilisation du frein moteur...

M. MARCEL GAGNÉ :

4260

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4265

... et qu'il y aurait aussi une amélioration en termes du bruit de la circulation.

M. MARCEL GAGNÉ :

4270

Oui. Surtout si on considère... on sait qu'on vient de dire qu'il n'y aura plus de conflit entre le local et le transit.

LA PRÉSIDENTE :

4275

O.K.

M. MARCEL GAGNÉ :

4280

Le transit, les camions lourds sont sur le transit présentement, donc ils vont embarquer sur l'autoroute... le quatre voies séparées, plutôt.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Merci, monsieur Bernier.

4285

M. ÉRIC BERNIER :

Merci bien.

LA PRÉSIDENTE :

4290

Alors, j'appellerais monsieur André Stainier, s'il vous plaît. Alors, bonsoir monsieur Stainier.

M. ANDRÉ STAINIER :

4295

Bonsoir madame. Bonsoir madame, messieurs les commissaires.

LA PRÉSIDENTE :

4300

Alors, votre première question?

M. ANDRÉ STAINIER :

4305

Je m'appelle André Stainier, je suis de l'organisme Les Amis de la vallée du Saint-Laurent.

LA PRÉSIDENTE :

4310

Bienvenue.

M. ANDRÉ STAINIER :

4315

Et ma question s'adresse au ministère des Transports. Compte tenu de ce que la fréquence, la lourdeur et la dangerosité du trafic lourd est une des raisons à la base du projet, est-ce que le ministère des Transports a tenu compte, comme élément de solution, de l'allègement possible du trafic lourd sur la 175 actuelle par le recours au développement du transport maritime intérieur sur le Saint-Laurent et le Saguenay?

LA PRÉSIDENTE :

4320

Vous faites entre autres référence au projet qu'il y a actuellement à l'Anse-Saint-Jean ou au Saguenay, un projet de port pour entre autres la gestion du transport de carburant?

M. ANDRÉ STAINIER :

4325

Bien, je fais... au niveau de notre organisme, nous faisons plutôt référence à une politique d'ensemble de développement du transport maritime intérieur et nous sommes moins au courant de ce dont vous parlez, mais ce dont nous sommes au courant, c'est justement de la *success story* d'Aluminium Alouette qui vient de décider de transporter ses charges lourdes de Sept-Îles à Trois-Rivières par transport maritime...

4330

LA PRÉSIDENTE :

4335

Hum hum.

M. ANDRÉ STAINIER :

4340 ... ce qui va alléger la route 138 de 15 000 camions par année, 250 000 tonnes. Alors, nous nous disons que si une industrie comme celle-là a fait la réflexion, les études et finalement pris la décision, c'est que ça vaut la peine d'étudier ce modèle-là, d'étudier cette possibilité-là partout au Québec, mais ici donc aussi...

LA PRÉSIDENTE :

4345 Hum hum.

M. ANDRÉ STAINIER :

4350 ... entre l'ensemble du Québec et le Saguenay.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors, monsieur Bergeron.

4355 **M. LUC BERGERON :**

Vous permettez qu'on refasse la présentation qu'on a faite au Saguenay la semaine dernière?

4360 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, c'était combien... juste une question de temps, parce qu'il est quand même...

M. LUC BERGERON :

4365 Bon, c'est quatre, cinq acétates, là.

LA PRÉSIDENTE :

4370 O.K. Allez-y.

M. LUC BERGERON :

4375 C'est monsieur Turgeon qui va présenter ça.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

4380 **M. DONALD TURGEON :**

Madame la Présidente, comme on le disait à Saguenay la semaine dernière, le transport des marchandises, on a fait une analyse du transport des marchandises interrégional, donc entre le Saguenay et les régions... bien surtout les régions vers le sud, là, vers la partie sud.

4385

Donc, au Saguenay, les infrastructures, là, les facteurs qui influencent les choix du mode de transport sont la disponibilité des infrastructures, la nature et le volume du bien transporté, les distances de transport et l'efficacité.

4390

Au Saguenay-Lac-Saint-Jean, tous les modes de transport des marchandises sont présents dans notre région. Les infrastructures sont disponibles et permettent aux entreprises de choisir le mode de transport le plus adapté à leurs besoins et à leur clientèle.

4395

Sur la carte qui suit, on voit que de La Baie jusqu'à Chambord et de Dolbeau-Mistassini et même Chibougamau jusqu'à Chambord et de Chambord en allant vers La Tuque, on a la voie ferrée. On a deux ports aussi : on a le port qui est Alcan Port avec deux quais et Port Saguenay qui est situé à La Baie aussi dans le Saguenay et on a le réseau routier. Donc, toutes les infrastructures sont disponibles et accessibles.

4400

Les principales industries de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean qui font des échanges avec les régions externes, c'est dans le produit du bois, tout ce qui est bois de sciage, en tout cas, tout ce qui est bois, pâte et papier, le transport routier est le transport le plus utilisé.

4405

Pour les produits métalliques, là, aluminium et cetera, machinerie, là, le mode maritime est privilégié pour la réception des produits et le mode ferroviaire est privilégié pour l'expédition. Donc, tous les modes de transport sont mis à contribution dépendant des types de marchandises et des volumes transportés.

4410

Sur le prochain tableau, on voit des pourcentages, donc pour l'expédition du métal, ça s'expédie à 71 % par le ferroviaire. Pour le bois c'est surtout par camion, donc 70 % des expéditions se font par camion, je vais vous expliquer un peu tout à l'heure pourquoi. Et du côté du métal, la réception, 90 % des produits qui rentrent dans l'industrie du métal au Saguenay-Lac-Saint-Jean sont importés au Saguenay par bateau.

4415

Et du côté les réceptions du bois, ce qui rentre du côté des produits bois, pâte et papier c'est 90 %, mais c'est des... même 100 %, c'est des petites quantités, c'est des quantités qui viennent d'autres usines du Québec qui viennent se faire traiter au Saguenay, mais ce n'est pas des volumes importants.

4420

Et pourquoi ces modes de transport là sont choisis? Bien, ce qu'on voit ça, c'est tiré du Centre d'études de transport -- je vais essayer de trouver le nom, là -- transport intermodal du Cégep François-Xavier-Garneau. Donc, on voit pour les distances inférieures... entre 500 et 750 kilomètres, c'est le routier qui est favorisé; de 700 à 1500, c'est le ferroviaire et en haut de 1500 kilomètres, c'est le maritime.

4425

4430 Dans le cadre du plan de transport du Saguenay-Lac-Saint-Jean, on a réalisé en 98 une enquête O-D, on était situés juste au sud de l'intersection de la route 175 et la route 169 et ce qu'on a constaté c'est que les marchandises qui sont transportées sur la route 175 sont toutes des marchandises... bien «toutes», sont à 85 % et plus des marchandises qui ont un rayon d'action inférieur à 500 kilomètres. Donc, c'est Québec, Montréal, la région de la Mauricie, la région du Québec et il y a un 16 % qui est dans le reste du Canada, un peu partout dans toutes les provinces et aux États-Unis.

4435 Donc, on s'aperçoit que les produits transportés, les produits qui sont fabriqués au Saguenay qui sont transportés par camion, sont transportés dans des rayons d'action qui privilégient le camion dans des rayons de courte action, qu'il ne serait pas avantageux de mettre sur d'autres modes de transport.

4440 D'ailleurs, il y a eu des expériences d'intermodal, au moins deux d'essayées au Saguenay puis elles ont fonctionné pendant une courte période et elles ont cessé parce que ce n'était pas rentable.

4445 Et finalement, bien le ministère des Transports, au cours des dernières années, il a participé, il a même subventionné dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean des infrastructures intermodales ou en tout cas qui peuvent favoriser l'intermodalité. On a subventionné trois projets de centre de transbordement au niveau ferroviaire, deux embranchements ferroviaires pour desservir des usines qui désiraient mettre leurs produits sur les rails.

4450 Et dans le maritime, bien actuellement la ministre a annoncé en janvier dernier une subvention pour une étude environnementale et d'ingénierie en vue de la construction du terminal pétrolier à Port Saguenay pour essayer de remettre le transport des hydrocarbures de Saint-Romuald à Saguenay sur le bateau. Là, c'est au niveau d'une étude environnementale.

4455 Donc, il y a des études qui se font; le Ministère est partenaire et essaie de participer, faire sa part dans le transport intermodal, mais ce qu'on voit c'est que nos produits qu'on transporte sont dans un court rayon d'action qui favorise le routier et qui seraient difficiles à transférer sur un autre mode.

4460 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Stainier, votre deuxième question?

M. ANDRÉ STAINIER :

4465 Mais compte tenu de ce qu'il y a un intérêt public évident à développer le transport maritime intérieur, je demanderais : est-ce que la commission, elle, dans son travail d'enquête serait disposée à faire une enquête approfondie et indépendante sur les possibilités et les avantages environnementaux, économiques, sociaux, d'alléger plutôt le trafic routier sur la 175 par le développement du trafic maritime?

4470

LA PRÉSIDENTE :

4475 Écoutez, monsieur Stainier, la commission elle-même ne fera pas d'étude scientifique particulière sur un... en principe, les commissions ne le font pas. Elles peuvent suggérer qu'il y en ait une, à partir soit de l'analyse que la commission va faire du dossier, soit de suggestions qui ont été faites ou documentées à l'intérieur de mémoires ou de participants.

4480 Mais elle peut plutôt... la commission peut aussi faire quand même une certaine évaluation ou une analyse de la problématique, mais elle ne fera peut-être d'enquête spécifique ou une étude scientifique plus particulière sur... Mais elle pourrait éventuellement le recommander dépendant de son analyse et de sa perception de la problématique.

M. ANDRÉ STAINIER :

4485 Ce sera en tout cas, mais semble-t-il, de se référer notamment à cette politique du transport maritime et fluvial du gouvernement du Québec qui est toute récente, qui a trois ou quatre ans d'âge et à laquelle, selon nous, on ne réfère pas suffisamment. C'est ce que nous dirons dans notre mémoire évidemment, oui.

4490 **LA PRÉSIDENTE :**

Tout à fait, puis la commission prend note...

M. ANDRÉ STAINIER :

4495 Nous aimerions que la commission avec son indépendance ajoute des choses à ce que le Ministère a déjà pu mettre en évidence.

LA PRÉSIDENTE :

4500 La commission prend note de votre demande et de votre intérêt, monsieur Stainier.

M. ANDRÉ STAINIER :

4505 Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

4510 Et j'imagine que vous allez l'aborder dans votre mémoire.

M. ANDRÉ STAINIER :

C'est cela.

4515 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

4520 Alors, pour ce soir nous allons appeler un dernier intervenant; pour les autres, je pense, comme je vous dis, nous allons garder la liste et ceux qui voudront à partir de demain à 1 h 30, on appellera dans l'ordre de présentation de la liste et ceux qui ne peuvent pas, que c'est demain soir, bien demain soir on reprendra le début de cette liste-là avant d'ajouter des nouvelles inscriptions pour ceux qui seront là.

4525 Alors, je demanderais le prochain et dernier intervenant pour ce soir, monsieur Gilles Brassard.

UN INTERVENANT :

4530 Madame la Présidente, est-ce qu'il serait possible de nommer les personnes qui vont passer demain, s'il vous plaît, pour voir les disponibilités?

LA PRÉSIDENTE :

4535 J'en ai.

UN INTERVENANT :

Bien, quelques-unes peut-être les dix premières.

4540

LA PRÉSIDENTE :

Je ne comprends pas votre question, monsieur. Peut-être venir au micro deux minutes pour poser la question.

4545

UN INTERVENANT :

Après monsieur.

4550

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors, allez-y, monsieur Brassard.

M. GILLES BRASSARD :

4555

Il veut qu'on nomme les personnes qui vont passer demain qui ne sont pas passées à soir.

LA PRÉSIDENTE :

4560

Bien, les gens le savent s'ils sont sur la liste.

M. GILLES BRASSARD :

4565 Ah bien là, je ne le sais pas.

LA PRÉSIDENTE :

4570 On va régler ça après, attendez. On y va avec monsieur Brassard puis vous viendrez me faire votre suggestion, O.K.? Alors, monsieur Brassard, allez-y.

M. GILLES BRASSARD :

4575 Bien moi, je fais partie du Regroupement Stoneham, les citoyens, puis la question c'est surtout pour le bruit.

LA PRÉSIDENTE :

4580 Oui, allez-y.

M. GILLES BRASSARD :

4585 C'est pour savoir comment vous allez contrer le bruit pour la portion d'autoroute du kilomètre de 60 à 66, comment vous allez faire pour couper le bruit de ça?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron, est-ce qu'on peut voir à l'écran 60 à 66?

4590 **M. GILLES BRASSARD :**

C'est assez épouvantable.

M. LUC BERGERON :

4595 On va demander à monsieur Gagné de faire une petite présentation. On se réserve, Madame la Présidente... on aurait une capsule sur le bruit qui est plus importante que ça...

LA PRÉSIDENTE :

4600 Oui, mais c'est ça pour ce soir, je pense que ça serait...

M. LUC BERGERON :

4605 Oui, on comprend ça.

LA PRÉSIDENTE :

4610 Ce que je veux plus savoir, je veux vraiment qu'on arrive à répondre à la question à monsieur, là, qu'est-ce qui est de prévu entre le 60 et le 66 pour réduire le bruit?

M. MARCEL GAGNÉ :

4615 Est-ce qu'on peut préciser de quel côté on voulait questionner? Est-ce que c'est du côté est ou ouest ou les deux côtés?

M. GILLES BRASSARD :

4620 C'est du côté ouest parce que côté est, c'est rien que du bois, là.

M. MARCEL GAGNÉ :

C'est ça, donc on veut vraiment du côté de Stoneham lui-même.

4625 **M. GILLES BRASSARD :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4630 Alors, entre 60 et 66 il y a toute une série de résidences qui sont là.

M. MARCEL GAGNÉ :

4635 C'est ça, si tu descends 60 à... O.K.

LA PRÉSIDENTE :

4640 Oui, à partir de 60 donc il en a beaucoup.

M. MARCEL GAGNÉ :

4645 Bon, ce que vous remarquez, on a indiqué sur la carte des carreaux verts ou d'autres de couleur jaune pour indiquer les impacts sonores...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

4650 **M. MARCEL GAGNÉ :**

... suite aux mesures d'atténuation qui auraient été proposées à certains endroits afin d'identifier justement les impacts du projet de réaménagement à quatre voies séparées dans le secteur ici ou ailleurs, là.

4655

Donc, si on prend la 175 actuelle et qu'effectivement on la déplace du côté est comme on vient de le faire dans un sens, on éloigne à ce moment-là la source de bruits des premières habitations jusqu'à la zone d'étude en tant que telle et donc, on améliore la situation sonore des résidences en question.

4660

M. GILLES BRASSARD :

Ça, c'est pour ceux qui sont au niveau de la route, mais comme nous qui restent un petit peu plus haut sur le flanc en haut, là, sur la 1^{re} Avenue, le soir à 3 h du matin, oublie ça quand les trucks passent, tu ne dors plus, là.

4665

M. MARCEL GAGNÉ :

Oui...

4670

M. GILLES BRASSARD :

Le son au niveau de la route ce n'est pas pire, mais il monte dans la montagne, là.

4675

M. MARCEL GAGNÉ :

O.K. La bulle aurait été intéressante en fin de compte pour peut-être présenter un peu la méthodologie utilisée par le Ministère au niveau des analyses sonores.

4680

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais ce n'est peut-être pas au niveau de la méthodologie, ce que j'aurais besoin, moi, de savoir c'est : les gens qui sont dans ce secteur-là, il y a une réduction d'à peu près combien du nombre de décibels par le fait que la route elle s'éloigne du secteur?

4685

M. MARCEL GAGNÉ :

O.K. On a situé quelques points de calcul entre la situation actuelle...

4690

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. MARCEL GAGNÉ :

4695

... puis le projet en 2018 et le sans projet en 2018.

LA PRÉSIDENTE :

4700

Oui?

M. MARCEL GAGNÉ :

4705

C'est-à-dire que dans un sens, on n'aurait rien fait, la circulation aurait augmenté, ça l'aurait aussi augmenté les... pas les impacts, mais le niveau sonore pour les résidences qui sont plus en haut de la carte.

4710

Donc, le point qui est identifié à l'heure actuelle, l'actuel présentement, là, pour nous, là, c'est 2002, la base de calcul a été sur 2002, donc, il était à 51 dB. Là, il faut s'entendre ce n'est pas la nuit, ce n'est pas le jour, c'est une moyenne de 24 heures, O.K. Alors, je me ramène...

LA PRÉSIDENTE :

4715

Puis la pointe est de combien entre 1 h et 24, là?

M. MARCEL GAGNÉ :

Pardon?

4720

LA PRÉSIDENTE :

La pointe est de combien? Le bruit de pointe, là, le plus élevé versus le moins?

M. MARCEL GAGNÉ :

4725

Je pense que la pointe, il y a un écart d'environ... par rapport au niveau 24 heures, je pense que ce n'est pas loin de 20 dBA, 15 à 20 dBA, la pointe.

LA PRÉSIDENTE :

4730

De différence?

M. MARCEL GAGNÉ :

4735

Oui, monsieur a parlé tantôt des camions, les camions vont faire la différence en tant que telle, mais on n'analyse pas les pointes non plus parce qu'elles sont quand même d'une façon ponctuelle, elles ne sont pas représentatives.

LA PRÉSIDENTE :

4740

Mais étant donné qu'il y a de la circulation continue de camions...

M. MARCEL GAGNÉ :

4745

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4750

... il n'y a pas d'heure ou de moment où c'est pire, c'est qu'il y a toujours des camions de temps en temps?

M. MARCEL GAGNÉ :

4755

Oui, puis effectivement, monsieur a constaté que la nuit aussi c'est bruyant, mais il faut dire qu'il y a du camionnage effectivement puis la nuit c'est assez élevé comme niveau sonore, surtout pour les gens à proximité de la route.

4760

Si on pointe... ce qui a été pointé en haut, le 51 dBA, c'est quand même relativement bien, là. C'est sûr que ça n'empêche pas d'entendre les bruits de camions quand ils passent, O.K., mais le niveau ambiant sur 24 heures, 51 c'est dans le niveau acceptable, très acceptable.

LA PRÉSIDENTE :

4765

O.K. Mais est-ce que, en dehors du fait que la route s'éloigne, qu'il va nécessairement y avoir un impact sur la diminution du bruit, le nombre de décibels? Est-ce que le ministère des Transports a prévu des mesures particulières dans les secteurs habités pour réduire encore plus le nombre de décibels soit par des talus, soit par une amélioration du milieu, là?

M. LUC BERGERON :

4770

C'est parce que vous nous ouvrez sur notre capsule puis vous aimeriez mieux qu'on n'en parle pas ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

4775

Bien, ce n'est pas que j'aimerais mieux qu'on n'en parle pas, mais au moins qu'on réponde à monsieur s'il y a des mesures particulières qui ont été prises pour...

M. LUC BERGERON :

4780

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

4785 ... et que les mesures en question vont faire qu'eux vont avoir moins de bruit?

M. LUC BERGERON :

O.K.

4790

LA PRÉSIDENTE :

Le reste, on va sûrement le questionner demain après-midi ou demain soir, ça c'est sûr.

4795

M. LUC BERGERON :

C'est parce qu'on veut absolument être capables d'expliquer que la politique du bruit routier, qui est une politique qui est instaurée partout à la grandeur du Québec, on n'intervient pas sur un réseau actuel en bas de 55 décibels. Donc, on voit ici qu'on est à 51, donc on n'intervient pas. On intervient dans un projet routier uniquement lorsque les impacts sont moyens ou forts. Puis on vous donnera la définition de ce que c'est qu'un impact faible ou moyen ou fort.

4800

Tout ça pour vous dire que sur le projet de la 175, entre 60 et 84, il n'y a aucune résidence qui a des impacts moyens ou forts, zéro. Les seuls impacts sont des impacts faibles sur lesquels on n'intervient pas. Malgré ce que je viens de vous dire, on a décidé d'intervenir quand même à certains endroits où il y avait un bon niveau de résidences qui étaient touchées. On pourrait vous les montrer, mais ça va être un petit peu...

4805

4810

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que, monsieur Brassard, est-ce que vous êtes là demain après-midi, demain soir? On pourrait en profiter pour faire une présentation à ce moment-là puis la commission a du questionnement là-dessus ici.

4815

M. GILLES BRASSARD :

Il y a peu de chances, là, mais on ne le sait pas. On travaille sur le camionnage, ça fait que quand on revient, on ne le sait pas.

4820

LA PRÉSIDENTE :

C'est vous qui faites le bruit!

4825

M. GILLES BRASSARD :

Non... c'est pour ça que les études en 2002, le Pétro ne marchait pas, ça fait que les études ne sont pas bonnes.

4830 **LA PRÉSIDENTE :**

Écoutez, monsieur Brassard, ce que je vais faire, c'est que c'est sûr que... c'est parce que c'est quand même, effectivement ça demande quand même un certain temps et moi, j'aimerais aussi qu'on puisse... -- oui, monsieur?

4835

M. LUC BERGERON :

On pourrait au moins vous localiser les trois endroits où on intervient, on pourrait au moins vous les montrer.

4840

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

4845

M. LUC BERGERON :

Regardez l'impact; demain on reviendra quand même...

LA PRÉSIDENTE :

4850

Vous me direz si c'est dans votre coin.

M. LUC BERGERON :

4855

... sur le comment, là.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

4860

M. LUC BERGERON :

Pourquoi on a décidé de faire ça là puis pas ailleurs.

4865

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Allez-y.

M. MARCEL GAGNÉ :

4870

O.K. Le premier secteur qui est visé avec des impacts moyens, c'est le secteur de la rue Randonnée et Touraine. Vu qu'on a déplacé vers l'est le projet, on s'est éloignés des résidences plus en haut de la figure dans un sens, mais on s'est rapprochés quand même des résidences qu'on est en train d'encercler ou de présenter, là.

4875

Les points verts -- c'est bien vert, oui -- c'était avant mesures, c'était des impacts moyens. C'est à ce moment-là que le Ministère intervient au niveau de l'installation des mesures d'atténuation du bruit sonore de façon à le ramener, le niveau sonore, à un niveau acceptable. Donc, en dessous de 55 dBA.

4880

Les points qu'on voit là, il reste -- c'est jaune ça hein? -- j'ai de la misère avec mes couleurs! C'est parce que... suite à la mesure, ces points-là il reste des mesures... pas des mesures, mais c'est-à-dire des niveaux d'impacts faibles à ce moment-là. On a ramené à un niveau acceptable, il y a une augmentation du niveau sonore, mais c'est quand même pas trop significatif, si on peut dire.

4885

Les points blancs, c'est qu'après la mesure effectivement ceux-là reviennent à peu près au même niveau. L'exemple, c'est le point qui est identifié, actuellement on est à environ 53 sur une base de 24 heures, avec le projet en 2018, incluant la nouvelle circulation qu'il y aura, qui est à peu près 30 % plus élevée qu'aujourd'hui, il revient avec la mesure à 53 dBA, donc il reste à peu près au même niveau. C'était la première mesure.

4890

En passant, il me manque un petit bout d'écran qui va être rajouté demain, là. O.K. Le deuxième secteur, si on se déplace plus vers le nord, tranquillement, ici il n'y a pas d'habitation, donc il n'y a pas de problématique à ce moment-là. Oups!

4895

M. GILLES BRASSARD :

Mais votre écran, là...

4900

M. MARCEL GAGNÉ :

Oui?

4905

M. GILLES BRASSARD :

... est situé du côté est où est-ce qu'il y a une petite partie du village qui est là.

M. MARCEL GAGNÉ :

4910

Oui. Oui, mais...

M. GILLES BRASSARD :

4915

La partie du village est sur l'autre bord, là.

M. MARCEL GAGNÉ :

Oui, mais ce qu'on...

4920

M. GILLES BRASSARD :

Ça fait que le son va carrément se *garrocher* l'autre côté.

4925

M. MARCEL GAGNÉ :

Non, il ne se *garrochera* pas, il va y avoir une diminution du niveau sonore parce qu'on a déplacé la source du bruit en tant que tel des habitations. Mais ça va être plus fort pour les résidents qui sont près de la route 175, ça va être beaucoup plus faible comme diminution pour les résidents qui sont plus loin.

4930

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors, donc le deuxième secteur?

4935

M. MARCEL GAGNÉ :

Le deuxième secteur, on se déplace, c'est dans le coin de... un petit peu plus loin que Whalen, donc c'est ici, si on se déplace encore vers le nord, on rencontre encore là des premières résidences qui commencent à avoir des impacts.

4940

Dans ce cas-là, c'était des impacts faibles initialement, un peu plus haut il y a deux résidences qui avaient des impacts moyens. Avec la politique en tant que telle, on a des impacts moyens, on doit se trouver des mesures d'atténuation pour régler la problématique et dans ce cas-là, quand ça règle un problème pour les premiers, bien entendu ça règle les problèmes pour ceux qui sont en arrière aussi.

4945

Présentement, la mesure qui est retenue dans ce cas-là, c'est un écran de type New Jersey ou une bute d'à peu près un mètre qui va servir simplement à couper le bruit des pneus en tant que tel. C'est suffisant pour amener le niveau sonore au niveau acceptable. L'exemple qui est pointé là, c'est qu'actuellement c'est d'environ 50 dBA.

4950

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

4955

M. MARCEL GAGNÉ :

4960 O.K. Avec la mesure, ça le ramène à 53, donc sous la barre du 55. Sans mesure, je l'ai à quelque part, là, on pourrait le dire aussi, mais je pense qu'il est à 56 avant mesure, de mémoire, là.

4965 Donc, on continue vers le nord, on aurait pu -- ah, O.K., la carte elle finit là. Troisième endroit où on a encore des situations où la route causait des impacts moyens, c'est au croisement de la route 175, donc on retrouve quatre résidences qui avaient des impacts moyens et faibles, en tout cas, celles qui étaient tout près de la route ou la future route en tant que telle.

4970 Avec la mesure, on a un exemple ici, dans leur cas c'est bénéfique aussi, c'est qu'en plus, bien c'est sûr qu'il y avait une augmentation initiale, mais le fait d'avoir la mesure va permettre de partir d'un niveau actuel de 60 et de le ramener à un niveau 54, sur une base de 24 heures.

LA PRÉSIDENTE :

4975 O.K.

M. MARCEL GAGNÉ :

4980 Donc, il y a un avantage dans ce cas-là au niveau de la protection.

LA PRÉSIDENTE :

4985 Mais peut-être aussi, monsieur, parce que c'est quand même, il est tard aussi tout ça puis on va reprendre aussi ce questionnement-là. Si vous ne pouvez pas être là demain pour le questionnement, vous savez que vous pouvez d'abord nous écouter sur Internet, pas sur la route, mais vous pourrez aussi, les verbatim qui sont déposés, vous allez avoir tout le questionnement de la commission là-dessus aussi ou que d'autres personnes pourront avoir et tous les documents qu'on va demander vont être déposés, vous allez pouvoir les consulter aussi.

4990 **M. GILLES BRASSARD :**

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

4995 Est-ce que vous avez une deuxième question?

M. GILLES BRASSARD :

5000 Oui, ma deuxième question.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

5005

M. GILLES BRASSARD :

C'est encore là-dessus. C'est pour savoir si vous avez prévu garder les gros arbres matures qu'il y a du long du kilomètre 60 à 64, vous passez carrément dans une forêt avec plein d'arbres matures, la section d'arbres qu'il y a chaque bord, allez-vous la garder?

5010

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron.

5015

M. GILLES BRASSARD :

Qui se trouve entre les deux routes.

5020

M. LUC BERGERON :

Non, d'ailleurs ce cas-là a fait l'objet... pas d'un débat, mais d'une discussion avec la municipalité, c'est qu'on aurait pu décider de coller la future 175 à la route actuelle, on a décidé justement de la ramener un peu vers l'est pour conserver effectivement une bande d'arbres entre le nouveau tracé et le vieux tracé justement pour que les gens sur la vieille 175, si je peux l'appeler comme ça, là, voient le moins possible le nouveau tracé.

5025

Donc, on va conserver les arbres entre... les arbres qu'il va rester entre les deux tracés, là. Justement on l'a éloignée volontairement d'une distance suffisante pour être capable de conserver les arbres à cet endroit-là.

5030

M. GILLES BRASSARD :

Pour être capable justement de faire un écran de... antibruit?

5035

M. LUC BERGERON :

Tout à fait, tout à fait. C'était inutile d'imaginer qu'on puisse garder juste une petite bande, quelques arbres n'auraient pas survécus, on s'est organisés justement pour se tasser suffisamment à l'est pour conserver une bande d'arbres qui est viable puis qui ne sera pas trop fragile aux embruns salins ou à l'entretien de la route et cetera.

5040

Donc, on s'est donnés... puis la municipalité c'était une de ses préoccupations, elle nous avait allumés là-dessus en nous disant : «Bien, on aimerait que vous soyez le plus éloignés possible», justement pour conserver ces écrans végétaux là pour qu'on voie le moins possible, si on veut, pour que l'impact visuel sur le paysage soit le moins dérangent possible. Donc, on a conservé cette bande-là volontairement à cette fin-là.

5045

M. GILLES BRASSARD :

5050

La bande sur le médium aussi, entre les deux, là?

LA PRÉSIDENTE :

5055

Monsieur Brassard, les questions sont à moi. Allez-y, je vous écoute.

M. GILLES BRASSARD :

5060

Je voulais savoir aussi la petite bande entre les deux, là, sur le médium, là.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Oui. C'est ça, ça va?

5065

M. LUC BERGERON :

Oui.

M. GILLES BRASSARD :

5070

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

5075

C'est beau. Alors, vous allez pouvoir suivre les débats. Je vous remercie, monsieur Brassard.

Alors, il y avait un monsieur -- c'est réglé votre... O.K.

5080

Alors, je vous remercie infiniment tout le monde. Alors, nous allons reprendre les débats demain après-midi à 13 h 30. Je vous le dis tout de suite, ça va être beaucoup plus rapide puisqu'il n'y a pas de discours, il n'y a rien, on entre tout de suite dans le questionnement. Et nous allons suivre la liste qui est déjà déposée en termes de demandes de questionnement. Merci.

5085

UNE INTERVENANTE :

Où êtes-vous rendus au niveau de liste, combien de questions ont été posées à date, s'il vous plaît?

5090

LA PRÉSIDENTE :

13 intervenants, 20 questions, 26 questions.

5095 **UNE INTERVENANTE :**

Merci.

5100 **LA PRÉSIDENTE :**

Il nous en reste à peu près une vingtaine. On va être là pour quelques jours.

5105 **UNE INTERVENANTE :**

Quand on n'est pas là l'après-midi, on reprend le soir où vous êtes rendus?

5110 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais appeler les personnes que je n'aurai pas passées.

23 h - FIN DE LA SÉANCE

5115 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.

5120 _____
Line Perreault, s.o.