

**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 5

Séance tenue le 20 avril 2005
Syndicat de la fonction publique
5100, boul. des Gradins
Salle Gosselin-Harguindeguy
Québec

TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

QUESTIONS D'INTERVENANTS DU PUBLIC :

DIANE MONGEAU 1

JEANNE ROBIN 9

FRANÇOIS GUILLEMETTE 23

LOUIS-YVES POULIN 33

ALEXANDRE TURGEON 45

JULIE MOLARD 67

MARC PETTERSON 85

JÉRÔME LÉGER 95

MOT DE LA FIN 101

**13 h 35 – DÉBUT DE LA SÉANCE
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

LA PRÉSIDENTE :

5

Alors, si vous voulez bien vous asseoir, nous allons commencer.

10

Alors bonjour, bienvenue à cette première partie d'audiences publiques. C'est la deuxième séance pour Québec, Stoneham-Tewkesbury, mais en fait la cinquième séance d'audiences publiques puisque nous avons commencé, nous avons eu trois séances la semaine dernière à Saguenay.

15

Alors, cette commission porte sur les projets d'amélioration de la route 175, les kilomètres 60 à 84 et 84 à 227. Alors, 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.

20

Cette commission est également constituée de madame Marie-Josée Auclair, de monsieur Alfred Marquis ainsi que de monsieur Louis Dériger, qui agissent à titre de commissaires.

25

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.

30

Alors, sans plus tarder, nous allons appeler dans l'ordre les gens qui s'étaient inscrits hier soir et qu'on n'a pas pu passer et nous suivrons aussi avec les autres personnes qui sont inscrites aujourd'hui.

Alors, il y avait pour hier soir, madame Diane Mongeau, je ne sais pas si vous êtes toujours disponible? Oui, alors bienvenue madame Mongeau.

35

Mme DIANE MONGEAU :

Alors, bon après-midi, Madame la Présidente.

40

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

45

Mme DIANE MONGEAU :

Alors, ma première question est en tant que... pour le Regroupement des citoyens, alors ça s'adresse au ministère des Transports. Advenant la construction d'une route à quatre voies

divisées dans le contournement, est-ce que le MTQ a l'intention d'implanter une piste cyclable sur l'ancienne route 175, entre le kilomètre 60 et le parc de la Jacques-Cartier, compte tenu du fait que la gestion et l'entretien leur sera alors acquis?

50 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur...

55 **M. LUC BERGERON :**

Bergeron.

LA PRÉSIDENTE :

60 ...monsieur Bergeron, peut-être nous indiquer qu'est-ce qu'il y a de prévu, là, de la responsabilité du ministère des Transports concernant l'ancienne route 175 et ce qui a été discuté jusqu'à maintenant, outre l'entretien?

65 **M. LUC BERGERON :**

Dans les discussions qu'on a eues avec la municipalité jusqu'à maintenant, effectivement cet élément-là a été discuté, mais on avait convenu avec la municipalité que lorsqu'on viendra qu'à élaborer et signer un protocole d'entente avec la municipalité sur la gestion de la 175, qu'on a dit hier que le Ministère s'était engagé à conserver la gestion et l'entretien, il s'agira de voir avec la municipalité, là, en fonction des besoins qui auront été exprimés si on veut, s'il y a un souhait dans le milieu d'implanter effectivement une voie cyclable sur une des voies actuelles de la route 175, parce qu'on sait que du kilomètre, je pense, que c'est de 67 à au moins en tout cas au parc de la Jacques-Cartier, on est avec trois voies de circulation.

75 Donc, on pourrait effectivement utiliser une des deux voies en direction nord pour la transformer en piste cyclable, mais il s'agira de voir avec la municipalité ce qu'on pourra faire.

LA PRÉSIDENTE :

80 O.K. Est-ce que je pourrais avoir un représentant ou une représentante de la municipalité pour poser une question ou deux, s'il vous plaît? Le micro est là-bas; oui madame Mathieu. Alors, madame Fabienne Mathieu.

85 Peut-être nous dire où en sont les attentes de la municipalité à cet égard concernant les demandes qui pourraient être faites au ministère des Transports?

Mme FABIENNE MATHIEU :

90 Je dois vous dire qu'on a beaucoup travaillé, on a fait un *rush* extraordinaire avec le
ministère des Transports. Cependant, une des futures questions que nous avons également à
poser c'est concernant justement tout ce qui touche le futur réaménagement du boulevard Talbot,
parce qu'on sait tous que c'est une voie qui a été déterminée comme une nationale et sur
laquelle on va se retrouver avec un débit de circulation d'une rue très locale.

95 Parce que contrairement au tronçon du boulevard Talbot qui a été, bien pas désaffecté,
mais qui nous a été rétrocédé dans le passé suite à la construction de l'autoroute, on vit des
problèmes de sécurité qui sont quand même de nature locale, mais qui sont remarquables.

100 Et on ne veut pas répéter cette mauvaise expérience, donc c'est bien certain qu'il va y
avoir une série de demandes de la part de la municipalité concernant le réaménagement du
boulevard Talbot et pas seulement sur l'entretien, c'est-à-dire le déneigement et cetera, là. Mais
on n'a pas pu se rendre jusque là dans le cadre des échanges jusqu'à présent.

105 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Mais donc, il y a de prévus des échanges à cet effet-là?

Mme FABIENNE MATHIEU :

110 On l'espère bien.

LA PRÉSIDENTE :

115 Oui. Mon collègue aurait une petite question, si vous permettez, madame Mongeau.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

120 Monsieur Bergeron, concernant justement la route actuelle, quel est le pourcentage en
fait de trafic par rapport à la situation actuelle qui va circuler sur l'ancienne route versus ce qui va
être sur la nouvelle voie? En fait, ce qui est circulation de transit versus qu'est-ce qui est
circulation locale par rapport au débit qu'on a actuellement?

M. LUC BERGERON :

125 Pour vous donner une idée, actuellement en 2005, sur le tronçon du kilomètre 60 à 84, il
circule entre 6800 véhicules par jour de moyenne au kilomètre 60 versus 4900 au kilomètre 84,
donc pour vous situer.

130 On estime qu'avec l'ouverture du quatre voies séparées, il n'y aura plus aucun véhicule
de transit sur la route 175 actuelle, il ne restera que du volume local, donc, Saint-Adolphe et les
riverains à la 175 actuelle.

135 Donc, on estime que ça sera entre, dépendamment de la localisation, là, entre 500 et 1000
véhicules par jour, maximum, sur la 175 actuelle qui deviendra à ce moment-là, comme madame
Mathieu a dit, là, une rue locale.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

140 Donc, environ 20 %...

Mme DIANE MONGEAU :

145 Excusez-moi, est-ce que vous...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Excusez, excusez-moi, allez-y, madame.

150 **Mme DIANE MONGEAU :**

Excusez-moi, est-ce que vous pensez aussi à une certaine circulation touristique de gens
qui quitteraient l'autoroute pour prendre justement l'ancien boulevard Talbot pour aller vers la
Jacques-Cartier?

155

M. LUC BERGERON :

Ce n'est pas à rejeter, là, il pourrait arriver effectivement que certaines personnes
préfèrent une rue plus locale qu'une route à grand débit. Ça fait partie de l'estimé qu'on avait, là,
entre 500 et 100 véhicules, là, c'est possible.

160

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

165

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Peut-être une autre question. Le projet actuellement est-ce qu'il va demander à la
municipalité de réaménager certaines rues actuelles? Est-ce que ça demande une réorganisation
de la circulation locale autant transversale que longitudinale?

170

M. LUC BERGERON :

Non.

175

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non. O.K, merci.

180 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste pour terminer, les problèmes auxquels vous avez fait face lors du dernier projet où il y a eu rétrocession, vous disiez qu'il y a eu des problèmes au niveau de la sécurité, quels sont-ils?

185

Mme FABIENNE MATHIEU :

Bien, j'ai obtenu des statistiques auprès de la Sûreté du Québec qui surveille cette route-là actuellement.

190

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

195

Mme FABIENNE MATHIEU :

Donc, je peux vous donner quelques chiffres que j'ai obtenus hier justement. En 2003, il y a eu 15 accidents, sans mort, mais il y a eu quand même 15 accidents dont 10 avec des blessés.

200

En 2004, il y en a eu 29, dont un mortel. Et en termes de constats d'infraction, en 2003 il a été émis 167 constats d'infraction et, en 2004, 217. Et on parle d'un tronçon de cinq kilomètres. C'est tout le record au niveau de notre municipalité, là, c'est une mine d'or!

205

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais est-ce que, comparativement à avant la rétrocession, c'est beaucoup, c'est une grosse augmentation?

210

Mme FABIENNE MATHIEU :

Bien, je pense que c'est largement documenté cet aspect-là dans le rapport du MTQ. Par contre, c'est énorme. D'après la Sûreté du Québec, pour une rue locale parce que c'est une rue résidentielle, actuellement il reste environ trois commerces, trois ou quatre commerces sur ce tronçon-là du boulevard...

215

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

220

Mme FABIENNE MATHIEU :

225 ... c'est une moyenne assez importante et c'est dû bien sûr à la largeur de la route et au fait que les automobilistes ont un grand sentiment de sécurité parce qu'elle est large, elle est bien éclairée.

230 Par contre, les gens qui y demeurent, y habitent, pour eux c'est une rue résidentielle maintenant. Alors, on se retrouve avec beaucoup de jeunes qui font du vélo, qui font du *skate*, qui jouent dans la rue alors que, vous voyez quoi ça peut représenter cette route-là. Il y a beaucoup d'excès de vitesse finalement, même que la vitesse est encore élevée, hein, la vitesse est encore à 80 kilomètres/heure.

LA PRÉSIDENTE :

235 Hum hum. Merci. Madame Mongeau, votre deuxième question?

Mme DIANE MONGEAU :

240 Oui, ma deuxième question est personnelle en tant que citoyenne. Alors je m'adresse à la municipalité. C'est considérant le site privilégié qu'occupe à proximité du mont Wright le Pétro-Canada, j'aimerais savoir quels efforts conjoints entendent faire la municipalité et Pétro-Canada pour mieux intégrer leur commerce dans l'environnement reconnu unanimement comme écologique, récréatif et naturel?

245 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste voir dans quel contexte pour le projet à l'étude?

Mme DIANE MONGEAU :

250 Oui, étant donné qu'ils vont probablement demeurer sur place, je ne pense pas qu'ils soient relocalisés parce que c'est quand même un pôle économique, là, dont on a parlé hier soir. Alors, comme ils sont à proximité, c'est finalement la fenêtre, là, sur le mont Wright qui est quand même un endroit qu'on veut rendre encore plus... qu'on veut améliorer et tout ça. Alors, je voudrais savoir si le Pétro-Canada va mieux s'intégrer architecturalement dans le décor du mont Wright?

LA PRÉSIDENTE :

260 Parce que ce que je conçois pour le moment, ce que je comprends de votre question, c'est plus en regard peut-être d'orientation au niveau municipal, qu'il y ait route ou pas, là?

Mme DIANE MONGEAU :

265 Oui, c'est pour ça ma question. Pardon?

LA PRÉSIDENTE :

Qu'il y ait un projet de route ou pas, est-ce que c'est un...?

270

Mme DIANE MONGEAU :

Bien, je pense qu'on pourrait profiter du fait qu'il va y avoir justement une nouvelle route et puis qu'il va y avoir des abords et tout ça pour peut-être revoir la façon de mieux s'intégrer.

275

LA PRÉSIDENTE :

Bien à ce moment-là, je vais d'abord poser la question pour le ministère des Transports. Dans l'accès qui est prévu pour Pétro-Canada, est-ce qu'il y a, en termes d'aspect paysager, toute la question de l'aspect visuel, est-ce qu'il y a quelque chose de prévu pour l'aménagement de l'accès?

280

M. LUC BERGERON :

D'abord, ce n'est pas un accès pour Pétro-Canada, c'est un accès pour le pôle commercial et résidentiel du secteur de la rue Crawford, je pense qu'il faut le préciser.

285

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

290

M. LUC BERGERON :

Maintenant, ça va être comme le reste du quatre voies séparées, c'est-à-dire que la route va être paysagée, les abords de route vont être... particulièrement aux échangeurs, la route va être... il va y avoir des aménagements paysagés particuliers aux échangeurs, un éclairage particulier et cetera. Donc, il va y avoir un traitement particulier aux échangeurs, mais pas en regard de Pétro-Canada, là.

295

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Est-ce que -- peut-être que je poserais la question à la municipalité, nonobstant celui-là, cet accès-là, pour la municipalité, en dehors des aspects qui seront à discuter ou qui sont à discuter actuellement avec le ministère des Transports pour soit des compensations, soit des déductions au niveau de rétrocession et tout ça, est-ce que la municipalité a de prévues des améliorations ou, en fait, est-ce qu'elle a de prévus certains aménagements du fait qu'il va y avoir... profiter de ces travaux-là ou du projet en question pour amener certains développements ou certains projets d'amélioration?

305

310

Mme FABIENNE MATHIEU :

315 Au tout début du projet, il y a plus d'un an et demi, maintenant, deux ans, quand on a recommencé avec la première option à travailler avec le Ministère, le premier objectif que la municipalité a signifié au MTQ, c'est qu'elle voulait qu'on profite du projet de construction de l'autoroute pour apporter, en termes d'aménagement du territoire sur l'ensemble du tronçon concerné, des améliorations.

320 Que ce soit aussi bien au niveau du tissu urbain, au niveau de l'architecture, au niveau des conditions de salubrité de certains logements, fosses septiques, champs d'épuration, puits artésiens, qu'on voulait profiter de ce projet-là pour amener des améliorations. Contrairement à ce qu'on fait d'habitude, qu'une autoroute ça amène juste des impacts négatifs, est-ce qu'on pouvait aller chercher le maximum d'impacts positifs?

325 Évidemment, encore une fois je vais vous revenir avec tout le débat sur le tracé. Ça ne nous a pas permis d'aller très loin là-dedans encore aujourd'hui, mais on n'était pas encore à l'échelle du détail architectural, là, on était plus à l'échelle macro, je dirais.

LA PRÉSIDENTE :

330 Oui, mais c'est de l'intention de la municipalité éventuellement de proposer certains aménagements pour profiter des nouvelles configurations, là, si jamais le projet était accepté et que la route se construisait?

Mme FABIENNE MATHIEU :

335 On a deux grandes craintes : le phénomène d'étalement urbain, le phénomène d'affichage publicitaire qui remplace les arbres...

LA PRÉSIDENTE :

340 Oui?

Mme FABIENNE MATHIEU :

345 ... et ça, c'était dans nos préoccupations dès le départ. L'architecture aussi puis ça avec tout le phénomène du paysage et des impacts sur le paysage.

LA PRÉSIDENTE :

350 Donc, à la question plus spécifique de madame Mongeau pour cet accès-là, pour le moment vous n'avez pas de réponse, mais ça fait partie de l'ensemble de ce qui va être étudié par la municipalité. O.K.

355 Merci, madame Mongeau.

Mme DIANE MONGEAU :

Merci.

360 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vais appeler un prochain intervenant, madame Jeanne Robin. Alors, madame Robin, c'est que vous avez demandé de... il y a eu une demande d'échange entre vous et monsieur Turgeon; monsieur Turgeon a été retardé un petit peu.

365

Mme JEANNE ROBIN :

C'est ça.

370 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, vous étiez déjà sur la liste.

Mme JEANNE ROBIN :

375

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

380

Allez-y, votre première question?

Mme JEANNE ROBIN :

385

Alors, ma question concerne l'accidentologie sur la portion de route entre les kilomètres 84 et 227. Le ministère des Transports a mentionné qu'une grande proportion des accidents graves et mortels interviennent suite à des collisions frontales et je voudrais savoir quelle proportion de ces collisions est explicable par la conduite dangereuse des automobilistes, notamment les dépassements dans des mauvaises conditions de visibilité, et quelle proportion est attribuable à des pertes de contrôle pour des raisons de chaussée glissante ou autres?

390

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Bergeron.

395

M. LUC BERGERON :

Je vais demander à monsieur Donald Turgeon de répondre à la question.

LA PRÉSIDENTE :

400

Monsieur Turgeon.

M. DONALD TURGEON :

405 Concernant la précision sur les types d'accidents frontaux, je ne peux pas donner de réponse parce que les rapports d'accidents qu'on a donnent le type d'accidents, donc pertes de contrôle, face à face, accidents à 90, mais la raison de la perte de contrôle n'est pas nécessairement indiquée sur les rapports des Sûretés.

410 Donc, on ne peut pas approfondir, là, les... tout ce qu'on peut dire c'est que 80 % des accidents mortels sont causés par des accidents frontaux, mais les accidents frontaux, est-ce que c'est une perte de contrôle ou une vitesse, on ne peut pas déduire rien des rapports des Sûretés.

415 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Merci.

420 Alors donc, si je comprends bien ce que vous vouliez avoir plus spécifiquement, c'était la part des accidents frontaux qui étaient dus à des pertes de contrôle?

Mme JEANNE ROBIN :

Oui, ou à des dépassements dangereux.

425

LA PRÉSIDENTE :

Dangereux. On comprend de la réponse que vous avez, autrement dit... vous avez certaines informations à savoir il y a eu perte de contrôle, mais pas pourquoi?

430

M. DONALD TURGEON :

435 Ce qu'on a dans les rapports de la Sûreté, là, en fin de compte nos statistiques d'accidents proviennent des fichiers de la Société d'assurance automobile du Québec, et ce qu'on a là-dedans c'est le type d'accident, donc il y a des codes de collision donc, face à face, pertes de contrôle...

LA PRÉSIDENTE :

440

O.K.

M. DONALD TURGEON :

445 ... -- hier, je disais que c'était 45 % des accidents sont des pertes de contrôle... des accidents sont des pertes de contrôle dans la réserve faunique des Laurentides, mais on ne peut

pas savoir si la perte de contrôle est due... ou le face à face est dû à un dépassement ou en tout cas, ce n'est pas systématique indiqué dans les rapports des Sûretés.

LA PRÉSIDENTE :

450

O.K. Merci. Est-ce qu'il y a un endroit où ça peut être consulté où on aurait cette réponse-là?

M. DONALD TURGEON :

455

La source de la banque de données de la SAAQ est le rapport des policiers, donc si ce n'est pas indiqué, il y a peut-être sur certains rapports que c'est indiqué manuellement, mais si ce n'est pas indiqué, la source principale des causes d'accidents et des données d'accidents, c'est le rapport policier qui est la base.

460

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Ça va? Votre deuxième question, madame Robin?

465

Mme JEANNE ROBIN :

Alors, ma deuxième question, je voudrais savoir si le ministère des Transports a évalué l'influence sur le nombre d'accidents de la présence de voies auxiliaires qui permettent le dépassement sécuritaire à intervalles réguliers sur cette route ou sur d'autres routes? Savoir s'il y a déjà une étude qui a mis en rapport la présence de voies auxiliaires et le nombre d'accidents que ce soit des accidents graves ou moins graves?

470

LA PRÉSIDENTE :

J'essaie de comprendre votre question. Si certains accidents sont dus à des voies auxiliaires, c'est-à-dire à l'entrée ou à la sortie?

475

Mme JEANNE ROBIN :

Si des accidents sont liés à la présence de voies auxiliaires ou est-ce qu'on a pu étudier... est-ce qu'on a pu observer une diminution du nombre d'accidents lorsqu'on a implanté une voie auxiliaire à intervalles réguliers sur une route?

480

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, quand on parle des voies auxiliaires, ce sont les troisièmes voies à un moment donné qui s'ajoutent pour les voies de dépassement, ce qu'on appelle?

485

Mme JEANNE ROBIN :

490

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

495 Et donc, est-ce qu'on pourrait -- pour résumer votre question -- à savoir si l'ajout de voies auxiliaires a pu à la fois diminuer des accidents, mais aussi en causer?

Mme JEANNE ROBIN :

500 C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

505 O.K. Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

510 Non, cette information-là, nous ne l'avons pas, on n'a pas fait d'étude spécifique sur l'influence sur les taux d'accidents de voies lentes ou de l'absence de voies lentes, cette information-là, on ne possède pas ça.

LA PRÉSIDENTE :

515 Mais dans le parc, par exemple, dans la réserve faunique, le fait... -- il me semble que j'ai entendu dire ou je ne sais pas si c'était dans l'étude d'impact -- mais en tout cas, il me semble qu'il est de notoriété publique que le fait d'avoir rajouté des voies lentes, des voies de dépassement en fin de compte, avait diminué le taux d'accidents.

M. LUC BERGERON :

520 Je vais demander à monsieur Turgeon...

LA PRÉSIDENTE :

525 Est-ce que c'est une rumeur publique?

M. DONALD TURGEON :

530 Bien, ce qu'on voyait dans les graphiques de taux d'accidents -- on va essayer de vous sortir la présentation des graphiques.

535 Si on regarde... en réponse à votre question, Madame la Présidente, on voit que la première colonne c'est l'étude de BUC, donc c'est une étude des années d'accidents de 93 à 97, on avait... si on regarde les accidents mortels, on avait 19 accidents mortels sur une période cinq ans.

540 Bon, la période 97 à 2001, il y a eu une légère diminution, c'est sûr qu'après BUC, le Ministère a continué à investir dans la réserve faunique des Laurentides. Il y a eu des ajouts de voies lentes, il y a eu des corrections de courbes, donc il y a eu des corrections ponctuelles, là, suite aux annonces de plans d'intervention. Il y a eu une légère diminution, mais c'est un accident sur 20, là.

545 Et après ça, on voit qu'on est en progression, ça fait que oui, il y a eu des ajouts, il y a eu des correctifs, mais on ne peut pas... ça donne une amélioration au pourcentage de dépassements, mais au niveau de sécurité en tout cas, on ne dénote pas, là, un facteur important, là.

550 Donc, tous les accidents sont en progression au cours des dernières années et il y a eu des voies lentes d'ajoutées, mais en tout cas, on n'a pas fait de lien, là, systématique entre les deux facteurs.

LA PRÉSIDENTE :

555 Mais peut-être que je pourrais... pour renchéir sur votre question, madame Robin, si dans un projet, au lieu d'avoir un projet à quatre voies divisées, on avait un projet à trois voies, c'est-à-dire on rajoutait à plusieurs endroits... à tenir presque toujours une troisième voie, là, de dépassement, soit à gauche, soit à droite, est-ce que ce serait une solution pour réduire au même niveau le taux d'accidents qu'une quatre voies divisées?

560 **M. DONALD TURGEON :**

565 Bien, on a regardé un peu, c'est parce qu'on a déjà eu des rencontres avec le Conseil régional en environnement de la Capitale nationale, on a fait une présentation au mois de décembre et on a eu une rencontre technique au mois de février, je pense que c'est le 22 février, où il avait été discuté de la présence de... ou du concept de route 2 + 1, là. Donc, on a approfondi ça parce que c'était une question qui nous avait été posée.

570 Je pourrais demander à monsieur Carl Bélanger, qui est ingénieur à la direction de la Sécurité dans les transports, de venir nous faire quelques commentaires puis après ça, je pourrais conclure avec une petite présentation.

LA PRÉSIDENTE :

575 Ça vous va, madame Robin?

Mme JEANNE ROBIN :

Oui, merci.

580 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y, monsieur Bélanger.

M. CARL BÉLANGER :

585

Oui, bonjour Madame la Commissaire.

LA PRÉSIDENTE :

590

Bonjour.

M. CARL BÉLANGER :

595

Oui, effectivement on a regardé le concept de ce qu'on appelle un 2 + 1. Je ne sais pas si on sait tout le monde de quoi on parle quand on parle d'un 2 + 1. C'est une route qui, de façon continue... c'est une chaussée qui est à trois voies de façon continue, puis il y a une alternance régulière de deux voies d'un côté et d'une voie de l'autre côté et, à tous les deux kilomètres, un ou deux kilomètres on change cet alignement-là ou cette division-là de voies pour l'inverser. C'est-à-dire 2-1, 1-2 et ce, de façon continue.

600

Et ça, c'est un aménagement qui est tout à fait récent, je vous dirais, qui a été expérimenté en Europe à partir du début des années 90. On a commencé au Danemark au tout début des années 90 avec des tentatives de faire ça, mais sans séparation médiane de la circulation, puis bon, les résultats ont été assez mitigés parce qu'effectivement on arrivait avec plusieurs collisions frontales qui demeuraient, ce qui est le problème de base qu'on a dans la réserve faunique des Laurentides. Et on a arrêté ça au Danemark, on recommence à ce moment-ci, là, à le faire au niveau encore de 2 + 1, mais en ajoutant une bande médiane.

605

On a eu beaucoup plus de succès en Suède où ce type de route là a commencé à être implanté au début des années... en 1998 et là, ce qu'on a commencé à faire, on a regardé avec un 2 + 2 ou 2 + 1, différents types d'aménagements.

610

On a fait un projet pilote puis on a décidé de continuer avec le 2 + 1. On a, par la suite, répété avec, bon, je dirais une quinzaine de projets au début des années 2000 et là progressivement, on est en train d'implanter... je pense qu'on est rendus à ce moment-ci à environ 1000 kilomètres de ce type de route là et avec, je dirais, assez de succès en termes de sécurité.

615

Sauf qu'il faut remarquer, quand on compare ce qui a été fait en Suède des conditions qu'on a dans la réserve faunique des Laurentides, il y a des différences qui sont vraiment importantes, puis je vais y revenir.

620

Au niveau du Québec, au niveau du Canada, au niveau des États-Unis, au niveau nord-américain en général, il n'y a absolument aucune route de ce type-là pour le moment. On n'a aucune expérience par rapport à ça, on n'a rien dans nos normes qui nous dit comment on peut...

625

des guides pour implanter ce genre de route là. Donc, on ne peut pas se fier sur notre expérience pour dire si ça pourrait être ou non positif, pour répondre à votre question de tout à l'heure, là, si c'est positif ou non ici.

630 Donc, ce qu'on devrait faire par rapport à ça, c'est un peu l'attitude qui a été prise, je dirais, bon, je décrivais un peu le Danemark qui ont commencé avec une route puis bon, sans trop de succès; là, on recommence d'une nouvelle façon, même chose avec la Suède, c'est d'y aller de façon plus progressive.

635 C'est-à-dire prendre des projets qui sont plus restreints dans leur envergure et de regarder quels sont les impacts, de regarder comment réagissent les conducteurs par rapport à ça, comment ça fonctionne en termes de sécurité pour, par la suite, se développer des normes et là dire, oui, on va appliquer ou non ce genre de route là et dans quelles conditions.

640 Bon, vous parliez tantôt des voies de dépassement, on a vraiment des conditions spécifiques, ça prend une diminution de vitesse spécifique pour implanter une voie de dépassement. Ça prend un pourcentage de dépassement donné sur une route type donné, donc on a toutes sortes de critères que l'ingénieur ensuite qui a la responsabilité de mettre ça en place doit suivre pour, bon, s'assurer que ce soit sécuritaire. Donc, ce n'est pas simplement de dire :
645 «Oui, on a une belle expérience qui se fait en Suède, est-ce qu'on peut l'implanter ici ou non?»

 Les principales différences, quand on regarde entre le Suède et ce qu'on a ici au niveau de l'implantation, première des choses la topographie. C'est principalement implanté en Suède et je dirais de façon très générale, implanté sur des routes qui sont dans des milieux qui sont
650 relativement plats ou, je dirais, au plus vallonnés.

 Je parlais à un expert suédois justement en la matière, là, qui me disait que pour eux autres, un terrain montagneux c'est 5 à 6 % de pente sur 6 à 700 mètres, ce qui donne environ un dénivelé ou une différence de hauteur entre le bas et le haut d'une quarantaine de mètres.
655

 Quand on regarde dans la réserve faunique, on parle de centaines de mètres de part et d'autre du parc jusqu'au centre. Donc, ce qu'on aurait avec ce genre d'aménagement là, la difficulté qu'on a ici, c'est d'être capable de faire cette alternance régulière là de voie entre la chaussée qui permet le dépassement, là, deux voies d'un côté et le une voie.
660

 Et donc, on se ramasserait avec la même situation qu'on a actuellement, c'est-à-dire si on sort, par exemple, de la réserve faunique des Laurentides vers Québec, on a peut-être une trentaine de kilomètres où on n'a absolument pas de possibilité de dépassement parce qu'en direction nord, on est complètement en montée.
665

 Donc, la possibilité de faire cette alternance-là régulière de deux et de un, comme je l'expliquais tantôt, devient tout à fait difficile, sinon impossible.

 L'autre chose où il y a une différence qui est assez fondamentale, c'est en termes de précipitations. En Suède, encore avec la même personne, ce qu'elle me disait, c'est qu'un mètre
670

de neige, c'est beaucoup de neige dans les endroits où ils l'implantent. Dans la réserve faunique des Laurentides, on parle de quelque chose comme six mètres de neige. Et ça, ce que ça a comme impact principal, c'est les pertes de contrôle. Bon, on en parlait tantôt encore des accidents, des pertes de contrôle, évidemment c'est très important dans la réserve faunique.

675

Quand on regarde au niveau de la Suède, déjà ils ont quelque chose comme 50 % de pertes de contrôle qui arrivent principalement l'hiver et donc, qu'ils vont frapper l'obstacle qu'on met au centre, donc qu'ils vont frapper la bande médiane.

680

Donc, ce qu'on est à peu près certains avec les conditions de neige qu'on a ici, c'est qu'en mettant un obstacle physique, la bande médiane qui, par définition sur un 2 + 1, qui est très étroite, on parle d'une glissière de sécurité comme on a sur les abords de route, par exemple, bien, ce qu'on va se ramasser, c'est qu'on ajoute un objet fixe dans le milieu de la route, donc on va avoir plus d'accidents avec ces collisions fixes là et bon, à mesure qu'on a plus de collisions, bien la probabilité de traverser de l'autre côté s'accroît et d'avoir un accident frontal.

685

Donc, évidemment, on peut réduire d'une certaine quantité les collisions frontales, mais par exemple, pour les accidents qui impliquent un camion, il n'y a aucune glissière de sécurité qui est conçue pour arrêter un camion, c'est évident qu'il traverserait de l'autre côté et qu'on aurait encore la même problématique en termes de sécurité, de collisions frontales, ce qui est le principal problème qu'on cherche à éliminer avec le type d'aménagement qui est proposé.

690

Ensuite de ça, bon, quand on regarde... puis on a quand même analysé assez en détail le type d'aménagement de type 2 + 1, je vous dirais que comme on a vu en Europe, il y a plusieurs questions qui se posent. Comment est-ce que les conducteurs vont réagir par rapport à ça? C'est-à-dire que ce qu'on fait, c'est qu'on ajoute une multitude de voies de convergence, c'est-à-dire qu'au bout de la zone à deux voies, il faut que la personne rentre puis là, les deux voies s'insèrent dans une seule voie.

695

De façon très générale sur le réseau routier, quand on a des voies lentes, la voie lente s'ajoute par la droite. Qu'est-ce que ça veut dire? C'est que le véhicule lent s'en va à droite et la personne qui a à rentrer au bout c'est le véhicule lent.

700

Avec le type de d'aménagement proposé de 2 + 1, pour garder la même chaussée et réduire les besoins de largeur de la route, ça se fait par la gauche, donc c'est le véhicule qui est sur la voie de gauche, la voie rapide qui a à faire la manœuvre de convergence, qui a à comme rentrer dans sa voie régulière de circulation.

705

Et ce qu'on nous dit encore là, en Suède, ce qu'on voit dans la littérature, c'est qu'il y a des problèmes à ce niveau-là, au niveau du comportement des usagers, il y a des courses qui se font en fin de zone de convergence pour essayer de rentrer avant l'autobus, avant le camion, donc essayer de sauver un peu de place pour un autre kilomètre.

710

Un autre des problèmes qu'on voit par rapport à ça, c'est au niveau des intersections. Comment est-ce que le conducteur va pouvoir réagir? Généralement, nous autres quand on a...

715

sur l'ensemble de nos routes, quand on a un élargissement vers la gauche, une ouverture de voie vers la gauche, c'est parce que le plus souvent c'est pour une voie de virage à gauche, donc ça donne un message aux conducteurs de ralentir.

720 Là, avec ce genre d'aménagement là de route de type 2 + 1, on se ramasse avec le même genre de message qu'on transmet aux conducteurs, c'est-à-dire qu'on a une ouverture de voie vers la gauche, de temps en temps ça peut vouloir dire : «Accélère parce c'est une voie de dépassement», de temps en temps ça peut vouloir dire : «Décélère parce que c'est un carrefour qui s'en vient vers toi». Comment les conducteurs vont réagir? On ne le sait pas par rapport à
725 ça, mais ce qu'on dit, c'est qu'il faudrait sûrement l'expérimenter puis voir de quelle façon ça va fonctionner.

 Ce qu'on nous dit aussi en Suède, c'est qu'il y a un certain problème au niveau de la compréhension de certains conducteurs, particulièrement les conducteurs âgés, par rapport à ce
730 genre de type d'aménagement là.

 On a des bonnes questions aussi au niveau de l'entretien. Comment on va s'y prendre... bon, ce qu'on voit, comme je le disais tantôt, ce qu'on peut supposer très facilement, c'est que la barrière médiane va être frappée très fréquemment, il faut la réparer. Comment on va s'y
735 prendre pour réparer la barrière médiane?

 À la base, il faut avoir des travailleurs des deux côtés de la route. Du côté à deux voies, ça peut toujours aller; du côté à une voie, comment on fait, ça? Ça veut dire que la personne, les ouvriers vont être dans le milieu de la voie pour réparer la barrière médiane? Sinon, on fait quoi?
740 On ne peut pas trop élargir, si le principe de base du 2 pour 1 c'est de garder le moins large possible, sinon on n'a absolument aucun gain par rapport à ça.

 Donc, comment on va s'y prendre? C'est sûr que la dernière chose à laquelle on veut arriver, c'est de remplacer un type de collisions, collisions frontales, par un autre type de collisions avec des ouvriers dans une zone de chantier.
745

 Donc ça, encore là c'est une chose qu'on va devoir évaluer, je dirais, de façon progressive puis qu'on va devoir trouver des solutions qui soient viables pour la sécurité, autant des usagers de la route que des ouvriers du Ministère.
750

 Et donc, il y a un ensemble de questions comme ça qu'on se pose par rapport au 2 + 1. Ça n'enlève pas, malgré tout ce que je dis là, les mérites de la solution dans certaines situations et l'approche que le Ministère propose, c'est d'analyser ça plus en détail, mais d'y aller de façon, je dirais, progressive, donc de ne pas faire un test sur une route... un projet de cette envergure-là
755 dans un premier temps, et surtout, de le faire dans des conditions qui sont beaucoup plus propices au succès de l'expérience. C'est-à-dire un terrain qui soit beaucoup plus plat et dans des conditions qui soient beaucoup moins difficiles en termes de neige.

 Je pense que ça fait un peu le résumé de la situation par rapport à ce type
760 d'aménagement là. Je ne sais pas si ça répond à votre question de base?

LA PRÉSIDENTE :

765 Oui. Est-ce que vous avez des documents que vous pourriez nous déposer en regard de ces évaluations-là, de ces études-là à l'extérieur?

M. CARL BÉLANGER :

770 Oui, oui...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

775 **M. CARL BÉLANGER :**

... je pourrais vous déposer des mémos qu'on a pu faire avec les références pertinentes.

LA PRÉSIDENTE :

780 Merci. Monsieur Turgeon, vous vouliez ajouter un élément?

M. DONALD TURGEON :

785 Oui, j'aurais ajouté... j'avais une petite -- monsieur Bélanger a parlé beaucoup de données techniques -- je voudrais juste peut-être élaborer un petit peu, j'ai quatre, cinq acétates, là, pour les données normatives et après ça les raisons qui nous portent à ne pas favoriser le 2 + 1.

790 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. On va...

M. DONALD TURGEON :

795 Ça va prendre cinq minutes, O.K.?

LA PRÉSIDENTE :

800 Ça vous convient, madame Robin, qu'on passe cet aspect-là maintenant?

Mme JEANNE ROBIN :

Oui oui.

805

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Allez-y, deux minutes?

810

M. DONALD TURGEON :

Oui, O.K., je vais essayer de faire vite, je vais couper au plus court.

LA PRÉSIDENTE :

815

O.K. Merci.

M. DONALD TURGEON :

820

O.K. Du côté volet normatif, bien le MTQ quand on conçoit nos routes, on réalise nos routes, on les fait selon des règles et des normes. On a des gros cahiers de normes et c'est des normes qui sont, on peut dire, testées, elles ont été testées à la petite échelle puis elles ont été améliorées et ajustées en fonction de nos conditions.

825

Donc, la conception puis la construction et l'entretien du réseau routier, lorsqu'on fait ça, il est donc essentiel pour assurer la qualité des travaux d'agir avec des critères communs. C'est toujours nos fameuses normes. À cet égard, l'utilisation de normes fait bénéficier les divers intervenants d'une expérience inestimable.

830

Les normes sont le fruit de décennies d'expérience, donc on n'est pas... on ne fait pas... en tant qu'organisme responsable, on ne peut pas inventer une norme puis on l'applique puis on dit tout est beau, là. Il faut y aller et faire des expériences.

835

Les expériences puis les innovations au Ministère sont encouragées, elles devront toutefois être justifiées. Ainsi, pour faire l'objet d'une normalisation, une innovation devra avoir fait ses preuves. Elle devra, à la suite d'une période d'essai d'une durée significative avoir démontré un rendement égal ou supérieur à la pratique courante. Donc, pour remplacer quelque chose, il faut que ce soit quelque chose de meilleur.

840

Enfin, les normes de conception de constructions doivent être appliquées sur la supervision d'un ingénieur comme le prescrit la Loi sur les ingénieurs.

845

Du côté du concept, pour les routes 2 + 1, je vais vous montrer une photo au prochain acétate. Bon, le principe de 2 + 1, comme disait monsieur Bélanger, c'est deux voies dans une direction, une voie dans l'autre et il y a une alternance environ à tous les deux kilomètres.

Au Québec, aucune étude n'a été réalisée pour permettre de valider ce type d'aménagement, que ce type d'aménagement était adéquat en fonction de nos habitudes de

850 conduite, de notre environnement, climat, topographie. Donc, il n'existe aucune norme reliée à ce type d'aménagement.

855 Et je pourrais faire un parallèle avec l'arrivée des carrefours giratoires. En Europe, les carrefours giratoires existent depuis plusieurs années, sauf qu'au Québec, on en a implanté, les premiers qu'on a implantés, il a fallu apporter des correctifs. La norme européenne, on en a fait en Abitibi puis on a eu des problèmes avec nos types de véhicules, nos transports, en tout cas il a fallu ajuster les carrefours giratoires en fonction de nos conditions de nos véhicules. On ne peut pas importer une norme puis ça fonctionne automatiquement.

860 Donc, vous voyez le type de route 2 + 1. Ici, on en voit avec... monsieur Bélanger a parlé d'une glissière médiane, c'est une glissière à câble avec un terre-plein central très réduit, je pense environ un mètre, un mètre et demi, une voie dans une direction, deux voies dans l'autre et c'est en alternance aux deux kilomètres.

865 On voit ici ce qu'ils font en Europe, ils prennent une route à deux voies avec des accotements assez larges, ils éliminent... ils diminuent la largeur des accotements puis ils viennent créer la nouvelle voie de dépassement aussi. Donc, la zone de convergence que parlait monsieur Bélanger, là, c'est à la fin ici que le véhicule rapide doit s'insérer, donc il coupe le véhicule qui est lent qui est à ce niveau-là pour essayer de passer en avant et dans l'autre direction, c'est la même chose.

870 Donc, les conditions qui sont défavorables à ce type d'intervention sur la route 175, c'est des conditions climatiques hivernales. On a les conditions les plus difficiles au Québec, on a juste à aller voir la carte, l'annexe A de l'addenda 2 de notre étude d'impact. Actuellement, 45 % des accidents dans la réserve, donc c'est à peu près 100 par année, sont des sorties de route. 875 Donc, quand on parle de sorties de route, ce serait sorties de route soit par la droite ou quelqu'un qui va frapper la glissière médiane et qui risque de traverser de l'autre côté. Et tout objet fixe tel qu'une glissière de sécurité risque d'augmenter la gravité des accidents.

880 Les pertes de contrôle, dans les 45 %, là, c'est 100 accidents par année, on a à peu près juste 0,5 accident qui se termine par un accident mortel. Donc, on a 99,5 accidents que c'est du dommage matériel, blessés légers, mais si on va frapper un objet fixe, on risque d'augmenter l'indice de gravité de ces accidents.

885 En conclusion, le principe de 2 pour 1 ne répond pas à nos principaux objectifs suivants de notre projet, donc sauver des vies en réduisant les collisions frontales. Les collisions frontales ne seront pas éliminées puisque lors d'accidents, des camions et certains véhicules légers traverseront les glissières centrales.

890 Améliorer la sécurité, la présence d'objet fixe le long d'une route a pour effet d'augmenter la gravité d'accidents qui sont dus à des pertes de contrôle. On ajoute de nombreuses zones de conflit dans les zones de transition, 2 voies-1 voie, c'est comme disait monsieur Bélanger tout à l'heure.

895 Du côté d'assurer la fluidité de la circulation, les dépassements sont impossibles dans les
tronçons avec une seule voie, puis ça, s'il y a un véhicule qui est en panne, on fait quoi dans
cette zone-là? Donc, le ralentissement de la circulation lors des opérations de déneigement ou
d'entretien. On ne peut pas dépasser... les deux véhicules... lorsque les véhicules vont déneiger
dans la partie à une voie, on déneige à environ 45 kilomètres à l'heure. Donc, tous les véhicules
qui sont à l'arrière sont retenus par le camion, il n'y a aucune chance de dépasser.

900 Et diminuer les fermetures de routes. Bien, si l'accident se produit dans un secteur de
route à une voie, ce qui est 50 % de la longueur d'une route à 2 + 1, il y a toujours un côté qui est
à une voie, la circulation ne peut pas être redonnée rapidement. En plus, si le véhicule qui est
accidenté est à peu près dans le milieu du deux kilomètres, il faut que les véhicules remorqueurs
905 arrivent par l'arrière. Là, ils ne peuvent pas repartir vers l'avant avec le véhicule, le véhicule
obstrue leur circulation. Donc, il faut qu'ils fassent un demi-tour et aillent en sens inverse. Donc,
ça nous crée toutes sortes de problèmes qui ne correspondent pas aux objectifs de notre projet.
Il en restait deux. Diminuer les frais de transport, donc il va y avoir des...

910 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander, monsieur Turgeon, étant donné que...

M. DONALD TURGEON :

915 C'est beau, c'est la dernière.

LA PRÉSIDENTE :

920 ... de toute façon, vous allez nous déposer le document?

M. DONALD TURGEON :

925 Oui, c'est la dernière.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, merci.

930 **M. DONALD TURGEON :**

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

935 Merci beaucoup. Alors, merci madame Robin.

Je vais demander une prochaine participante, madame Louise Dubé, s'il vous plaît.
Madame Louise Dubé, est-ce qu'elle est présente? Non.

940

Alors, je vais demander monsieur François Guillemette de Pétro-Canada, s'il vous plaît.
Bonjour monsieur Guillemette.

M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :

945

Madame la Présidente, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

950

Alors, votre première question?

M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :

955

Oui, excusez. Comme vous l'avez mentionné, je suis responsable du développement
immobilier pour Pétro-Canada et je représente l'opérateur du poste d'essence Pétro-Canada à
Stoneham ainsi que les gens de McDonald's.

960

Pour ceux qui voyagent régulièrement dans le secteur, vous avez certainement déjà
arrêté à cet endroit, soit pour mettre de l'essence, aller au dépanneur, aller chez McDo ou autres,
c'est un endroit qui est très fréquenté par les automobilistes et qui répond aux besoins des
automobilistes et résidents du secteur et qui est actuellement très facile d'accès.

965

Alors voici ma question : advenant le cas où le projet se réalise tel que présenté hier soir,
le promoteur qui a confirmé une baisse considérable de l'achalandage, à tout le moins du trafic
face au site, va-t-il compenser financièrement la perte des revenus des commerçants qui seront
affectés par la réalisation du projet, en l'occurrence le franchisé du restaurant McDonald's à
Stoneham et l'opérateur du dépanneur Pétro-Canada également à Stoneham, qui ont investi
plusieurs dizaines de milliers de dollars dans leur commerce respectif?

970

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron.

M. LUC BERGERON :

975

La Loi de la voirie qui nous gouverne ne prévoit aucune indemnisation pour des pertes de
commerce ou des pertes économiques lorsque le Ministère construit des voies de
contournement, des autoroutes qui passent...ou une voie passait devant un commerce puis
aujourd'hui on passe par une autoroute ou une voie de contournement ailleurs.

980

La Loi de la voirie ne permet pas de compenser les pertes de commerce, bref le ministère
des Transports ne garantit pas un achalandage à vie devant les commerces.

985 Le Ministère agit au nom de la société pour le bien collectif en termes de voies routières.
Donc, pour répondre carrément à la question du promoteur de Pétro-Canada, non, le Ministère
ne défraiera pas des pertes de commerce ou des pertes économiques ou des pertes de profits
parce qu'on va faire une voie de contournement.

990 Les mêmes véhicules qui passaient aujourd'hui devant le commerce, ils vont continuer de
passer devant le commerce, sauf que la manœuvre pour entrer au commerce va être un petit peu
plus complexe. Ils vont devoir sortir par une bretelle autoroutière comme l'ensemble du réseau
autoroutier est construit au Québec.

995 Donc, ça ne sera pas pire, pas mieux qu'ailleurs, donc ça va être des bretelles
autoroutières qui vont donner accès, comme je disais tantôt, non seulement aux commerces,
mais à cette agglomération-là, là, du centre de Stoneham située à la hauteur de la rue Crawford.

LA PRÉSIDENTE :

1000 O.K. Est-ce qu'on peut... vous n'avez pas de zoom sur cet espace-là où on pourrait voir
comme il faut l'accès, là, aux commerces avec la configuration que ça aurait, là, si le...?

M. LUC BERGERON :

1005 Bon, on voit ici le commerce dont on parle...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1010

M. LUC BERGERON :

... ça, c'est le viaduc. Donc, si j'avais un zoom un petit peu plus grand, là, actuellement
lorsqu'on va s'en venir sur le quatre voies, il y a une bretelle ici qui sort, là.

1015

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1020

M. LUC BERGERON :

Donc, la bretelle qui va nous amener au viaduc, quelqu'un qui voudrait aller...

LA PRÉSIDENTE :

1025

Excusez, ça c'est en direction, cette bretelle-là est en direction...?

M. LUC BERGERON :

1030 Ça, c'est en direction du Saguenay par là, là.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1035

M. LUC BERGERON :

1040 Donc, quelqu'un qui s'en vient de Québec qui s'en va au Saguenay sur le quatre voies va pouvoir sortir ici, emprunter le viaduc, aller sur la 175 et aller au commerce ou aller sur la rue Crawford ou aller ici. Donc, quelqu'un qui voudrait aller au commerce, dans les rues résidentielles ici va pouvoir emprunter donc cette voie de service là, donc prendre la rue de la Touraine ou la rue de la Randonnée.

1045 Quelqu'un qui veut repartir, donc qui veut repartir pour le Saguenay, va pouvoir emprunter cette bretelle d'entrée ici, donc va pouvoir réintégrer l'autoroute. Donc, quelqu'un qui était sorti pour aller au Pétro-Canada va faire comme n'importe quelle autoroute au Québec, va devoir donc traverser les voies et reprendre l'autoroute.

1050 Donc, quelqu'un qui s'en vient du Saguenay, qui va vouloir aller au commerce ou ici, donc il va prendre la bretelle de sortie et il va aller au commerce.

1055 Il y a, comme je disais hier, une particularité, c'est que vous ne retrouvez pas de bretelle d'entrée à l'autoroute de l'autre côté. Ce qu'on a privilégié c'est de continuer d'utiliser... donc quelqu'un qui s'en viendrait du Saguenay, par exemple, qui serait sorti pour aller à une maison, par exemple, qui voudrait réinsérer l'autoroute ne le fera pas par ici, mais va le faire plutôt par l'autre échangeur qui est situé à un kilomètre et demi, au kilomètre de la route 371, ici, là, donc, va pouvoir réintégrer l'autoroute par ici, donc par ici comme ça, entrée.

LA PRÉSIDENTE :

1060

Donc, les gens qui arrivent du Saguenay qui veulent arrêter au Pétro-Canada, McDo, vont prendre la première bretelle?

M. LUC BERGERON :

1065

1070 Puis ils vont prendre après ça la 175 pour aller réintégrer l'échangeur. Pourquoi on a privilégié ça? C'est qu'on sait en génie routier que les accidents sur autoroute, ils se situent toujours au point de conflit sur une autoroute ou sur un quatre voies séparées de ce type-ci, là, le point de conflit ne se situe qu'à un seul endroit, aux bretelles d'entrée. Il se situe rarement aux bretelles de sortie.

Donc, on a voulu minimiser les bretelles d'entrée puis pour l'automobiliste, la distance de parcours, prendre la 175 ou prendre la quatre voies séparées, c'est exactement la même distance et le même temps de parcours. Donc, on a privilégié de ne pas créer une voie d'entrée par ici, mais plutôt de privilégier d'utiliser l'échangeur qui est à un kilomètre et demi. Donc, c'est essentiellement ce qui a été créé ici.

Comme on disait hier, effectivement, lorsqu'on avait rencontré la population en avril dernier, en avril 2004, cette configuration d'échangeur n'existait pas et, suite aux nombreuses discussions et échanges qu'on a eus avec la municipalité, bon, on s'est rendus aux arguments de la municipalité qu'on était dans un secteur commercial résidentiel fort, beaucoup de personnes qui sont situées de part et d'autre. Donc, on a voulu donner une accessibilité particulière. On comprenait que c'était le cœur du village, donc on a voulu, donc, par cet aménagement-là, là, améliorer l'accessibilité.

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce que... donc, il n'y avait pas de possibilité qu'il y ait un accès direct ou plus rapproché aux commerces, là, entre autres de Pétro-Canada et McDo... -- McDo peut-être pas, mais Pétro-Canada, étant donné que ce sont ce qu'on peut appeler des stations service, ce sont des besoins publics aussi pour les gens avant de passer la réserve, il n'y avait pas... vous n'aviez pas d'autres possibilités de donner un accès plus direct?

M. LUC BERGERON :

Bon, lorsque le Ministère construit des autoroutes ou ici c'est une quasi-autoroute, là, c'est un quatre voies séparées sans accès résidentiel et commercial, le Ministère ne réalise pas d'aménagement pour des accès commerciaux, pas plus pour des centres d'achat que... donc, la règle au Ministère, c'est que si un centre d'achat voulait profiter, par exemple, d'une autoroute, et qu'un échangeur puisse le desservir, c'est le promoteur commercial qui doit défrayer.

C'est arrivé à certains endroits particuliers de Montréal où des promoteurs ont payé un échangeur qui desservait effectivement leur commerce. Mais à ce moment-là, c'est le promoteur qui le paie.

Donc, les règles au Ministère c'est qu'on ne construit pas d'accès commercial, les accès ils sont d'ordre public. Donc, on peut desservir des rues, des municipalités, des axes routiers de transit ou interrégionaux ou régionaux, mais on ne donne pas d'accès... on ne fait pas nécessairement des accès.

D'ailleurs, c'est pour ça tantôt que j'ai réagi lorsque j'ai dit que ce n'est pas un échangeur pour desservir Pétro-Canada, bon, par la bande on s'aperçoit bien que ça améliore la desserte de Pétro-Canada, mais la volonté qui a été négociée avec la municipalité, c'était plutôt de desservir l'ensemble, là, de ce secteur de la municipalité où il y avait des activités commerciales, mais aussi il y avait beaucoup d'activités résidentielles.

LA PRÉSIDENTE :

1120 Oui. Monsieur Bergeron, est-ce qu'il y a de prévu un affichage spécifique pour les gens? Pour quelqu'un, bon, qui a un commerce et pour lequel la route actuelle leur donne une certaine visibilité et, s'ils perdent de la visibilité à cause du contournement, est-ce qu'il y a, par exemple, des ententes possibles ou déjà de discutées avec de la visibilité au niveau de l'affichage?

M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :

1125 Madame la Présidente, c'était ma deuxième question, c'est bien.

LA PRÉSIDENTE :

1130 C'est bon?

M. LUC BERGERON :

1135 Vous venez d'en sauver une!

LA PRÉSIDENTE :

Si voulez prendre votre troisième, préparez votre troisième!

1140 **M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

C'est bon.

LA PRÉSIDENTE :

1145 Monsieur Bergeron.

M. LUC BERGERON :

1150 J'ai expliqué hier que le Ministère, dans ses règles, n'a pas d'affichage commercial, donc ici ce qui va se produire, c'est qu'on va afficher, là, plutôt le secteur de la rue Crawford. Donc, ça va être l'affichage qui va être...

1155 Pour le secteur commercial, comme j'expliquais hier, il y a la possibilité de l'affichage de type touristique, l'affichage bleu, où les commerces comme du type de monsieur... de Pétro-Canada, McDonald's peuvent... c'est fait pour ça, c'est ce type d'affichage là qui est...

LA PRÉSIDENTE :

1160 Mais je ne parle pas de ce type d'affichage là, monsieur Bergeron, je parle plutôt de
visibilité de commerce. Si on passe, par exemple, bon, que ce soit la 40, que ce soit 20, que ce
soit l'ensemble des grandes routes, là, autoroutes ou quatre voies divisées, on voit à plusieurs
1165 endroits des affiches quand même énormes, là, plus loin des entreprises, que ce soit Shell, Esso,
Pétro et autres, est-ce que ce type d'affichage là qui se voit de très loin pour les utilisateurs d'une
route, est-ce que ce sont habituellement les propriétaires qui font ça ou bien c'est avec...

M. LUC BERGERON :

Tout à fait...

1170

LA PRÉSIDENTE :

... -- dans le contexte où ils avaient... pour les nouveaux commerces, je peux
comprendre, mais pour ceux qui étaient déjà existants où il y a une route de contournement qui
1175 s'ajoute, est-ce que le ministère des Transports a une politique pour dédommager ou participer à
ce type d'affichage commercial?

M. LUC BERGERON :

1180 Bon, il existe une loi au Québec qui s'appelle la Loi sur la publicité le long des routes qui
permet à certaines conditions à des particuliers, donc des commerces, des terrains de golf et
cetera, des campings, de s'afficher à titre personnel, donc commercial, donc ce qu'on voit
régulièrement le long du réseau routier, là.

1185 Donc, la Loi prescrit des distances, des dimensions et cetera, il y a des règles aussi pour
les panneaux à messages variables...

LA PRÉSIDENTE :

1190 Oui oui.

M. LUC BERGERON :

... et cetera, la luminosité, l'inclinaison et cetera. Donc, ça c'est possible que les
1195 promoteurs puissent s'afficher le long du réseau routier, mais le Ministère comme tel n'implante
pas de signalisation commerciale, n'en défraie pas.

LA PRÉSIDENTE :

1200 O.K. Oui, mon collègue a une question.

M. LUC BERGERON :

1205 Puis d'ailleurs la visibilité ici, là, si vous regardez sur le dessin là, donc l'automobiliste qui va être sur le futur quatre voies, il va voir aussi bien le Pétro-Canada demain qu'hier parce qu'on passe sensiblement... on est à la même distance, il n'y aura pas d'arbres, donc en termes de visibilité, ça va être tout aussi intéressant qu'aujourd'hui, là.

LA PRÉSIDENTE :

1210 Vous avez votre réponse à ma question. Peut-être mon collègue aurait une petite précision à demander.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1215 Une précision concernant l'affichage justement, l'affichage commercial. Est-ce qu'on peut comprendre que l'affichage commercial est à l'extérieur de l'emprise de la route?

M. LUC BERGERON :

1220 Toujours.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1225 Toujours. Donc, ce qui est permis à l'intérieur c'est l'affichage... les panneaux bleus ou la signalisation routière, là...

M. LUC BERGERON :

1230 À l'intérieur des emprises du Ministère, la seule signalisation qui est permise, c'est la signalisation du Ministère, d'indication ou de destination, la signalisation touristique, donc les panneaux bleus ainsi que la signalisation des municipalités. Donc, le Ministère tolère... certaines municipalités peuvent avoir des monuments plus ou moins élaborés pour indiquer l'entrée de la municipalité, là, ça c'est toléré dans nos emprises; tous les autres types d'affichage sont à
1235 l'extérieur de l'emprise...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1240 O.K.

M. LUC BERGERON :

... à la limite de l'emprise.

1245 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1250

Monsieur Guillemette, votre deuxième question?

M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :

1255

Oui, on va réserver nos commentaires aussi pour le 25 mai.

LA PRÉSIDENTE :

1260

Pour la deuxième partie d'audiences.

M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :

C'est bon, parce que quand on parle de visibilité, on en reparlera le 25 mai.

1265

Pour ce qui est de la deuxième question, on faisait mention au niveau des panneaux bleus, oui normalement on a toujours nos panneaux bleus, Pétro-Canada et McDonald's et puis ça complète un petit le commentaire ou la question, c'était en bordure de l'autoroute, étant donné que définitivement on est affectés, l'espace n'est quand même pas énorme entre le Pétro-Canada et le McDonald's existants et puis l'autoroute qui va se construire, est-ce qu'il peut y avoir une tolérance du ministère des Transports ou une location de terrains pour permettre un affichage adéquat qui va répondre évidemment aux normes de la municipalité, un affichage commercial que j'entends et non pas juste un petit affichage sur des panneaux bleus?

1270

Est-ce que le promoteur pourrait travailler de paire avec Pétro-Canada et McDonald's et les autres commerçant s'il y a lieu dans les tronçons 60 à 84 pour afficher adéquatement les commerces qui seront affectés par la réalisation du projet?

1275

LA PRÉSIDENTE :

1280

O.K. Vous parlez de location de terrains en dehors de l'emprise, là, vous parlez de terrains qui appartiendraient au ministère des Transports?

M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :

1285

Au Ministère, oui, mais à proximité de l'autoroute, parce que comme je vous dis, vous regardez le plan ici, le poste Pétro-Canada est quand même très près -- oui, on le voit bien ici -- est très près de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

1290

Oui?

M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :

1295 Alors, est-ce qu'on peut s'afficher adéquatement dans ce secteur-là? Parce que pour réaliser le projet, le Ministère devra exproprier une portion du terrain qui appartient à Pétro-Canada aussi. Alors, on voudrait s'afficher de façon commerciale sur un futur terrain qui appartient à Pétro, exproprié par le Ministère.

1300 **LA PRÉSIDENTE :**

 Donc, la bande en bas, à partir de la ligne bleue, là, qu'on voit, c'est la bande qui va faire partie de l'emprise, c'est ça? Et qui serait maintenant expropriée qui appartient à Pétro-Canada pour laquelle il serait exproprié pour le ministère des Transports?

1305

M. LUC BERGERON :

 Bon, il faut comprendre que le Ministère, ce qu'on voit ici la ligne bleue, là...

1310 **LA PRÉSIDENTE :**

 Oui?

M. LUC BERGERON :

1315

 ... c'est possiblement la ligne -- je dis «possiblement», parce qu'on aura la réelle ligne lorsqu'on aura les plans et devis, là --...

LA PRÉSIDENTE :

1320

 Oui.

M. LUC BERGERON :

1325 ...mais pour le moment au niveau des plans, c'est la limite d'emprise. Donc, il n'y aurait rien qui empêcherait le promoteur de s'installer à la limite de l'emprise, donc juste à la limite de l'emprise.

1330 Il pourrait arriver, dans certains endroits que, pour toutes sortes de raisons, on acquière du terrain qu'on enclaverait, donc ce qu'on appelle dans notre jargon du terrain excédentaire, ça ne fait pas partie de l'emprise, mais si c'est une propriété du Ministère, là il peut y avoir de la tolérance parce que c'est à l'extérieur de l'emprise pour effectivement de la signalisation. Ça pourrait être de la signalisation ou toute autre... d'autres usages, mais si je regarde Pétro-Canada, il me semble qu'il n'y aurait rien qui empêcherait Pétro-Canada, sur sa propriété, de s'installer à la limite de l'emprise, ici là, et qui permettrait de s'afficher. Tantôt, il y a...

1335

LA PRÉSIDENTE :

1340 Donc, on comprend, monsieur Bergeron, qu'il y a tout de même la possibilité de discussions entre le ministère des Transports, les propriétaires et les municipalités en regard d'un affichage éventuel pour les secteurs commerciaux ou pour certains commerces qui pourraient bénéficier d'une visibilité accrue?

1345 **M. LUC BERGERON :**

 Tout à fait, puis je ne sais pas si je pourrais rassurer l'intervenant, c'est qu'il est clair dans notre esprit que, bon, le commerce de Pétro-Canada, c'est un commerce qu'on va devoir donc rencontrer lorsque les plans et devis seront complétés parce qu'on devra négocier les acquisitions, une accessibilité qui va être différente.

1350 Donc, tous ces éléments-là vont être amenés dans la négociation et à ce moment-là, on est ouverts à ce que l'intervenant ou Pétro-Canada ou McDonald's ou peu importe, là, on va négocier, là, différentes choses, ça pourrait être aussi la signalisation.

1355 **LA PRÉSIDENTE :**

 Merci. Merci, monsieur Guillemette.

1360 **M. FRANÇOIS GUILLEMETTE :**

 Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

1365 Je vais appeler un dernier intervenant avant de faire une petite pause. Alors, monsieur André Fortin.

UN INTERVENANT :

1370 Madame la Présidente, monsieur Fortin n'est pas ici, il va être ici ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

 Merci. Alors, monsieur Louis-Yves Poulin s'il vous plaît. Bonjour monsieur Poulin.

1375 **M. LOUIS-YVES POULIN :**

 Bonjour Madame la Présidente. J'ai deux questions à poser et la première va traiter des expropriations.

1380 **LA PRÉSIDENTE :**

 Allez-y.

1385 **M. LOUIS-YVES POULIN :**

Dans un premier temps, je voudrais savoir si les gens qui seront expropriés... hier il a été fait mention que des terrains seraient éventuellement disponibles pour ces gens-là, je voudrais savoir de quelle façon va se faire l'appropriation des nouveaux terrains? Est-ce que, par exemple, les gens vont trouver une équivalence en termes de superficie, en termes de site et est-ce qu'ils auront le choix de terrains qui pourraient être situés partout sur la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury?

1395 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bergeron.

M. LUC BERGERON :

1400 J'aimerais qu'on présente un acétate, là, qui va nous... bien, juste les quantités là pour illustrer...

Bon, on voit ici...

1405 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi, monsieur Bergeron, c'est sûr que ce sont toujours des documents que vous nous déposez dès qu'on élabore dans la commission. Merci.

1410 **M. LUC BERGERON :**

1415 Donc, on parle effectivement, là, on a donné hier l'évolution, là. On a déjà été à 160, on a fini par bonifier le tracé puis on est en phase finale, là, à environ 88 expropriations. Donc, c'est 70 résidences, 15 maisons mobiles, un commerce et deux autres bâtiments qui sont des fermes, là.

1420 Donc, effectivement pour répondre à la question de l'intervenant, le Ministère va regarder deux éléments. Donc, c'est des négociations qui vont se faire individuellement avec chaque personne qui va recevoir un avis d'expropriation. Donc, on va regarder avec lui deux possibilités systématiquement, donc, le déplacement de la propriété ou tout simplement une acquisition.

1425 Comme je disais hier, ça s'appelle des négociations, donc qui dit négociations dit que les deux parties vont négocier, donc une valeur, une valeur de la propriété, puis après ça, on va négocier ce que ça en coûterait un déplacement ou une acquisition.

Puis évidemment, dans la négociation quand on dit déplacement, bien évidemment on va négocier avec les intervenants expropriés, bon, où est-ce qu'ils aimeraient se déplacer? Est-ce qu'il y a des endroits déjà qu'ils ont identifiés? Puis on va regarder.

1430 Pour nous, la règle d'or dans tous les cas, c'est qu'on prend la règle du moindre coût. Donc, on va regarder ce qui risquerait de nous coûter le moins cher, soit en déplacement, soit en acquisition. Puis comme j'ai dit hier, le Ministère règle habituellement entre 90 et 95 % de gré à gré. Donc, forcément par négociations on s'est entendus, si c'est un déplacement, pour un terrain qui intéresse la personne qui va être déplacée.

1435 Comme j'ai dit aussi hier, la municipalité est intéressée à ce que cette relocalisation-là d'un grand nombre de ses riverains, de ses citoyens, qu'on fasse des efforts pour les relocaliser sur le territoire de la municipalité. Donc, la municipalité va mettre... puis le Ministère va soutenir la municipalité dans cette démarche-là, va essayer de développer soit des programmes, des terrains, des lots pour qu'on puisse... qui sont des lots donc intéressants, boisés, avec un environnement intéressant, qui permettraient d'attirer effectivement des personnes qui pourraient être déplacées dans ces lieux-là.

1445 Donc, on a, là, encore un an, un an et demi avec la municipalité pour regarder ce que la municipalité voudrait développer pour tenter de conserver les citoyens de la municipalité sur le territoire de Stoneham-Tewkesbury.

LA PRÉSIDENTE :

1450 Pour la municipalité, est-ce que vous avez actuellement identifié des endroits ou des lots possibles qui pourraient faire partie d'une négociation éventuelle pour garder dans le fond ces citoyens-là qui seraient expropriés ou déplacés?

Mme FABIENNE MATHIEU :

1455 Comme monsieur Bergeron l'a mentionné, c'était notre préoccupation première, c'est au moins de garder, là, la variation de 160 à 70 familles expropriées chez nous parce qu'on n'est pas une grosse communauté, on n'a pas envie de perdre un X pourcentage de nos citoyens.

1460 Le problème, c'est un problème de taille parce que même si on avait fait une certaine réflexion à savoir qu'on savait que les citoyens qui allaient être expropriés avaient comme caractéristiques de lieux de résidence des choses qui seraient très difficile à retrouver : des grands terrains boisés avec des vues sur des montagnes, des rivières, des cours d'eau. Ça ne se trouve pas partout sur le territoire de la CMQ, de la Communauté métropolitaine de Québec.

1465 Alors, on savait en partant qu'il y avait à Stoneham des potentiels pour retrouver des terrains comme ça. Mais quand on a abordé la question avec le MTQ, ils nous ont d'abord dit que ce n'était pas dans leur mission de retrouver, parce qu'au niveau de la Loi de l'expropriation c'était des indemnisations qu'ils donnaient et que le citoyen avait le choix de se relocaliser où il voulait se relocaliser.

1470 Et d'autre part, des évaluateurs nous ont dit aussi d'être très prudents avec ce genre de démarche pour éviter la spéculation foncière.

1475 Alors, on a été très vite arrêtés dans notre élan de vouloir, là... au fond, on aurait aimé
dès le début du processus pouvoir dire à nos citoyens : «Bien, regardez, on pourrait recréer des
secteurs résidentiels dans des milieux similaires avec des qualités de vie supérieures parce qu'il
n'y aurait pas la route et tout ça», mais on n'a malheureusement pas pu mener à bien cette
démarche.

1480

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Poulin, avez-vous une deuxième question?

1485

M. LOUIS-YVES POULIN :

Si j'ai bien compris, à l'heure actuelle, au moment où on se parle, ces gens-là ne peuvent
pas espérer un site de leur choix, du moins équivalent à ce qu'ils possèdent actuellement?

1490

LA PRÉSIDENTE :

On comprend de la réponse qu'il va y avoir négociations au niveau de la valeur de la
perte, c'est ça monsieur Bergeron? Et ce que je comprends aussi des réponses de part et
d'autre, c'est qu'ils ont l'intention d'essayer de favoriser une implantation dans le même milieu,
1495 mais il n'y a pas de garantie que vous allez retrouver exactement les mêmes qualités ou les
mêmes aspects. C'est ce que je comprends de la réponse, monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

1500

Si je voulais illustrer par un exemple un peu concret, là, madame Mathieu a raison, il y a
nombre de citoyens qui ont des sites actuellement exceptionnels, sont au côté d'un cours d'eau,
d'un lac, d'une rivière, ils ont une vue exceptionnelle et cetera. On ne sera peut-être pas
capables de trouver un site comparable.

1505

Donc, l'exemple que je voulais donner, c'est que si les évaluateurs, on disait hier
l'évaluateur du Ministère, l'évaluateur que pourra se prendre le citoyen qui va être exproprié, en
venaient à la conclusion que la valeur d'une propriété ça valait 100 000 \$, par exemple, bien on
va offrir à l'individu de dire : «On pourrait prendre la maison, la déménager dans un site qu'on va
négocier ensemble.»

1510

La personne pourrait dire : «Moi, j'aimerais ça être déplacé sur ce terrain-là, ça me plaît,
là.» Maintenant, si l'acquisition du terrain puis le déménagement faisaient en sorte que ça nous
coûtait 200 000 \$, bien on va préférer faire un chèque de 100 000 \$ puis la personne après ça,
elle s'organisera. C'est que je disais tantôt que le choix de l'individu c'est en fonction d'un coût
1515 comparable entre le déplacement et l'acquisition.

C'est clair que... madame Mathieu a raison, la Loi de l'expropriation, on ne pourra pas imposer à personne un terrain s'il ne veut pas y aller. Donc, c'est pour ça que je prends la peine de préciser que c'est par négociations.

1520

Donc, on va offrir des terrains, la municipalité pourra aussi en offrir ou la personne pourrait dire : «Moi, je suis intéressé à aller à côté de mon frère, mon cousin, telle rue ça m'intéresse.» On va regarder le moindre coût puis si on est capables de s'entendre, c'est ce qu'on va faire. Mais je pense qu'il faut retenir de tout ce que je dis que la règle d'or, c'est une négociation.

1525

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci, monsieur. Oui peut-être une question de mon collègue.

1530

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste une précision concernant les bâtiments qui sont acquis. Est-ce que tous ces 88 bâtiments, est-ce qu'ils sont dans l'emprise actuellement ou si certains sont acquis parce qu'ils subissent des impacts importants?

1535

M. LUC BERGERON :

Bon, sur les cartes, tous les gros ronds bleus, là, les cercles bleus, là, qui sont sur les cartes, là, ce sont les 88 résidences qui ont été acquises... qui devront être acquises pour deux raisons, soit parce qu'elles sont dans l'emprise ou dans le tracé de la route ou qu'on ne pourra pas leur donner accès via la route.

1540

Bon, pour leur donner accès il aurait fallu construire une voie de service avec le débat qu'on a fait hier sur les impacts, donc c'est les raisons qui font en sorte qu'il y a 88 résidences qui devront être acquises, essentiellement pour la grande majorité parce qu'elles sont sur le tracé de la route ou qu'elles sont...

1545

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Enclavées.

1550

M. LUC BERGERON :

... tout à fait aux abords et qu'on ne pourra pas leur donner accès à la route. Donc, on doit les exproprier.

1555

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

1560

M. LUC BERGERON :

1565 Donc, partout où il y a des cercles bleus, comme ici là, là on voit donc qu'elles sont dans l'emprise de la route, donc elles devront être acquises.

LA PRÉSIDENTE :

1570 Monsieur Poulin, ça va?

M. LOUIS-YVES POULIN :

Oui, ma deuxième question?

1575 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. LOUIS-YVES POULIN :

1580
Compte tenu que je fais partie du Regroupement des citoyens de Stoneham, j'ai rencontré plusieurs personnes qui m'ont fait part de leur inquiétude, même de leur angoisse et ça touche particulièrement les personnes qui ne seront pas expropriées, c'est-à-dire les personnes dont l'immeuble va demeurer en place sur leur lot et, par exemple, qui vont se retrouver avec une autoroute qui passe à 200 mètres ou 100 mètres de leur maison.

1585
Ma question est : est-ce que vous avez prévu un système autre que les tribunaux évidemment, là, qui pourrait favoriser ou aider ces personnes-là à régler leur problème? C'est-à-dire ce n'est pas tellement sécuritaire, selon nous, à ce qu'une maison se retrouve à 100 pieds d'une autoroute. Pensez aux enfants, pensez à tout ça. Et je pense qu'on règle pas tout ça par un mur antibruit de trois pieds. Alors, ma question c'est : comment aider ces gens-là qui sont à l'heure actuelle très inquiets et mal pris?

LA PRÉSIDENTE :

1595
O.K. Alors, monsieur Bergeron, qu'est-ce qui est prévu pour les personnes qui n'auront pas à être déplacées, mais qui vont subir des répercussions ou de rapprochement de la route?

M. LUC BERGERON :

1600
Bon, l'intervenant a déjà donné une partie de la réponse, en termes de sécurité, comme ils n'auront pas accès au quatre voies directement, leur propriété n'aura pas accès directement, donc en termes de sécurité, ils ne seront pas en danger. L'accès qui va leur être permis, c'est soit par la 175 actuelle ou par les rues locales.

1605

1610 Bon, au niveau du bruit on a vu hier que partout où il y avait des impacts moyens ou forts, le Ministère a proposé des interventions pour limiter le bruit en deçà de 55 décibels. Pour le reste, les rapprochements, la Loi de la voirie précise que ce n'est pas indemnisable dans le sens que si une route ne requiert pas l'expropriation d'une propriété parce que selon les deux critères que je donnais tantôt, l'accessibilité, il n'y a plus d'accès ou elle est dans l'emprise. Donc, la Loi de la voirie ne nous permet pas d'acquérir ou d'exproprier une maison qui n'est pas impactée par la route. Donc, pour répondre...

1615 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, il n'y a pas rien de prévu, de mesures compensatoires pour les pertes, par exemple, de qualité de vie?

1620 **M. LUC BERGERON :**

Non.

LA PRÉSIDENTE :

1625 Ou des pertes, par exemple, au niveau des aspects visuels, du paysage du site?

M. LUC BERGERON :

1630 Non.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1635 **M. LOUIS-YVES POULIN :**

1640 Ça veut-tu dire que si par hasard on retrouverait des gens qui voudraient être expropriés, est-ce qu'ils peuvent en faire la demande, considérant qu'ils ont des aspects négatifs, tant au niveau de leur aspect visuel, de leur qualité de vie, en tout cas pour différentes raisons? Est-ce que ces gens vont pouvoir en final demander d'être expropriés? Il y a-tu un processus d'entente dans ce cadre-là?

LA PRÉSIDENTE :

1645 Monsieur Bergeron.

M. LUC BERGERON :

1650 Bien, ils peuvent en faire la demande, mais la Loi de la voirie nous interdit d'acquérir des propriétés qui ne sont pas touchées carrément par la route.

1655 Donc, quelqu'un ne peut pas invoquer : «Je n'aime pas ça, ça ne me tente pas, on nuit à mon paysage ou je ne veux plus vivre là.» Je ne peux pas acquérir... la Loi nous interdit d'acquérir, de défrayer une compensation pour des pertes de paysage ou des choses du genre, ce n'est pas prévu dans la Loi de la voirie.

LA PRÉSIDENTE :

1660 O.K. Est-ce que vous pouvez nous déposer ou c'est peut-être déjà fait, toutes les normes et règlements concernant ce qui encadre, là, les acquisitions pour le ministère des Transports ainsi que le processus de négociations qui est prévu?

M. LUC BERGERON :

1665 Pas de problème.

LA PRÉSIDENTE :

1670 Merci.

M. LUC BERGERON :

Il existe d'ailleurs un pamphlet, là...

1675 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. LUC BERGERON :

1680 ... qu'on pourra déposer, là.

LA PRÉSIDENTE :

1685 C'est à ça que je pensais, oui.

M. LUC BERGERON :

1690 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Mon collègue aurait peut-être une autre question.

1695 **M. LUC BERGERON :**

On me dit, Madame la Présidente, que le pamphlet est déjà dans nos documents.

1700 **M. DONALD MARTEL :**

Il est dans l'addenda 3 de l'étude d'impact du 84 au 227.

LA PRÉSIDENTE :

1705 O.K. Merci.

Alors, mon collègue aurait une question, monsieur Poulin.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1710

Je reviens sur la question des expropriations. Est-ce que le niveau sonore, l'augmentation d'un niveau sonore peut être une raison pour justifier une acquisition ou un déplacement?

1715 **M. LUC BERGERON :**

Non, les seules mesures de mitigation, elles sont environnementales, c'est-à-dire que...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1720

Hum hum, mais supposons que même après avoir mis des mesures, si l'impact disons est significatif, s'il continue d'exister, est-ce que la famille, le citoyen a un recours?

M. LUC BERGERON :

1725

Non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1730

Pas pour des questions de bruit?

M. LUC BERGERON :

1735

La Loi de la voirie ne permet... ce n'est pas une question une nuisance, ce n'est pas permis; les deux seules règles, comme je disais tantôt, c'est l'accessibilité ou être dans l'emprise.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Être dans l'emprise, O.K. Merci.

1740

LA PRÉSIDENTE :

Par contre, le ministère des Transports a l'obligation de réduire le niveau de décibels à ses propres normes...

1745

M. LUC BERGERON :

Tout à fait.

1750

LA PRÉSIDENTE :

... c'est-à-dire 55 dBA en Leq 24 heures, c'est ça?

M. LUC BERGERON :

1755

Lorsque c'est possible, donc c'est ce qu'on a démontré hier, mais je vais vous donner un cas concret. Si j'aurais quelqu'un qui vivrait... dont la propriété, on vit ça à tous les jours, est à 10 mètres de la ligne de rive, on peut être à 80 décibels, 90 décibels, je ne peux pas intervenir, je ne mettrai pas un mur devant la maison. Je n'interviendrai pas puis la personne ne pourra pas amener le Ministère en cour en disant : «Je vous oblige à m'acquérir.» Il faudrait acquérir des milliers de propriétés dans la province.

1760

Au même titre que quelqu'un -- c'est le cas dans Stoneham, on en a soulevé hier -- quelqu'un habite de façon beaucoup plus élevée que la route, je ne peux pas intervenir, je ne peux pas faire de mur de 100 pieds de haut, je ne peux pas intervenir. Quelqu'un ne peut pas dire : «Bien, vous allez être obligés de m'acquérir, j'ai des impacts.» J'admets qu'il y a des impacts, mais je ne peux pas intervenir. Donc, la Loi ne me permet pas d'acquérir la propriété pour des fins de nuisance.

1765

1770

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Merci, monsieur Poulin.

M. LOUIS-YVES POULIN :

1775

On va revenir dans notre mémoire sur ce sujet-là.

LA PRÉSIDENTE :

1780

Bien sûr.

M. LOUIS-YVES POULIN :

Merci, madame.

1785

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous allons prendre une... peut-être, excusez, une dernière petite question.

1790

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste une précision, encore je reviens sur la question du bruit. Dans l'étude, en fait le document déposé, le dernier document du 29 mars sur la version finale en fait de la variante qui est proposée, on signale qu'il y a une résidence qui devait être exposée à un niveau de gêne qualifié de fort en 2018. Bon, on dit que cette résidence-là est située près du chaînage 77 plus 300. Donc, si je comprends bien, cette résidence-là est-ce qu'elle va être déplacée ou si elle reste là?

1795

M. LUC BERGERON :

1800

C'est qu'elle est acquise à cause du tracé, donc...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1805

O.K. Elle est acquise?

M. LUC BERGERON :

... suite aux interventions, il n'y a plus aucune habitation de 64 à 84 qui a des impacts moyens ou forts, il y en a zéro.

1810

Il en reste 45 avec des impacts faibles puis la politique nous dit qu'en bas de 55 décibels, on n'a pas à intervenir ou si les impacts sont faibles. Si à un moment donné on a l'occasion, on pourra vous présenter la Politique sur le bruit routier. Donc, il n'y en a pas, des impacts forts il n'y en a pas, des impacts moyens non plus.

1815

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

1820

M. LUC BERGERON :

Elles ont été acquises, pas parce qu'il y avait des impacts sur le bruit, mais parce qu'elles étaient dans l'emprise.

1825

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

1830 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors, nous allons prendre une petite pause de cinq à sept minutes, merci.

14 h 50 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

1835

15 h 7 – REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1840 Bon. Alors, nous allons reprendre. Est-ce que monsieur Alexandre Turgeon est arrivé?
Alors, monsieur Turgeon. Alors, si monsieur Turgeon n'est pas là, je vais appeler un autre intervenant, monsieur... -- ah, voilà! Alors, bonjour, monsieur Turgeon.

M. ALEXANDRE TURGEON :

1845

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Votre première question.

1850

M. ALEXANDRE TURGEON :

1855 Alors, on a plusieurs questions, je vais essayer de savoir laquelle qu'on pose en premier. Je pense que je vais y aller avec la justification du projet.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

1860

M. ALEXANDRE TURGEON :

On n'a pas encore eu le temps de consulter le verbatim des audiences de la semaine passée, peut-être que la réponse a été apportée. Mais on essaie de comprendre les prétentions du ministère des Transports, là, dans ce projet-là.

1865

D'une part, le ministère des Transports a procédé à des analyses, des études d'opportunité en 99, l'étude BUC dont vous avez demandé le dépôt la semaine passée et qui l'a été, qui confirme que le projet d'autoroute à quatre voies n'est pas justifié.

1870

Dans l'étude d'impact, on rappelle que le projet n'est pas justifié d'un point de vue sécurité. La semaine passée, vous avez réussi à faire soulever que, somme toute, les justifications d'un point de vue socio-économique qui sont prétendues dans l'étude d'impact, il n'y a rien de bien sérieux pour venir appuyer ces questions-là.

1875 Hier, dans la présentation qui a été faite du projet, comme au mois de juin à Stoneham l'année dernière, la présentation du projet commence en rappelant qu'il y a quatre premiers ministres qui ont promis le projet.

1880 Et, par ailleurs, dans les compléments de questions du ministère de l'Environnement sur l'étude d'impact, la première question concerne la raison d'être du projet et le ministère des Transports passe complètement à côté de la question et s'embarque sur l'intégration du développement durable dans ces processus d'élaboration des routes, évitant complètement de répondre à la question sur la justification et le besoin du projet.

1885 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, votre question, c'est : quelle est la situation réelle?

1890 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

C'est quoi la justification du projet?

LA PRÉSIDENTE :

1895 Monsieur Bergeron.

M. LUC BERGERON :

Je vais demander à monsieur Turgeon de répondre.

1900

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

1905 **M. DONALD TURGEON :**

L'intervenant fait référence à l'étude de BUC ou à l'étude... je pense que c'est la question 4 de l'addenda 2 qui dit que ce n'est pas... en tout cas, la route 175 n'est pas justifiée mais en tout cas, premièrement, cette affirmation-là semble être prise hors contexte parce que dans les phrases qui suivent, on voit que... on précise que si on veut solutionner en priorité les problématiques socio-économiques du Saguenay, une route à quatre voies séparées apparaît, dans l'étude de BUC, comme la solution à préconiser.

1915 Donc, il y a le volet économique qui... les raisons d'être du projet, la principale raison d'être est un volet économique qu'on a parlé largement au Saguenay et qu'on va pouvoir approfondir tout à l'heure avec notre économiste, et il y a la raison structuration du territoire aussi qu'on a vue hier avec les six pôles urbains de la structuration du Québec.

1920 Et à ça s'ajoutent les objectifs de sécurité. On a parlé beaucoup de la sécurité à Saguenay, on en a parlé aussi hier soir, donc les gains en sécurité qui font partie de l'étude économique, et il y a également la fluidité qui est un sous-objectif qu'on peut dire, là.

1925 C'est sûr que la route 175 a des volumes de circulation... un volume moyen et des volumes très variables. Ce n'est pas le volume qui est énorme, mais il est énorme à certaines journées et non à l'année, un DJMA moyen, donc la fluidité est un sous-objectif.

1930 Donc, les principales raisons de la justification du projet, c'est un volet économique, donc pour mieux desservir la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. Comme je vous disais tout à l'heure, on va pouvoir approfondir avec notre économiste. La structuration du territoire et les objectifs de sécurité s'ajoutent à ça, mais juste les objectifs de sécurité, dans l'étude qui a été déposée en début de semaine au BAPE, l'étude économique, on voit que la sécurité a un pourcentage important de la justification aussi du projet.

1935 Donc, c'est les trois, quatre... quatre objectifs principaux du projet qui justifient l'intervention d'une route à chaussée séparée.

LA PRÉSIDENTE :

1940 Mais quand vous dites... C'est parce que je sais qu'il y aura une présentation éventuellement pour une étude économique qui a été faite; l'étude économique, par contre, elle est beaucoup plus sur la notion de ce que coûtent à une société des accidents, c'est ça?

M. DONALD TURGEON :

1945 L'étude économique, elle a deux volets, elle a le volet... le gain qu'on a à construire une route à chaussées séparées au point de vue gain en économie d'accidents, si on peut dire ainsi, et il y a un volet aussi, le gain sur l'ensemble du développement économique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, il y a deux volets dans l'étude.

1950 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Puis la présentation dure combien de temps?

M. DONALD TURGEON :

1955 On parle de 20 à 30 minutes. Mais le monsieur, il explique complètement, là, toute son analyse.

LA PRÉSIDENTE :

1960 O.K. Parce que je vais peut-être attendre un moment où ça va être plus facile peut-être de faire la présentation parce que là, on a encore beaucoup de questionnements pour la présentation du document, peut-être soit ce soir, soit demain, ça dépend du nombre de

1965 participants. Mais entre-temps, qu'est-ce qui fait que les résultats, par exemple, de l'étude de BUC, en fait, ne se retrouvent pas nécessairement, là, dans la justification du projet tel que présenté?

M. DONALD TURGEON :

1970 Bien, l'étude de BUC est peut-être légèrement différente, sauf que je peux vous ramener un paragraphe de la conclusion de l'étude de BUC, là, B. U. C. c'est dans le sommaire exécutif à la page 22, deuxième paragraphe, c'est :

1975 **«Sur le plan de l'aménagement du territoire, la conurbation Jonquière-Chicoutimi fait partie des six principaux centres urbains de premier niveau qui définissent sa structure d'organisation du territoire québécois.**

1980 **Ainsi, elle est pleinement justifiée d'être reliée aux autres par un lien routier de qualité supérieure. Un tel mariage constitue un objectif majeur de toute politique de développement économique régional et, en ce sens, un lien de qualité supérieur représente un objectif prioritaire pour la région.**

1985 **Dans ce contexte, le critère de structuration du territoire pourra être considéré ultérieurement... -- ça, c'était dit en 98 -- pourra être considéré ultérieurement dans le cadre d'une réflexion et prise de décision en fonction du développement économique régional. Sur ce plan, précisons toutefois que la route 175 serait privilégiée.»**

1990 Donc, BUC disait dans le rapport, qu'au niveau de l'étude économique, eux autres, ils avaient fait une analyse coûts-bénéfices, quand on parle des accidents, ils utilisaient une ancienne méthode qu'on n'utilise plus maintenant pour les calculs de coûts d'un accident mortel ou d'un accident grave, donc on a mis à jour, avec la nouvelle étude, les gains qu'on a du côté sécurité. Et BUC disait que pour la structuration du territoire, on voit la carte avec les six pôles du Québec, que la route 175, ce serait un avantage pour la région d'avoir une route à chaussées séparées.

1995 Donc, ce n'était pas nécessairement noir ce que disait BUC... il y avait une partie, là... il y avait comme deux parties dans la conclusion. Puis ça, ça se dit en 98.

2000 Et maintenant, bien, on parle beaucoup de développement économique pour la région, donc je pense que ce paragraphe-là, s'il n'est pas pris hors contexte, là, il s'applique bien quand on le prend dans l'intégralité.

LA PRÉSIDENTE :

2005 Donc, si on résume, en regard la question de monsieur Turgeon, pour le ministère des Transports, la justification, elle reste toujours en regard du développement économique, de la sécurité?

2010 **M. DONALD TURGEON :**

On parle de, oui, développement économique, structuration du territoire, les six pôles...

2015 **LA PRÉSIDENTE :**

Structuration du territoire.

M. DONALD TURGEON :

2020 ... et la sécurité, avec les dernières études, on voit que la sécurité est un volet important aussi, un gain important au niveau sécurité, et la partie fluidité aussi qui va venir améliorer, diminuer le nombre de fermetures de routes, et cetera.

2025 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Turgeon, votre deuxième question?

M. ALEXANDRE TURGEON :

2030 Ça vous satisfait comme réponse?

LA PRÉSIDENTE :

2035 Je n'ai pas de commentaire et vous ne pouvez pas en avoir non plus. Vous avez posé une question, vous avez une réponse. Vous pourrez commenter à loisir pour la deuxième partie de l'audience.

M. ALEXANDRE TURGEON :

2040 Oui, ça, je comprends, Madame la Présidente, sauf que si on veut aller... si le promoteur passe à côté de la réponse, ne donne pas...

LA PRÉSIDENTE :

2045 Non, je comprends, mais votre question, monsieur Turgeon, était à savoir...

M. ALEXANDRE TURGEON :

Oui?

2050

LA PRÉSIDENTE :

... que vous remettiez en cause...

2055 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

Oui. Sauf que l'étude d'impact, dans l'étude d'impact, Madame la Présidente...

2060 **LA PRÉSIDENTE :**

... les objectifs que monsieur Turgeon... vous remettiez, dans votre question, en cause...

M. ALEXANDRE TURGEON :

2065 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2070 ... les objectifs qui avaient été décrits pour la présentation et la justification de ce projet-là. Le promoteur vous répond que ces objectifs-là sont toujours les mêmes et qu'il a amené des arguments, autant la semaine dernière que les documents déposés, pour la justification de ces objectifs-là. Que vous soyez d'accord ou pas avec la réponse, ça...

2075 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

Je ne veux pas argumenter sur la réponse, Madame la Présidente, mais je voudrais qu'on ait une réponse plus claire, parce que l'étude d'impact du promoteur affirme que le projet d'autoroute à quatre voies n'est pas justifié d'un point de vue sécurité. Et sur les aspects de développement économique, on reste dans le vague et dans l'affirmation un peu gratuite.

2080 Alors, la question, c'est...

LA PRÉSIDENTE :

2085 Oui. Non, monsieur Turgeon, c'est une appréciation que vous faites.

M. ALEXANDRE TURGEON :

2090 ... est-ce qu'il y a des études qui confirment le bénéfice économique associé à la... au-delà de l'aspect sécurité qui nous a déjà été présenté et du gain par absence de perte de vie, qui confirment que le projet d'autoroute à quatre voies va avoir apporté un bénéfice économique en termes de développement pour la région du Saguenay? Et dans notre lettre d'audience que vous avez rendue publique la semaine passée, on pose une question à cet égard-là.

2095 Est-ce que, au contraire, le fait de faire une route à quatre voies ne va pas, au contraire, permettre plus rapidement de sortir les matières premières de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et favoriser, à cause du *just in time*, des lieux de production davantage centralisés vers les

grands centres, voire même en Ontario et donc, défavoriser sur le plan du développement économique la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean? Donc...

2100

LA PRÉSIDENTE :

Donc, monsieur Turgeon, je vous arrête. Ça devient une question. Je la pose parce qu'elle a été présentée en requête mais elle n'a pas été posée, cette question-là.

2105

M. ALEXANDRE TURGEON :

Mais c'est la question sur la justification du projet.

2110

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Alors, on va permettre au ministère des Transports de répondre...

M. LUC BERGERON :

2115

Madame la Présidente...

LA PRÉSIDENTE :

2120

... en regard de ce qui a été demandé par monsieur Turgeon, s'il peut... – est-ce que d'abord il y a des études qui confirment l'impact que pourrait avoir sur le développement... c'est-à-dire ce qu'on appellerait l'aspect structurant d'une région ? Et aussi, est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir le phénomène inverse, que ça diminue, en fait, ça ait plutôt l'effet pervers de faire sortir les gens plutôt de la région que de les faire...

2125

M. LUC BERGERON :

Bien, une partie de notre réponse réside dans la présentation qu'on voudrait faire sur l'étude économique.

2130

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais vous êtes quand même capable de répondre à cette question-là sans qu'il y ait une présentation complète, là. Je veux comprendre. Aux deux volets de la question, un, est-ce qu'il y a des études qui démontrent que, oui, effectivement... parce que vous dites que l'accès est important pour avoir un impact sur le développement économique, développement structurant qu'on parle, on ne parle pas des travaux? Et l'autre question : est-ce que ça ne peut pas avoir l'effet inverse de faire sortir les gens de la région plutôt?

2140

M. LUC BERGERON :

Je vais demander à monsieur Turgeon de répondre.

LA PRÉSIDENTE :

2145

Oui. Monsieur Turgeon.

M. DONALD TURGEON :

2150

Madame la Présidente, dans l'étude qu'on a déposée lundi, l'étude économique pour la route 175, vous avez un volet qui touche la partie... le gain en économie, les gains que les compagnies ou les firmes de la région, les entreprises de la région, les retombées qu'elles vont avoir sur leur entreprise, d'améliorer le lien routier.

2155

Par rapport à l'autre question qui est la question : est-ce que si on construit un quatre voies, on va vider le Saguenay? Là, j'exagère, excusez, un peu l'expression, mais je pense que c'est comme ça que le Saguenay va aller... il va y avoir des sorties ou des pertes, là. Bien, si on prend l'exemple des endroits où d'autres routes ont été construites, Saint-Georges-de-Beauce, Sherbrooke, Hull, Rivière-du-Loup, Rimouski, on ne peut pas tirer honnêtement des conclusions qui font que ces villes-là ont perdu ou ont décliné suite à la construction d'une autoroute.

2160

Deuxièmement, nous ne croyons pas que la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean va faire 200 kilomètres, si on parle au niveau du commerce, là, au coût qu'est le carburant actuellement, pour venir magasiner ou faire des achats à Québec.

2165

De plus, depuis les années 91, là, les premières études qui ont été faites dans le parc, depuis les années 1991, ça fait presque 15 ans maintenant, le Saguenay-Lac-Saint-Jean s'est développé beaucoup au niveau commercial, toutes les grandes chaînes y sont présentes. On retrouve au Saguenay tous les commerces qui sont à Québec. Donc, je ne pense pas que la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean ait avantage à... ce n'est pas parce qu'il y a un quatre voies que la population va venir faire ses achats à Québec.

2170

LA PRÉSIDENTE :

2175

Mais pour l'autre volet de la question sur les effets que ça pourrait avoir, est-ce que votre...

M. DONALD TURGEON :

2180

On peut faire la présentation... il faudrait faire...

LA PRÉSIDENTE :

2185

Bien, sans la présentation -- c'est parce que je vous comprends, là...

M. DONALD TURGEON :

O.K.

2190 **LA PRÉSIDENTE :**

... mais je ne veux pas passer par la présentation complète.

2195 **M. DONALD TURGEON :**

O.K. On peut demander... on va demander à monsieur...

LA PRÉSIDENTE :

2200 On pourrait demander à la personne qui devait faire la présentation ou qui la fera plus tard, si elle peut nous répondre sur ce point-là.

M. DONALD TURGEON :

2205 O.K. On va demander à monsieur Richard Laferrière de venir faire un résumé.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Bonjour, monsieur Laferrière.

2210

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Bonjour. Bonjour, Madame la Présidente. Alors, si je comprends bien la question, c'est à savoir : est-ce que la région va se vider suite...

2215

LA PRÉSIDENTE :

Bien, c'est-à-dire que le premier volet, c'est comment vous en arrivez, dans l'aspect de la justification, à dire que la construction d'une autoroute à quatre voies va favoriser le développement économique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean?

2220

M. ALEXANDRE TURGEON :

Madame la Présidente...

2225

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Alors, l'étude que je présenterai un peu plus tard aujourd'hui...

2230 **LA PRÉSIDENTE :**

Attendez.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2235

... fait la démonstration suivante.

Alors, on regarde quel est l'impact au niveau des coûts des entreprises localisées au Saguenay-Lac-Saint-Jean, quel sera l'impact sur les coûts d'opération de ces entreprises-là suite à la réalisation de l'autoroute. Et on obtient des chiffres de réduction de coûts d'opération de ces entreprises-là.

2240

LA PRÉSIDENTE :

2245

O.K.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Alors, essentiellement, c'est de regarder les entreprises présentes, actuellement présentes au Saguenay-Lac-Saint-Jean et qu'est-ce qu'il en découlerait suite à la réalisation de l'autoroute.

2250

LA PRÉSIDENTE :

2255

Parfait. O.K. Donc, on conviendrait peut-être... monsieur Turgeon, est-ce que demain après-midi, pour la présentation complète de cette étude-là pour ce volet-là -- je vais revenir à votre question tout à l'heure -- est-ce que demain après-midi, ce serait possible que... est-ce que vous aviez prévu être ici?

2260

M. ALEXANDRE TURGEON :

Il y a d'autres activités à l'agenda, Madame la Présidente, vous savez que c'est le huis clos pour le budget demain, alors...

2265

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. ALEXANDRE TURGEON :

2270

... je vais essayer de me diviser, mais une fois qu'on y est, on ne peut plus en sortir, vous le savez. Je pourrais être là à partir de 4 h 15.

LA PRÉSIDENTE :

2275

Bon, bien peut-être qu'on pourrait le faire pour demain soir. Mais je vais essayer, en tout cas, d'ici... cette semaine, qu'on convienne avec vous du moment, parce que je sais que plus particulièrement, c'est un point que vous voulez avoir.

2280 On ne sait jamais, peut-être qu'on pourra ce soir, là, mais comme j'ai beaucoup de gens sur la liste, c'est évident que les présentations qui sont plus longues un petit peu, je vais attendre. Et peut-être préciser, vous vouliez faire une précision sur votre question?

M. ALEXANDRE TURGEON :

2285

Et juste préciser la question, parce que je pense que monsieur Turgeon extrapole sur ma question et il confirme à la limite nos appréhensions, et en vue de la présentation qui va être faite demain, bien comprendre.

2290

Quand on dit nuire sur le plan du développement économique et quand il nous dit que tous les commerces de détail qu'on retrouve à Québec sont au Saguenay, ça, on le sait, ce n'est pas ça le point.

2295

Le point, c'est qu'on va produire dans des régions beaucoup plus centrales les produits, les biens et services qui sont vendus dans des commerces de détail au Saguenay, mais ce n'est pas une autoroute qui va favoriser la production de ces biens et services-là et la capacité pour la région d'exporter des biens transformés.

2300

Alors, c'est là-dessus qu'on veut que le promoteur nous confirme qu'ils ont bien fait les analyses pour que l'autoroute à quatre voies n'ait pas d'impact négatif sur le plan du développement économique. Parce que si c'est uniquement vendre des produits finis, ça confirme pour nous que ce n'est pas un gain pour la région.

LA PRÉSIDENTE :

2305

Donc, est-ce qu'on comprend que dans l'étude que vous allez présenter, il y a un volet aussi spécifique sur les effets pervers ou les effets contraires que pourrait avoir l'ouverture sur le développement économique?

2310

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2315

Alors, une fois qu'on comprendra bien la méthodologie de la démarche qui est suivie, ce qui, je le répète, s'est basée sur les secteurs d'activités économiques effectivement localisés présentement dans la région, et les économies, les réductions en coûts d'opération de ces entreprises-là, une fois que cela sera bien éclairci, je pense que ce sera plus facile à ce moment-là de comprendre quels pourraient être les impacts, là, sur les potentielles... les entreprises qui pourraient venir ou quitter ou vice versa, là.

LA PRÉSIDENTE :

2320

Parfait.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2325 Là, je pense qu'à ce moment-là, on précisera davantage.

LA PRÉSIDENTE :

2330 Donc, vous allez avoir plus réponse à votre question suite à la présentation. Alors, votre deuxième question?

M. ALEXANDRE TURGEON :

2335 Alors, ma deuxième question porte sur les impacts particulièrement dans le secteur de Stoneham, là, sur le développement urbain, du choix du promoteur d'y aller avec la voie de contournement, donc les capacités pour des nouveaux développements résidentiels dans l'axe autour du boulevard Talbot.

2340 Donc, ma question d'abord : comment ça se fait que l'étude d'impact ne traite pas des impacts sur l'étalement urbain? On sait qu'on est à peine à 15 minutes du centre-ville de Québec, à cet endroit-là, c'est extrêmement rapide de se rendre du centre-ville à Stoneham. Est-ce que pour la Ville de Stoneham, c'est un secteur prioritaire de développement?

2345 Est-ce qu'il y a des mesures de contrôle intérimaire pour empêcher le développement par le ministère des Affaires municipales, comme ça s'était fait dans la première phase du prolongement de l'autoroute il y a quelques années?

2350 Et compte tenu que la majorité des résidences, dans le secteur autour du boulevard Talbot actuellement, n'ont aucun... la plupart n'ont pas de système de rejet conforme des eaux usées, que ça cause déjà des problèmes de pollution diffuse dans la rivière des Hurons, qu'est-ce qu'on va faire? On va venir aggraver ces problèmes-là? Et quelles mesures qui vont être prises pour déjà corriger les problèmes qui sont en place?

LA PRÉSIDENTE :

2355 Bon. Peut-être, on va mettre de côté la quatrième question, c'est-à-dire pour ce qui est des aspects sur le système... les égouts et tout ça.

2360 La question de développement urbain, de l'étalement urbain, on va d'abord poser la question là-dessus.

Alors, d'abord monsieur Bergeron, mais je vais demander à la municipalité peut-être de répondre aussi, peut-être vous approcher pour pouvoir répondre à la question.

2365 Alors donc, monsieur Bergeron, concernant les répercussions que pourrait avoir le projet pour les secteurs qui vont être déviés, si on peut dire, et qui vont être rétrocedés, est-ce que ces aspects-là ont été évalués en termes de répercussions dans le projet, entre autres, l'effet sur l'étalement urbain?

2370 **M. LUC BERGERON :**

 D'abord, j'aimerais préciser que, oui, le choix du promoteur, c'est la voie de contournement, mais c'était également le choix de la municipalité, puis c'était également le choix de la grande majorité de la population que nous avons consultée au mois d'avril, au mois de novembre puis au mois de février dernier. Donc, c'est un choix, je pense qui... sans faire l'unanimité, qui faisait consensus dans le milieu.

2375 Deuxièmement, je pense que l'étalement urbain, ce n'est pas la voie de contournement qui va favoriser l'étalement urbain. On l'a répété, répété et répété, il n'y aura aucun accès résidentiel et commercial sur la voie de contournement. Donc, ça ne peut pas être la voie de contournement qui va être un facteur d'étalement urbain, il n'y aura aucune habitation qui va pouvoir s'implanter le long du quatre voies séparées par un terre-plein.

2380 Pour ce qui est du principe, ou si on veut, du concept d'étalement urbain dans Stoneham, ce n'est pas, je pense, la présence du quatre voies séparées qui va favoriser ça, c'est plutôt les règlements d'urbanisme de la municipalité, les terrains qui sont encore à lotir, et cetera.

2385 Donc, en tout cas, nous, on n'a pas fait d'analyse sur les effets sur l'étalement urbain, je répète, ce n'est pas le quatre voies séparées qui va favoriser ça, il n'y aura pas de résidences qui vont pouvoir s'implanter le long du quatre voies.

2390 **LA PRÉSIDENTE :**

 O.K. Alors, d'abord peut-être pour la MRC, pour demander : est-ce que le projet est conforme ou répond aux attentes ou est en conformité avec le schéma d'aménagement? Et est-ce que ça a été évalué ou est-ce qu'il y a eu des demandes de la MRC à cet égard-là ou des répercussions qui font craindre certains aspects du projet pour la MRC?

2395 **M. CLAUDE LANGLOIS :**

2400 Bien, Madame la Présidente, au niveau des demandes à la MRC, non, la MRC n'a pas eu de demandes gouvernementales de la part soit du ministère des Transports ou du ministère des Affaires municipales, tel que le prévoit le canal de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Alors, de ce côté-là, la MRC n'a pas été formellement interpellée pour donner son avis par rapport à son schéma d'aménagement qui est révisé, par ailleurs, et qui est entré en vigueur depuis le 15 juillet 2004.

2405 **LA PRÉSIDENTE :**

2410 O.K. Mais est-ce que la MRC est à même de nous dire si le projet présenté est en conformité avec le schéma révisé?

M. CLAUDE LANGLOIS :

2415 Est-ce qu'il est conforme, est-ce qu'il n'est pas conforme? Je vous dirais que le schéma d'aménagement révisé fait mention du projet. Maintenant, il n'y a pas de position claire à savoir, par exemple, le projet apparaît souhaitable, par exemple, aux yeux du Conseil des maires. Alors, il n'y a pas d'énoncé de ce type-là au schéma d'aménagement révisé.

2420 Alors, le schéma d'aménagement se résume ou se contente de faire mention du projet, tel qu'il a été demandé par le ministère des Transports via les avis gouvernementaux qu'on a eus. Alors, au-delà de ça, le schéma d'aménagement, c'est plus en termes d'orientation de qualité de vie, par exemple, qu'il va intervenir ou enfin, qu'il va conditionner, par exemple, un éventuel avis là-dessus.

2425

Alors, pour répondre simplement à la question, il n'y a pas de position claire qui est prise, là, par rapport au schéma d'aménagement sur ce projet-là.

LA PRÉSIDENTE :

2430

Et est-ce qu'il y a des intentions de la MRC de se positionner à cet égard-là? Est-ce qu'il y a déjà des intentions des maires ou des représentants des élus de la MRC qui ont l'intention de poser des questions ou de se prononcer?

2435

M. CLAUDE LANGLOIS :

À ma connaissance, pour l'instant, non. Vous savez comment fonctionne une MRC. Alors, une MRC est composée évidemment des municipalités composantes et, évidemment, ce type de dossier-là se traite à la volonté des élus de la MRC de la Jacques-Cartier de façon très étroite avec la municipalité, comme tous les autres dossiers de cette nature-là.

2440

Et pour toutes sortes de raisons, depuis 2002 finalement, la MRC n'a pas été appelée à intervenir dans ce dossier-là, ce qui fait que c'est plutôt la municipalité locale, donc Stoneham-et-Tewkesbury, qui a travaillé le dossier de façon étroite avec les gens du ministère des Transports.

2445

Alors, dans ce contexte-là, le Conseil des maires n'a pas été interpellé et donc, ne prendra pas, en tout cas, n'a pas pris l'initiative à ce jour, d'intervenir et de donner son opinion sur le projet.

2450

LA PRÉSIDENTE :

Donc, mais on comprend que dans les orientations actuelles du schéma d'aménagement, le projet ne va pas à l'encontre particulièrement d'un projet de la MRC pour le site envisagé, là, d'élargissement de la route et tout ça, il ne va pas à l'encontre du schéma actuel?

2455

M. CLAUDE LANGLOIS :

Bien, on n'en a pas fait une analyse dans ce sens-là. C'est sûr que si on prend, par exemple, le parc du mont Wright, bon, au niveau du schéma d'aménagement, c'est affecté conservation.

2460

LA PRÉSIDENTE :

Oui

2465

M. CLAUDE LANGLOIS :

Alors, bon, l'impact du projet sur le parc, évidemment, on le connaît. Maintenant, est-ce que c'est une source de non-conformité? Il faudrait en discuter avec le Conseil des maires.

2470

Puis ça implique aussi -- c'est un questionnement que j'avais avec mon collègue tout à l'heure de la Ville de Québec, la question qu'on se posait, c'était de savoir est-ce que ce type de projet là nécessite, par exemple, une autorisation... pas une autorisation mais une demande plus formelle auprès de la MRC à savoir est-ce qu'effectivement, c'est conforme ou non au schéma d'aménagement révisé?

2475

En tout cas, à ce jour, on n'a pas eu de demande, alors on n'a pas eu à se pencher et à étudier de façon spécifique la conformité du projet au schéma d'aménagement.

2480

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je demanderais maintenant à madame Fabienne Mathieu de la municipalité des Cantons-Unis, Stoneham-et-Tewkesbury, concernant le projet et en regard du plan d'urbanisme, est-ce que d'abord le projet est conforme avec les orientations du plan d'urbanisme de la municipalité?

2485

Mme FABIENNE MATHIEU :

Écoutez, notre plan d'urbanisme est assez vieux et il n'a pas encore été révisé suite à l'entrée en vigueur, justement, du nouveau schéma. Alors, je vous dirais qu'il n'est pas fait mention dans le plan d'urbanisme d'objectifs précis par rapport à ce projet-là, ce qui aurait dû être le cas s'il avait été révisé, étant donné l'ampleur du projet.

2490

Maintenant, je vais me permettre de répondre à deux questions, la vôtre...

2495

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2500 **Mme FABIENNE MATHIEU :**

... et peut-être celle de monsieur Turgeon.

2505 **LA PRÉSIDENTE :**

J'allais aussi rajouter pour concernant l'étalement, les impacts et répercussions sur les orientations de la municipalité à l'égard du développement.

2510 **Mme FABIENNE MATHIEU :**

O.K. Donc, il y a deux aspects. Il faut savoir que dans le règlement de zonage de Stoneham, contrairement peut-être avec certains règlements de grandes villes, il n'est pas fait mention, dans la grille des usages autorisés, d'un usage d'autoroute, O.K., nulle part.

2515 On ne retrouve pas ça comme usage, on prend pour acquis que c'est tellement des usages à vocation publique qu'on leur donne un petit peu le pouvoir de passer partout. Ce n'est peut-être pas une bonne chose mais en tout cas, c'est comme ça qu'on agissait il y a une dizaine d'années quand on rédigeait des règlements de zonage. Alors, de ce côté-là, il n'y a pas vraiment de non-conformité, mais il n'y a pas de conformité non plus. C'est aussi clair que ça.
2520 Bon. Ça, c'est pour l'aspect donc plan d'urbanisme et zonage en regard du projet de la route.

Maintenant, si je comprends bien la question de monsieur Turgeon en regard de l'étalement urbain, ce n'est pas par rapport à la voie de contournement mais peut-être plus par rapport au futur boulevard, au boulevard Talbot qui va...

2525 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Le tronçon résiduel, là.

2530 **Mme FABIENNE MATHIEU :**

O.K. Le tronçon résiduel, l'avenir du tronçon résiduel. C'est bien ça?

2535 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

Mme FABIENNE MATHIEU :

2540 O.K. Donc, il y a un périmètre urbain à Stoneham, comme dans toutes les municipalités maintenant, et il y a un tout petit tronçon dans lequel se situe Pétro-Canada et quelques petits commerces qui font partie du périmètre urbain. O.K. Tout le reste du boulevard Talbot actuel, donc qui deviendrait une rue plus locale, là, est en dehors, donc est en dehors du périmètre

2545 d'urbanisation. Cependant, il faut savoir que ce n'est pas parce qu'on est en dehors du périmètre d'urbanisation qu'on ne peut rien faire.

2550 Cependant, actuellement, suite à une étude qui a été faite en collaboration avec le MTQ dans les années 98, qui s'appelait *Positionnement d'un corridor routier à Stoneham*, qui est toute une étude qui réfère justement à un boulevard à quatre voies dans l'axe de la 175, suite à ça, il y a un moratoire qui a été implanté à Stoneham dans les années 98, qui imposait des normes extrêmement sévères en vue justement de réduire toutes les possibilités de développement en bordure du boulevard Talbot et ce, pour des raisons de sécurité parce qu'on sait depuis très longtemps, là, que les accès, là, en bordure du boulevard, c'est dangereux. Donc, la municipalité a mis en place un moratoire qui a duré deux ans et qui a bloqué tout développement en bordure
2555 du boulevard Talbot.

Suite à ce moratoire-là et à l'abandon du projet de corridor routier, on a implanté des normes qui font en sorte que les possibilités de nouvelles constructions sont très limitées.

2560 Je vous donne un exemple. Il faut avoir un frontage de 150 mètres, il faut pouvoir situer son bâtiment à 50 mètres de profondeur, il faut avoir une superficie minimum de 8000 mètres carrés. Donc, c'est assez limitatif quand même et ça a réduit, je pense, de 90 % les nouvelles constructions en bordure du boulevard Talbot depuis 1998, l'année où ces normes-là sont entrées en construction.

2565 Il y a quand même des exceptions comme toujours, c'est qu'il existait quand même certains droits acquis. Donc, les constructions qui se sont construites depuis cette époque-là, ça relève des droits acquis.

2570 Maintenant, l'avenir. L'avenir du boulevard du Talbot, ça nous préoccupe beaucoup parce que nous, on est une municipalité où les services publics coûtent très cher en raison justement de la linéarité de notre développement et de l'éclatement de nos pôles.

2575 On est constitué de trois pôles, Saint-Adolphe, justement, qui est concerné par le projet, Tewkesbury qui est un autre bout et le village au centre. Alors, on a un nombre de kilomètres astronomique de routes pour une population très faible de 5 000 habitants. Et ça nous coûte très cher desservir ces gens-là parce qu'on voyage tout le temps, on est toujours sur la route. On a des équipements monstrueux parce que, justement, les routes sont en pente, et cetera. Donc, la municipalité n'a pas du tout l'intention de faire de l'étalement urbain, elle voudrait, en tout cas, ne
2580 pas en faire.

2585 Cependant, le marché étant ce qu'il est, plus la Ville de Québec coûte cher à développer, plus les gens s'en vont vers l'extérieur parce que les terrains coûtent moins cher. Alors, à Stoneham, dans ces secteurs-là, il n'y a pas d'aqueduc et d'égout, il y a juste de l'aqueduc et d'égout au village.

Donc, on se retrouve avec des terrains qui sont en vente à des valeurs relativement faibles et il ne faut pas se le cacher, c'est des beaux panoramas, c'est des beaux secteurs. Ça peut avoir une attractivité très intéressante.

2590

Alors, on se questionne nous-mêmes à l'interne, à savoir quelles mesures va-t-on pouvoir mettre en place justement pour éviter que la pression qui va être exercée par cette route qui va être là, qui va être quand même très intéressante en termes de circulation, et le coût que ça va coûter de l'entretenir, est-ce que ça ne va pas pousser les propriétaires ou des promoteurs à justifier des demandes d'amendement au zonage pour justement faire de l'étalement urbain le long de cette route-là? C'est notre dilemme.

2595

LA PRÉSIDENTE :

2600

Monsieur Turgeon, vous avez votre réponse?

M. ALEXANDRE TURGEON :

J'aimerais juste, Madame la Présidente, que vous renvoyiez peut-être la balle, d'une part, au ministère de l'Environnement au niveau de la directive, au niveau des questions complémentaires par rapport... et en lien avec la réponse que monsieur Bergeron vous a donnée, à savoir l'autoroute elle-même ne crée pas de l'étalement urbain. Comme si on disait que la 25, à Montréal, ne créera pas d'étalement urbain parce qu'il n'y aura pas de bungalows qui vont pouvoir avoir leur entrée directe sur l'autoroute. Et le Ministère qui vous dit candidement, le promoteur qui vous dit candidement : «Bien nous, on ne regarde par ça, l'autoroute elle-même, elle n'a pas d'impact»...

2605

2610

LA PRÉSIDENTE :

2615

Donc, votre question pour...

M. ALEXANDRE TURGEON :

... alors que la municipalité vous confirme qu'il va y avoir impact et donc...

2620

LA PRÉSIDENTE :

Votre question pour le ministère du Développement durable, c'est que si dans la directive...

2625

M. ALEXANDRE TURGEON :

Bien, dans les directives ou dans les questions complémentaires et dans tous les documents qui ne sont toujours pas déposés pour satisfaire les exigences de l'étude d'impact, si cette question-là a été posée ou va être posée sur... c'est-à-dire les impacts sur le développement résidentiel?

2630

LA PRÉSIDENTE :

2635 Monsieur Juneau.

M. NICOLAS JUNEAU :

2640 Oui. Il y a plusieurs questions dans une question, j'ai l'impression, là. Pour ce qui est...

LA PRÉSIDENTE :

2645 D'abord, dans le cadre de la directive du Ministère ou des documents ou de ce qui préoccupe le Ministère, est-ce qu'il y a des éléments qui tiennent compte des répercussions d'un projet sur l'étalement urbain éventuel qui pourrait...

M. NICOLAS JUNEAU :

2650 Oui, effectivement, l'étalement urbain peut être un impact important dans un projet routier, c'est évident. Donc, si c'est le cas, on doit en tenir compte dans le traitement du dossier.

2655 Dans ce cas-ci, ça n'a pas été évalué en profondeur dans le sens qu'on n'a pas poussé dans ce sens-là parce qu'on ne considérait pas qu'il y avait un danger important au niveau du développement urbain, parce qu'on parle d'un contournement et non... ce n'est pas un nouveau territoire qu'on ouvre nécessairement, c'est plus un lien qui est existant, qui est problématique au niveau, entre autres, là, on parlait de sécurité, d'accès, de qualité de vie, si on le refaisait dans l'axe actuel, donc le contournement a été privilégié.

2660 C'est certain qu'il faut faire attention dans le sens que ça peut devenir une problématique, là, sauf qu'il faut s'assurer que ça respecte aussi le schéma d'aménagement, les règlements municipaux, puis c'est à ça que je voulais intervenir, là, tantôt, je voulais intervenir.

LA PRÉSIDENTE :

2665 Oui, allez-y.

M. NICOLAS JUNEAU :

2670 En vertu de l'article 8 du règlement relatif à l'application de la Loi sur la qualité de l'environnement, quand le promoteur demande un certificat d'autorisation en vertu de l'article 22, il doit déposer une attestation au ministre du Développement durable et de l'Environnement et des Parcs comme quoi il n'y a pas de contrevenance à la réglementation municipale. Donc, là, à ce moment-là, on s'assure que c'est cohérent avec les règlements locaux que les gens se sont donnés sur le terrain.

2675

LA PRÉSIDENTE :

Donc, on comprend quand même qu'il n'y a pas de spécificité dans la directive en regard des répercussions que pourrait avoir un projet sur l'étalement urbain?

2680

M. NICOLAS JUNEAU :

Il faudrait vérifier si le mot «étalement urbain» se retrouve dans la directive ou non, mais l'étalement urbain peut être un impact.

2685

Donc, dans un cas d'un projet où, par exemple, on ouvrirait un territoire, c'est certain que le Ministère questionnerait beaucoup. On peut regarder, là, dans les derniers dossiers qui sont passés aux évaluations environnementales, on peut parler du dossier de Du Vallon qui a été amplement fait question de l'étalement urbain.

2690

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2695

M. NICOLAS JUNEAU :

Dans ce cas-là, on a traité plus en profondeur parce qu'on voyait une problématique, donc c'est un impact important dans le traitement.

2700

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je poserais aussi la question au représentant de la Ville de Québec. Je sais que c'est la ville à côté quand même, mais est-ce que, en regard du dossier que vous regardez dans votre secteur, il y a des aspects qui vous préoccupent plus que d'autres? Celui de la problématique de l'étalement urbain quand, dans une municipalité limitrophe, il y a un projet qui peut avoir un impact éventuel sur du développement, en quoi la municipalité, c'est-à-dire la ville limitrophe peut avoir des répercussions? Est-ce que ça vous inquiète?

2705

M. DAVID DUVAL :

2710

Ces questions-là reviennent fréquemment et je pourrais dire que dans le cadre de l'élaboration du plan directeur d'aménagement et de développement, là, le PDAD, que la Ville s'apprête à terminer à l'heure actuelle, il a été abondamment question de ces questions-là d'étalement urbain, du contrôle du développement dans les parties... à l'intérieur même du territoire de la Ville de Québec, dans les parties qui sont plus au nord, plus à l'ouest et plus à l'est et, effectivement, les territoires donc Saint-Augustin, Val-Bélair, les anciennes municipalités de Saint-Augustin, Val-Bélair, partie de Lac Saint-Charles et compagnie.

2715

Pour la Ville de Québec, ce qui est mis de l'avant dans le PDAD qui va être adopté vraisemblablement, là, d'ici la fin juin, c'est d'avoir un équilibre. On ne peut pas forcer les gens à habiter à un endroit. Alors, la Ville, ce qu'elle essaie de faire, c'est en optimisant les

2720

infrastructures, ses investissements en... et en dosant ses investissements en infrastructures, de permettre du développement tant dans les parties centrales, tant dans les parties plus au nord.

2725 Bon. Je pourrais dire qu'au niveau des discussions qu'on a eues, on se dit que si tout le monde avait une approche aussi raisonnée puis aussi calculée du développement, on permettrait aux gens d'aller s'établir où ils veulent mais, en même temps, on prendrait en considération l'ensemble des coûts que cela implique.

2730 Alors, si cet exercice-là pouvait être fait sur l'ensemble du territoire de la CMQ, on limiterait l'étalement urbain ou, à tout le moins, on ferait payer les véritables coûts du développement aux gens qui désirent s'implanter à des endroits plus éloignés.

LA PRÉSIDENTE :

2735 Merci. Merci, monsieur Turgeon.

M. ALEXANDRE TURGEON :

2740 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2745 Mon collègue aurait peut-être une autre question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2750 Concernant justement la question urbaine, si on veut, dans le projet actuel, ce qu'on peut remarquer, c'est que le périmètre urbain va être coupé, en fait, le tracé traverse une partie du périmètre urbain, ce qui fait qu'on peut pratiquement penser que la partie située à l'est, au sud-est, serait enclavée, d'une certaine façon. Est-ce que la Ville prévoit revoir la définition du périmètre urbain dans le cadre du projet où éventuellement si le projet se réalise?

Mme FABIENNE MATHIEU :

2755 Il faut savoir qu'en dehors de la permission de construire à l'intérieur du périmètre urbain, il existe toujours, en général, dans tous les schémas d'aménagement, une possibilité de construire en bordure des routes existantes, ce qui est le cas du boulevard Talbot. O.K.

2760 Alors, c'est bien certain que ça, ça va être respecté, je l'espère de tout cœur, et qu'on n'en profitera pas pour agrandir le périmètre urbain.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2765 Donc, l'intention n'est pas d'agrandir... de redéfinir le périmètre urbain?

Mme FABIENNE MATHIEU :

Ah, non, non, non, non.

2770

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non?

2775

Mme FABIENNE MATHIEU :

Je ne penserais pas que ce soit dans les volontés de la municipalité, pas du tout.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2780

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2785

Alors, je vais appeler un prochain intervenant, madame Julie Molard de l'Association forestière Québec métropolitain. Alors bienvenue, madame Molard.

Mme JULIE MOLARD :

2790

Oui, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

Votre première question?

2795

Mme JULIE MOLARD :

Bon, j'avais préparé plusieurs questions, en fait il y en a une qui a été posée par monsieur Turgeon, ça fait que ça m'évitera de la poser. Je vais m'attarder plus au niveau du parc de la forêt ancienne du mont Wright.

2800

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

2805

Mme JULIE MOLARD :

L'association forestière a été impliquée dans la mise en valeur et la conservation du parc depuis juin 2002 avec la municipalité des Cantons-Unis de Stoneham-et-Tewkesbury. C'est un site où il y a deux écosystèmes forestiers exceptionnels qui sont reconnus par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, et donc il a été ouvert au public en 2002 suite à des

2810

aménagements qui ont été apportés dans le parc, que ce soit sentiers, panneaux d'interprétation, de sensibilisation. Ça représente environ plus de 250 000 \$ d'investissement depuis 2002, et beaucoup d'énergie et de partenariats.

2815

Bon. Ma première question, c'est quelle sera l'accessibilité du parc... au parc, en fait, à partir de la route 175 et aussi à partir de la future autoroute effectivement, si elle va en voie de contournement, pendant les travaux et après les travaux, concernant autant les véhicules, les piétons et les cyclistes?

2820

LA PRÉSIDENTE :

Alors monsieur Bergeron, est-ce qu'il y a moyen de voir à l'écran aussi la configuration de... la configuration actuelle avec ce qui est prévu dans le projet?

2825

M. LUC BERGERON :

Oui, je vais demander à monsieur Claude Sirois de répondre à la question.

2830

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Sirois?

M. CLAUDE SIROIS :

2835

Donc on parlait d'accessibilité du parc, c'est bien ça? Donc effectivement, dans le tracé qui est proposé, la partie route à quatre voies séparées pour ce qui est dans le parc du mont Wright serait juxtaposée à la route 175 actuelle.

2840

Donc ce qui signifie qu'il y a une partie du stationnement d'ailleurs qui est utilisée présentement pour l'accès, qui devrait être... qui pourrait rester au même endroit mais pourrait être réaménagée et l'accessibilité se ferait par la voie de desserte qui serait construite, là, qui longerait la route à quatre voies séparées.

2845

Ça fait qu'on va voir à cet endroit-là. Donc l'accès se ferait par cet endroit-là, par l'échangeur du secteur, là, de la rue Crawford, ensuite la route... la voie de desserte permettrait d'accéder au stationnement pour les gens en voiture.

2850

Évidemment, le stationnement va être... serait réaménagé, les sentiers qui seraient touchés, là, par le tracé aussi, là; en fait, tous les éléments qui vont être touchés à ce moment-là vont être remis en ordre dans le parc.

2855

Évidemment, donc, à partir de cet endroit-là, étant donné que le stationnement serait situé à l'est de la route à quatre voies séparées, bien les sentiers pour se rendre à la forêt ancienne, là, seraient accessibles à partir du stationnement.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va, madame Molard?

2860

M. LUC BERGERON :

Une autre chose.

2865

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. LUC BERGERON :

2870

C'est que la municipalité nous a demandé, puis on a accepté récemment : il y aura pour, si on veut, connecter la partie du parc du mont Wright qui est située à l'ouest de la route 175 actuelle, donc qui va être coupée par le nouveau quatre voies, le Ministère va construire un tunnel, accès piétonnier seulement, parce qu'il faut comprendre que dans le parc du mont Wright, les ski-doods, les quads, les cyclistes, c'est interdit, donc on aura un tunnel qui va permettre de relier l'ouest et l'est du parc pour des accès piétons.

2875

Et déjà le long de la rivière, la municipalité plus à l'ouest avait déjà des sentiers piétons, donc on va être capable de connecter, donc, ces sentiers piétons là le long de la rivière avec l'est du parc du mont Wright.

2880

LA PRÉSIDENTE :

Donc ça comprend les vélos aussi?

2885

M. LUC BERGERON :

Pardon?

2890

LA PRÉSIDENTE :

Ça ne comprend pas les vélos, c'est ça que vous dites à la question de madame Molard? L'accès qui serait à l'ouest?

2895

M. LUC BERGERON :

Bien, le tunnel – ça pourrait être les vélos – mais le tunnel, c'est un tunnel piétonnier, dans le sens que ce ne sera pas un tunnel pour les motoneigistes ou les quads, là.

2900

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. LUC BERGERON :

2905

Donc ça va être un tunnel qui va être quand même d'accès réduit, mais qui va être un tunnel tout à fait sécuritaire puis qui va permettre aux usagers, là, de pouvoir circuler de l'est à l'ouest du parc sans aucune problématique de sécurité, là.

2910

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Ça va, madame Molard?

Mme JULIE MOLARD :

2915

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2920

Peut-être qu'on pourrait compléter avec... pour la municipalité aussi, en regard de ce qui a été investi jusqu'à maintenant, là, pour le parc du mont Wright?

On comprend d'abord que le parc, c'est une gestion municipale?

2925

Mme FABIENNE MATHIEU :

C'est un don, c'est un don qui a été fait à la municipalité par une famille souche.

LA PRÉSIDENTE :

2930

O.K.

Mme FABIENNE MATHIEU :

2935

C'est une grande partie de l'histoire de Stoneham et c'est une... sa caractéristique, c'est une famille qui vivait exclusivement, là, de la production minimale de sa terre. Donc il y a – c'est pour ça d'ailleurs qu'il y a une forêt ancienne, c'est parce qu'elle n'a jamais fait l'objet d'aucune coupe intensive.

2940

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

Mme FABIENNE MATHIEU :

2945

Alors quand la municipalité en est devenue propriétaire après une bataille juridique avec différentes personnes qui s'étaient approprié le testament, on a cherché une collaboration avec un organisme qui était habilité à la mettre en valeur, là, qui...

2950 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

Mme FABIENNE MATHIEU :

2955

Alors c'est de là qu'est née la collaboration avec l'Association forestière du Québec métropolitain.

2960

Et nous, on a évidemment investi beaucoup étant donné que c'est un parc qui est très proche du cœur du village, c'est un boisé exceptionnel et duquel on a une vue panoramique extraordinaire sur l'ensemble de la vallée.

2965

La collaboration date de quatre ans, je pense, trois, quatre ans, elle est encore très active puisqu'on a confié la gestion du parc à l'Association forestière et on travaille en collaboration avec eux.

2970

Pour nous c'est un point majeur parce que ça attire de plus en plus de touristes chez nous. C'est des gens qui aiment la nature, il se fait beaucoup d'escalade; c'est un parc où il y a des parois rocheuses, c'est un... toutes sortes d'escalades, mêmes spécialisées, que je ne connaissais pas, là, de l'escalade à main nue.

2975

Il y a vraiment une attraction très importante et on avait... on a comme... on avait comme projet et on a encore comme projet de chaque année investir dans l'aménagement des infrastructures, on vise à installer un bâtiment d'accueil, des toilettes. On avait même regardé au début pour en faire un centre touristique parce qu'on n'a pas vraiment de kiosque d'information touristique sur cette artère-là.

2980

Donc c'est sûr qu'il y avait beaucoup de projets et je dois vous dire que quand la première version du Ministère est arrivée au niveau où ils passaient, là... en tout cas, vraiment beaucoup plus à l'intérieur de la forêt, pour nous c'était une catastrophe.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2985

Mme FABIENNE MATHIEU :

2990

Là, ça s'est amélioré parce qu'elle se rapproche, c'est presque... elle est collée pratiquement au boulevard.

Bon, là, le Ministère nous a dit que toutes les terres qui allaient être acquises dans le cadre du projet, qui entouraient le mont Wright, nous seraient rétrocédées et je suis contente parce que ça grossit chaque fois qu'on en parle : on est rendu à 10 hectares, c'est formidable!

2995 Mais là, évidemment, il y a une partie du parc qui se trouve de l'autre côté de la route 175 qui n'est pas aménagée actuellement et qui pourrait être intéressante, là, pour un lien cyclable le long de la rivière des Hurons, ça serait à évaluer, mais qui pourrait nous permettre de lier Saint-Adolphe à cette partie de... au village. On pourrait relier le village à Saint-Adolphe avec une piste cyclable sur ces terrains-là.

3000

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Votre deuxième question, madame Molard?

3005

Mme JULIE MOLARD :

En fait, ça va un peu dans le sens de la première : si j'ai bien compris, le stationnement va être en partie relocalisé et ça va être aux frais du MTQ, si j'ai bien compris.

3010

Par contre, il y a d'autres frais qui se rattachent à ça, par exemple les panneaux de signalisation ou le panneau d'accueil où on retrouve vraiment le plan du... la carte de la forêt du parc et l'accessibilité aussi au parc.

3015

Donc c'est tout des choses, là, je ne sais pas si la municipalité a évalué ces aspects-là, que ce soit au niveau tant du panneau d'accueil, on a fait une brochure d'information, on retrouve aussi la carte avec l'accessibilité au mont Wright; l'affichage aussi, on a un affichage actuellement sur la route 175, c'est quoi qui va être possible de faire pour justement afficher, là, pour que les gens puissent facilement accéder au parc?

3020

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors...

3025

Mme JULIE MOLARD :

Et est-ce que...

LA PRÉSIDENTE :

3030

Oui?

Mme JULIE MOLARD :

3035 ... ils vont pouvoir accéder des deux côtés, en fait? Moi, je n'ai pas très bien saisi, là, où est-ce que les gens allaient passer en voiture s'ils viennent depuis le Saguenay ou s'ils viennent depuis Québec.

LA PRÉSIDENTE :

3040 Oui, monsieur Bergeron, d'abord, pour la question de l'affichage, on comprend : est-ce que la réponse est la même que ce que vous avez donné un peu plus tôt hier?

M. LUC BERGERON :

3045 Pas du tout.

LA PRÉSIDENTE :

3050 Non?

M. LUC BERGERON :

Non.

3055 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

M. LUC BERGERON :

3060 Dans le cadre des sites exceptionnels, le Ministère peut signaler les sites exceptionnels. Ça sera le cas du parc du mont Wright. On a déjà donné notre engagement auprès de la municipalité que... ça a fait l'objet d'une demande de la municipalité qu'à terme, lorsque la route va être construite, qu'on puisse signaler via le quatre voies séparées l'accessibilité au mont Wright; on s'est engagé à le faire, donc oui, il y aura de la signalisation qui permettra l'acheminement au parc du mont Wright.

3070 On a expliqué tantôt – peut-être qu'on pourrait remonter l'échangeur – donc on a expliqué tantôt qu'à l'échangeur, donc quelqu'un qui vient de Québec, qui vient sur le quatre voies, il va y avoir une bretelle d'autoroute qui va conduire à une voie de service qui va nous mener au stationnement, ici. Puis de l'autre côté, quelqu'un qui s'en vient du Saguenay va pouvoir, à partir du même échangeur, donc sortir ici, prendre le viaduc et reprendre la même voie de service jusqu'au stationnement.

3075 Donc oui, effectivement, donc ça a été prévu en termes d'accessibilité, on comprend puis on... dans les négociations puis dans les discussions qu'on a eues depuis des nombreux mois avec la municipalité, on comprend que c'est une grande préoccupation.

3080 Madame Mathieu en a parlé tantôt. Juste pour la compréhension des gens, là : au départ, lorsque le premier projet avait été présenté en avril 2004, le tracé, au lieu de se coller sur la 175, filait tout droit, là, donc on... effectivement on empiétait davantage, si on veut, dans la partie parc. Donc sur la pression de la municipalité, donc on s'est collé sur la 175 actuelle et c'est ce qui nous a permis de récupérer, là...

3085 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

3090 **M. LUC BERGERON :**

... -- vous comprendrez que lorsqu'on passait tout droit, on passait directement sur et le stationnement et les ruines du mont Wright, donc avec ce nouveau tracé-là on conserve les deux, et le stationnement et les ruines.

3095 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc on comprend que le stationnement n'est pas déplacé?

3100 **M. LUC BERGERON :**

Il va être touché en partie, mais il va être réaménagé au même endroit, là, c'est juste que...

3105 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Et les réaménagements vont tenir compte des installations, là... en tout cas, il y aura des discussions pour les installations actuelles ou... que les gens s'y retrouvent aussi en termes d'installations puis de visibilité dans le stationnement, là?

3110 **M. LUC BERGERON :**

Tout à fait.

3115 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

3120 **M. LUC BERGERON :**

L'engagement que le Ministère a pris auprès de la municipalité, c'est que tous les travaux qui vont être reliés à l'implantation du quatre voies, on ne refilera aucun coût à la municipalité. Donc effectivement, s'il y a de la signalisation à relocaliser, des équipements à réaménager, ça va être aux frais du Ministère.

3125 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Madame... oui, peut-être une question, madame Auclair?

3130 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :**

Monsieur Turgeon, bon, avec le nouveau tracé, avec l'optimisation, les superficies qui vont toucher le parc du mont Wright vont changer, en fait? Auparavant, on parlait d'un déboisement sur une superficie de 4,8 hectares, maintenant ça va être réduit à 3,5. Mais hier, vous avez mentionné qu'il y aurait compensation en cédant au parc une série de terrains en bordure de l'autoroute.

3135 Est-ce que vous pouvez me donner une appréciation, là, de la comparaison en termes de valeur écologique de ces terrains-là comparativement à ceux qui vont être perdus par la nouvelle emprise?

3140

M. LUC BERGERON :

Je vais demander à monsieur Sirois de vous donner l'information.

3145 **M. CLAUDE SIROIS :**

J'ai l'information à quelque part, je pourrais peut-être vérifier, là, je sais que je l'ai pas loin. Je pourrais vous revenir tout à l'heure avec quel genre, mais c'est quand même des espèces forestières qui sont à peu près du même style que celles qui sont touchées, je crois que c'est peut-être même un petit peu de meilleure qualité, parce qu'on a quand même un secteur qui est en régénération dans les sections qui sont... qui seraient déboisées, qui sont appelés «feuillus intolérants», là, donc c'est des secteurs qui sont peut-être un peu plus matures, un petit peu plus loin.

3155 Par contre, il y a une partie des terrains qui serait cédée, il y a quand même la ligne de transport d'énergie qui passe dans ce secteur-là; vous voyez sur le plan qu'on a indiqué ici – le point est un peu petit.

3160 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :**

Hum hum.

M. CLAUDE SIROIS :

3165 On voit ici qu'on a quand même l'emprise de la ligne de transport d'énergie dans les terrains qui seraient...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

3170 Cédés. O.K.

M. CLAUDE SIROIS :

3175 ... qui seraient cédés au parc. Mais je pourrai vous donner le détail, là, des espèces forestières, là, qui seraient rétrocédées et celles qui seraient déboisées aussi.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

3180 Maintenant j'aimerais demander au ministère des Ressources naturelles et de la Faune : est-ce que vous avez des préoccupations particulières quant à la question d'empiètement, là, dans le parc du mont Wright? Et surtout en fonction, là, de la présence des écosystèmes exceptionnels?

M. DANIEL TREMBLAY :

3185 Bon. J'ai lu la documentation qui était fournie puis j'ai parlé avec monsieur Richard Armstrong de notre division de l'Environnement forestier; il appert que l'écosystème forestier exceptionnel n'est pas touché par la future route parce qu'il est situé à l'est de l'Hydro, de la ligne de transport d'énergie, donc les forêts anciennes ne sont pas touchées d'aucune manière, puis à 3190 ce moment-là, pour nous, pour l'aspect forestier, il n'y a pas de problème qui serait causé là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

3195 Maintenant, est-ce que ce serait possible de nous déposer l'ensemble des investissements et des aménagements qui ont été effectués jusqu'à maintenant dans le parc du mont Wright?

Mme JULIE MOLARD :

3200 Oui, tout à fait.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

3205 Est-ce que vous avez un document?

Mme JULIE MOLARD :

Oui.

3210 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :**

Oui?

Mme JULIE MOLARD :

3215

Je peux vous déposer les documents, oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

3220

Ce serait bien d'avoir...

Mme JULIE MOLARD :

3225

Comme notre brochure d'information et tous les panneaux, là...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

Oui.

3230

Mme JULIE MOLARD :

... qui ont été réalisés, oui.

LA PRÉSIDENTE :

3235

Tout à fait.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

3240

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3245

M. LUC BERGERON :

Madame la Présidente, on vous inviterait à regarder l'acétate qui est au mur.

3250

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. LUC BERGERON :

3255

Donc on voit effectivement en vert, là, la partie parc du mont Wright...

LA PRÉSIDENTE :

3260 Hum.

M. LUC BERGERON :

3265 ... et on voit en vert foncé, là, ce qui est considéré par le ministère des Richesses naturelles comme ce qu'on appelle les forêts anciennes.

Donc on voit que le nouveau tracé n'interfère du tout avec le secteur de ce qu'on appelle les forêts anciennes, ce qui fait en sorte qu'on respectait ainsi les limites de ce qui était plus problématique en termes du parc.

3270

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors madame Molard, votre deuxième question?

3275

Mme JULIE MOLARD :

Il y avait une partie de la question qui n'a pas été répondue, c'est pendant les travaux, l'accessibilité pendant les travaux.

3280

LA PRÉSIDENTE :

3285 Oui, c'est vrai, excusez-moi. Durant les travaux, est-ce qu'il y a une période où... d'abord, à quel moment peut-être on se situe dans le calendrier des opérations prévues, là, les travaux prévus? Ou s'il n'est pas établi, qu'est-ce qui est prévu en termes d'accessibilité pour la période des travaux?

M. LUC BERGERON :

3290 Bon, comme on a déjà expliqué auparavant, nos calendriers de travaux ne sont nullement préparés pour le moment. On comprendra ici qu'on est bien en amont de la réalisation des travaux. On parle qu'on n'interviendra pas à Stoneham avant 2008-2009.

3295 Mais il est clair que, que ce soit pour la forêt du mont Wright ou n'importe quelle résidence, nous donnerons accès à toutes les propriétés en tout temps, même durant les travaux. Ça fait partie d'une des contraintes... un des enjeux des travaux et une des contraintes, c'est qu'on devra maintenir en tout temps et l'accessibilité et... autant aux résidences qu'à l'ensemble du territoire.

LA PRÉSIDENTE :

3300

O.K.

M. LUC BERGERON :

3305 Donc on devra s'organiser avec les travaux pour que l'accessibilité soit maintenue en tout temps.

LA PRÉSIDENTE :

3310 On comprendra qu'en dehors... je comprends qu'en dehors autrement dit des exigences que pourront avoir entre autres les différents ministères pour les milieux... pour les travaux pour certains types de milieux biophysiques, on comprendra que le Ministère va s'entendre avec les gestionnaires du parc du mont Wright pour déterminer d'abord peut-être une période pour laquelle il y aurait moins de répercussions, ou encore de toute façon donner une accessibilité, là,
3315 en tenant compte des impératifs des gestionnaires du parc?

M. LUC BERGERON :

Tout à fait.

3320

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Votre deuxième question?

3325

Mme JULIE MOLARD :

Là, c'est concernant plus sur l'ensemble du projet. Au niveau de la route 175, bon, on a vu qu'il y a certaines parties, là, qui vont rester en fait utilisées, mais...

3330

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

Mme JULIE MOLARD :

3335

... plus de façon locale, mais sur d'autres parties on n'a pas vraiment de données. La route, est-ce qu'elle va être démantelée, est-ce qu'elle va être revégétalisée, ou est-ce qu'elle va encore être utilisée? C'est dans ce sens-là.

3340

LA PRÉSIDENTE :

Alors monsieur Bergeron, en dehors des tronçons qui vont être rétrocédés, est-ce qu'il y en a d'abord des tronçons pour lesquels il y aura revitalisation, qu'il y aura des travaux, là, pour remettre en état naturel ou autre? Qu'est-ce qui est prévu?

3345

M. LUC BERGERON :

Oui, on va demander à monsieur Martel de répondre.

3350 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, monsieur Martel?

3355 **M. DONALD MARTEL :**

Oui. Alors je pourrais vous répondre peut-être pour la partie du 84 au 227.

LA PRÉSIDENTE :

3360 Hum hum.

M. DONALD MARTEL :

3365 Puis on pourra faire la transposition des aménagements qui vont être faits dans ce secteur-là pour la partie Stoneham, puis peut-être que quelqu'un pourra compléter, là, pour dire exactement où sont les tronçons.

3370 En gros, pour la partie de 143 kilomètres, on récupère 80 % de la route. Je vais peut-être... ça, c'est plutôt le paysage, je vais plutôt passer une diapo suivante... diapo suivante... O.K. Excusez-moi... O.K.

3375 Alors dans l'étude d'impact, il y a des mesures d'atténuation déjà qui sont prévues pour les aménagements paysagers en général; on a aussi dans cette diapositive-là les aménagements qui sont prévus dans les corridors abandonnés. Alors ça, c'est une figure qui apparaît dans le rapport principal de l'étude d'impact.

3380 Ce qui correspond un petit peu plus aux corridors abandonnés, c'est la figure ici, C-9E. On a les travaux de terrassement; ici, on voit l'ancienne chaussée, dans les parties de chaussée qu'on... dans les parties de corridors qui vont être abandonnées. Alors ce qu'on fait, c'est des travaux de terrassement pour intégrer notre corridor abandonné au paysage environnant et on y va avec des travaux de plantation. Ça fait qu'on a deux cas ici.

3385 Je vais passer à la diapositive suivante. Dans les plans et devis, on met pour la plupart du temps... ici, pour aider l'entrepreneur à procéder à ces travaux-là, on met quatre croquis type qui permettent encore une fois de mieux aménager le corridor abandonné à son paysage environnant. Ça fait qu'on a quatre cas ici qui permettent à l'entrepreneur de faire ses travaux de terrassement.

3390 Sur la diapo suivante, on va comprendre un petit mieux comment est-ce que ça se passe. On a ici un secteur de travaux qui a été réalisé en 2001, 2001 et 2002. Alors on est dans le secteur du lac Tourangeau puis vous voyez ici la position de la route qui était à l'époque.

3395

Alors durant les travaux de construction qui sont hors corridor ici, il fallait qu'on corrige les crêtes et des courbes, à ce moment-là les travaux se font à l'extérieur du corridor existant, la circulation peut demeurer sur la route en place, et lorsqu'on a terminé, c'est la partie de la route existante qui devient ce qu'on appelle un corridor abandonné.

3400

Sur la diapo suivante, vous allez avoir la même partie de route qui est encore existante, mais maintenant on voit les travaux de terrassement qui sont terminés, alors le ministère des Transports profite souvent de ces tronçons-là pour disposer de matériaux excédentaires. Peut-être qu'au cours des prochains jours, on aura la chance, là, de parler justement de la gestion des déblais, ça fait qu'on expliquera un petit peu plus à fond qu'est-ce qui en est.

3405

Alors la route qui était existante est réaménagée avec ces matériaux-là, on fait des travaux de terrassement, puis sur la photo que vous voyez ici, bien, il y a quand même une certaine partie des terrassements qui sont terminés; il reste les engazonnements et les plantations à compléter.

3410

Puis on a ici, sur les rives du lac Tourangeau, bien, une certaine stabilisation de talus, là, qui est faite avec de l'empierrement ou des matelas de fibre de bois.

LA PRÉSIDENTE :

3415

O.K.

M. DONALD MARTEL :

Alors voilà, ça répond un petit peu à la question.

3420

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Et pour ce qui est du tronçon de Stoneham, est-ce qu'on peut voir sur la route les endroits où justement ces travaux-là seront faits?

3425

M. LUC BERGERON :

Oui, ils sont surtout au nord du kilomètre 75.

LA PRÉSIDENTE :

3430

Oui?

M. LUC BERGERON :

3435

C'est la partie, là, qu'on voit des «X», donc la route ici va être abandonnée...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

3440

M. LUC BERGERON :

... et monsieur Martel vient d'exprimer, là, ce qu'on fera pour les corridors abandonnés, donc on va les... on va réaliser un terrassement pour... Évidemment, on va enlever le pavage, on va tout retravailler le terrain puis on va végétaliser le corridor abandonné pour que, à moyen terme, on ne reconnaisse plus la cicatrice de l'ancienne route.

3445

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3450

M. LUC BERGERON :

Donc on va faire ça partout où la nouvelle route va passer à côté du corridor abandonné, donc on en voit quelques-uns ici, là, où il y a des «X», là, sur la route actuelle. C'est essentiellement, pour le kilomètre 60 à 84, au nord du kilomètre 75, où il y a plusieurs tronçons qui vont être effectivement abandonnés.

3455

LA PRÉSIDENTE :

Et donc, dans le secteur de Stoneham-et-Tewkesbury, est-ce que vous avez le nombre de kilomètres ou mètres qui vont être...?

3460

M. LUC BERGERON :

Du 60 au 85... au 75, on n'abandonne aucun...

3465

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3470

M. LUC BERGERON :

... corridor, là. La 175 actuelle va demeurer pour... comme route locale, on en a parlé tantôt. Au nord du kilomètre 75, je ne sais pas le nombre de kilomètres... Monsieur Martel aurait l'information.

3475

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

3480

M. DONALD MARTEL :

3485 Oui. Pour ce qui est du kilomètre 84 au kilomètre 227, on parle de 20 kilomètres de tronçons abandonnés, puis dans l'addenda 2, on voit la liste, là, de ces endroits-là.

LA PRÉSIDENTE :

3490 O.K. Et pour le 75 à 84? Vous pourrez me donner l'information plus tard?

M. LUC BERGERON :

Oui.

3495 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Merci, madame Molard.

Mme JULIE MOLARD :

3500 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3505 Alors là, il est 4 h 08, on va essayer de terminer pour au plus tard 4 h 30, puisqu'on revient ce soir à 7 h, se donner le temps un peu de reposer, reprendre des forces pour tout le monde.

Alors je vais inviter le prochain participant, monsieur Marc Petterson, s'il vous plaît.

3510

M. LUC BERGERON :

Madame la Présidente, on me donne l'information pour la question.

3515 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. LUC BERGERON :

3520

Ça serait entre le kilomètre 75 et 84, 1,2 kilomètre de ce qu'on appellerait de route abandonnée qui vont être revégétalisés.

LA PRÉSIDENTE :

3525

O.K. Merci. Alors monsieur Petterson? Bonjour.

M. MARC PETERSON :

3530 Bonjour, madame.

LA PRÉSIDENTE :

3535 Votre première question?

M. MARC PETERSON :

Bien d'abord vous m'excuserez, j'ai un affreux mal de tête.

3540 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon.

M. MARC PETERSON :

3545 Ça fait ça.

LA PRÉSIDENTE :

3550 Préférez-vous revenir ce soir?

M. MARC PETERSON :

3555 Non non.

LA PRÉSIDENTE :

Parce que je peux vous garder votre nom pour ce soir.

3560 **M. MARC PETERSON :**

Je vais avoir un mal de tête ce soir aussi!

LA PRÉSIDENTE :

3565 Bon. Allez-y.

M. MARC PETERSON :

3570 On est aussi bien de régler la question tout de suite!

LA PRÉSIDENTE :

3575 On va essayer de faire ça concis, précis. Alors votre première question, monsieur Petterson?

M. MARC PETERSON :

3580 Ma première question : hier, les gens du ministère des Transports disaient que la route du parc des Laurentides se paierait, finalement, à 85 %... s'amortirait à 85 %; c'est ça que j'ai compris, en tout cas, au niveau des accidents?

LA PRÉSIDENTE :

3585 On faisait référence... le ministère des Transports faisait référence à l'étude qu'ils vont nous présenter, là, demain...

M. MARC PETERSON :

3590 Qu'ils vont nous présenter, oui?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, et...

3595

M. MARC PETERSON :

Mais la question que je veux poser, c'est : est-ce que...

3600 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. MARC PETERSON :

3605

... est-ce que le ministère des Transports a calculé le coût d'un blessé grave?

LA PRÉSIDENTE :

3610 O.K. Alors monsieur...

M. MARC PETERSON :

Est-ce que ça a été pris en compte dans votre étude?

3615

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Turgeon, c'est ça? Ou monsieur Bergeron?

3620 **M. DONALD TURGEON :**

Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

3625

Oui?

M. DONALD TURGEON :

3630

C'est effectivement moi hier qui ai dit que du côté sécurité, avec l'étude économique qu'on avait, la route se rentabiliserait, je pense que c'est à 81 %. Lorsqu'on va présenter cette étude, notre économiste va se faire un plaisir de donner des précisions.

3635

Effectivement, ce qui a été compté, c'est un genre de moyenne. On a, comme on a dit je pense hier, 3,6 M \$ pour un accident mortel, et il y a des taux aussi pour les accidents avec blessés graves, blessés légers, dommages matériels seulement, ça... l'économie comprend tous les types d'accidents.

LA PRÉSIDENTE :

3640

Alors donc, demain... les chiffres qu'ils ont effectivement apportés hier. Et demain, lors de la présentation, on va avoir le détail, là – qui dure à peu près 20 à 30 minutes – on va avoir le détail de l'ensemble des calculs qui ont été faits à cet effet-là.

3645

M. DONALD MARTEL :

Madame la Présidente, les chiffres sont dans l'étude qu'on a déposée...

LA PRÉSIDENTE :

3650

Oui.

M. DONALD MARTEL :

3655

... lundi aussi.

LA PRÉSIDENTE :

3660

Tout à fait. Vous avez déjà l'étude de déposée dans les documents.

M. MARC PETERSON :

Dans le site Internet?

3665 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre deuxième question?

3670 **M. MARC PETERSON :**

À Chicoutimi, quand on avait fait les audiences, j'avais dit que je vous déposerais un document que je n'avais pas.

3675 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. MARC PETERSON :

3680 Puis je vais vous le déposer aujourd'hui en y ajoutant une question, puis c'est une question d'ordre juridique.

LA PRÉSIDENTE :

3685 Oui?

M. MARC PETERSON :

3690 Est-ce que la commission se penchera sur un aspect légal très important, là, au niveau des gouvernements – parce que vous, vous êtes les mandataires du gouvernement qui lui se doit de respecter la loi – puis à savoir, a) de promouvoir l'égalité des chances de tous les Canadiens dans la recherche de leur bien-être; b) de favoriser le développement économique pour réduire l'inégalité des chances; et c) de fournir à tous les Canadiens un niveau acceptable de services publics essentiels.

3695

Puis ça, c'est en rapport à certaines questions qui se posent concernant le statut de la région, parce qu'on dit souvent que la région est en déclin puis qu'on ne devrait pas favoriser une région qui est en déclin en construisant une autoroute.

3700 **LA PRÉSIDENTE :**

3705 O.K. Je comprends, monsieur Petterson, que s'il y a des éléments qui sont apportés de certaines personnes, à date il n'y a pas... ce n'est pas une question d'opinion, mais c'est le questionnement qui se fait sur certains aspects, je ne veux pas qu'on prenne l'audience pour essayer de trouver des réponses autres à ce qui pourrait être apporté, c'est-à-dire des réponses, oui, mais des questions autres à ce qui a été apporté comme questions.

M. MARC PETERSON :

3710 O.K.

LA PRÉSIDENTE :

3715 Reste qu'au moment de la deuxième partie d'audiences publiques, les gens donneront leur opinion. Ces opinions-là seront considérées par la commission. Maintenant, je ne veux pas qu'on fasse des opinions les opinions des autres.

M. MARC PETERSON :

3720 Oui oui, c'est sûr.

LA PRÉSIDENTE :

3725 Chacun a son opinion, elle est respectable et elle sera respectée par la commission. Maintenant comment elle sera analysée et prise en compte, c'est autre chose.

3730 Maintenant, en regard de ce que vous voulez déposer, je vais quand même peut-être le déposer à l'arrière à la coordonnatrice de la commission; je veux quand même être en mesure d'évaluer la pertinence de...

M. MARC PETERSON :

Du dépôt.

3735 **LA PRÉSIDENTE :**

... ces aspects en regard du mandat que nous on a. Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'autres éléments qui peuvent être intéressants à discuter...

3740 **M. MARC PETERSON :**

Hum hum.

LA PRÉSIDENTE :

3745 ... à d'autres niveaux ou dans d'autres cadres, mais il faut que je sois capable d'évaluer si... la pertinence de votre question en regard de ce que nous on a reçu comme mandat.

Alors ce que vous... je vais d'abord recevoir ce que...

3750

M. MARC PETERSON :

C'est ça, à tout hasard, je vais vous déposer...

3755 **LA PRÉSIDENTE :**

... ce à quoi vous faites référence...

M. MARC PETERSON :

3760

Je vais vous déposer ça.

LA PRÉSIDENTE :

3765

... et ça me permettra d'évaluer si effectivement on doit reposer la question. Parce que vous parlez d'orientations avec... d'orientations politiques de certains organismes...

M. MARC PETERSON :

3770

Non, ce n'est pas nécessairement politique, c'est...

LA PRÉSIDENTE :

... certaines lois?

3775

M. MARC PETERSON :

Non, c'est parce que le ministère des Transports est un mandataire...

3780

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. MARC PETERSON :

3785

... du gouvernement, parce que c'est lui qui va dépenser l'argent public.

LA PRÉSIDENTE :

3790

Oui?

M. MARC PETERSON :

... pour favoriser l'égalité des chances au développement.

3795

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3800 **M. MARC PETERSON :**

Puis nous, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, on considère que pour avoir une chance égale au développement, un projet comme l'autoroute dans le parc des Laurentides aura un effet structurant, non seulement pour la baisse des accidents, mais au niveau de l'économie aussi.

3805 Puis les chances de nos citoyens d'être capables d'avoir des emplois...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

3810

M. MARC PETERSON :

... d'être capables de développer au niveau du tourisme.

3815 **LA PRÉSIDENTE :**

Tout à fait.

M. MARC PETERSON :

3820

Ces choses-là.

LA PRÉSIDENTE :

3825

Oui.

M. MARC PETERSON :

Ça fait que c'est dans cet esprit-là que je dépose la loi.

3830

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mais ce qu'on pourrait faire, peut-être, c'est demander au ministère des Transports de nous répondre : quelles sont ses grandes orientations? C'est quoi, le rôle du ministère des Transports en regard du public, et quel est le mandat qu'il reçoit? C'est quoi son mandat en regard de... oui, la sécurité du public, mais au niveau de l'équité, aussi, au niveau des régions?

3835

Est-ce que, monsieur Bergeron, vous êtes capable de me répondre là-dessus?

3840 **M. LUC BERGERON :**

3845 Ça relève de la mission du ministère des Transports qui est d'assurer la gestion, la réfection, l'amélioration et le développement du réseau routier, donc tout ce qui circule sur les routes, que ce soient les usagers de la route, le transport routier, et cetera, donc, et le développement des systèmes de transport, donc autant le maritime, l'aérien et le ferroviaire, tout ça avec une orientation de sécurité et d'amélioration du développement durable.

LA PRÉSIDENTE :

3850 O.K. Mais est-ce qu'il y a des notions, dans la mission, qui font référence à l'équité interrégionale?

M. LUC BERGERON :

3855 Non. Non, mais ça se fait... comme monsieur Dugré l'a expliqué la semaine dernière, ça se fait au niveau de la répartition budgétaire.

LA PRÉSIDENTE :

3860 Hum hum.

M. LUC BERGERON :

3865 Donc le ministère des Finances fait déjà un arbitrage interministères, et le ministère des Transports fait un arbitrage interrégions, à partir des budgets de... donc, c'est par ce volet-là...

LA PRÉSIDENTE :

3870 Hum hum.

M. LUC BERGERON :

3875 ... que le ministère des Transports tente de traiter équitablement l'ensemble du territoire du Québec par une programmation, là, en fonction du budget qui est distribué par région.

3880 Donc, c'est par ce biais-là que le Ministère essaie de jouer son rôle d'équité et de... envers l'ensemble du milieu québécois, autant le milieu des régions très très très peuplées comme Montréal ou la grande région montréalaise, que les secteurs plus isolés comme le Grand Nord, la Basse-Côte-Nord, et cetera, là.

LA PRÉSIDENTE :

3885 O.K. Alors monsieur Petterson, ça va dans le sens... puis vous allez déposer... ça va dans le sens de votre questionnement?

M. MARC PETERSON :

Je vais déposer le... Oui, ça va dans le sens de mon questionnement.

3890 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. MARC PETERSON :

3895

Puis je vais le déposer.

LA PRÉSIDENTE :

3900

Vous allez déposer ça, puis il y aurait peut-être des arguments qui eux relèveront plus de votre mémoire?

M. MARC PETERSON :

3905

Qui viendront du mémoire. Puis c'est l'article 36, en particulier, que je vais déposer, qui parle de péréquation et d'inégalités interrégionales.

LA PRÉSIDENTE :

3910

O.K. Alors...

M. MARC PETERSON :

Je vais le donner...

3915

LA PRÉSIDENTE :

Oui, bien vous le donnerez à madame Gélinas puis on va le traiter à l'intérieur de la commission.

3920

M. MARC PETERSON :

Merci.

3925

LA PRÉSIDENTE :

Alors je vais appeler une dernière intervenante pour cet après-midi, madame Frantz Dion, s'il vous plaît... Madame Dion ne semble pas être ici. Monsieur Jérôme Léger?... Bonjour, monsieur Léger?

3930

M. JÉRÔME LÉGER :

Madame la Présidente.

3935 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors...

3940 **M. JÉRÔME LÉGER :**

Alors je représente l'Association pour la protection de l'environnement du lac Saint-Charles et des marées du nord.

3945 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. JÉRÔME LÉGER :

3950 Ma question est au sujet de... la rivière des Hurons est une rivière qui est très déstabilisée à cause de l'érosion et du transport rapide de l'eau dû à l'imperméabilisation du sol en de nombreux endroits.

LA PRÉSIDENTE :

3955

Hum hum.

M. JÉRÔME LÉGER :

3960 Et j'aurais voulu savoir si le MTQ avait... allait mettre en place des bassins de rétention pendant et après les travaux afin d'éviter les différents impacts négatifs des matières en suspension et des sels de déglacage sur la rivière des Hurons?

LA PRÉSIDENTE :

3965

Alors monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

3970 Oui, je vais demander à monsieur Yves Bédard, qui est biologiste à la Direction de la Capitale nationale, de répondre à la question.

LA PRÉSIDENTE :

3975

Oui, allez-y.

M. YVES BÉDARD :

3980 D'une part, au niveau de la construction, pendant la période de construction, on installe
en général ce qu'on appelle des bassins de sédimentation, surtout pour contrôler l'émission de
sédiments, pour éviter qu'ils se dirigent vers les cours d'eau, donc ça, c'est un aspect important,
puisqu'on met des sols à nu sur de grandes surfaces.

3985 De façon permanente, maintenant, ce qu'on a prévu dans ce projet-là, ce sont des
bassins qui ont un rôle premier... des bassins de captation pour capter des déversements
accidentels de produits toxiques qui pourraient avoir lieu le long du corridor autoroutier. Alors
leur rôle premier, c'est de donner un temps de réaction entre le déversement et le cours d'eau,
donc avoir une interface où on pourrait intervenir, donner du temps aux secouristes pour retenir
les produits toxiques.

3990 Mais évidemment, ces bassins-là peuvent avoir un rôle de ralentir les crues pour réduire
un peu l'impact de l'imperméabilisation. Sauf qu'il faut comprendre que ce problème-là
d'imperméabilisation, dans un territoire qui est relativement naturel, il n'est pas critique comme on
pourrait le voir pour la rivière Duberger dans le projet de Du Vallon où l'imperméabilisation des
3995 territoires urbains est très importante.

On a fait un petit estimé. La chaussée imperméabilisée qui représente environ 19 mètres
de pavage représente à peu près 0,6 % du bassin versant de la rivière des Hurons. Donc au
point de vue relatif, c'est un impact qui est très minime en termes d'imperméabilisation. Ce
4000 phénomène-là est beaucoup plus important en milieu urbain où on a en plus des rues, on a les
toitures, on a les entrées de cour, et tout ça, qui font en sorte que les temps de réaction, lors de
fortes pluies, sont beaucoup plus courts.

4005 Mais pour revenir à mes bassins permanents, oui, ils vont jouer un certain rôle, mais ils
ne sont pas *designés* en premier pour ça, ils sont faits essentiellement pour des bassins de
captation des déversements de produits toxiques.

LA PRÉSIDENTE :

4010 O.K. Peut-être que ma collègue aurait une petite question aussi là-dessus? Ça ne sera
pas très long?

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

4015 Monsieur Bédard, les bassins dont vous parlez, les bassins de captation, on voit aussi
qu'il y a une partie qui serait comme des... ce que vous appelez des marais, là, de captation, est-
ce que ça ne risque pas d'être un milieu qui va attirer la grande faune?

M. YVES BÉDARD :

4020

Non, parce que c'est de tout petits milieux, hein, il faut comprendre -- il y avait des photos, ici, c'est de tout petits étangs -- et puis ça va attirer plus de la petite faune, genre canards, rats musqués, grenouilles, là.

4025 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :**

O.K.

M. YVES BÉDARD :

4030

...c'est certain qu'il va y avoir de ces animaux-là. Mais au niveau grande faune, il y a quand même une circulation d'eau importante là-dedans, là...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

4035

O.K.

M. YVES BÉDARD :

4040

... ce qui fait que ça ne créera pas des mares salines, là. Le problème de grande faune, c'est dans les endroits... dans les cuvettes, où l'eau reste confinée puis disparaît par évaporation.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

4045

Hum hum.

M. YVES BÉDARD :

4050

Là, c'est quand même tout le drainage de l'autoroute qui passe là, donc beaucoup d'eau, beaucoup de circulation.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

4055

O.K.

M. YVES BÉDARD :

4060

Ça va créer des étangs à grenouilles, à canards, à rats musqués, ça c'est certain, mais ça, ce n'est pas un problème.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

4065

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Léger?

M. JÉRÔME LÉGER :

4070

Oui, toujours par rapport à ces problèmes de sédimentation, est-ce que le MTQ a prévu de faire un suivi de l'accumulation des matières en suspension dans la rivière des Hurons après les travaux, surtout dans la partie des Méandres et dans le lac Saint-Charles, dans la partie des Marées du nord? Et si oui, comment?

4075

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron ou monsieur...?

4080

M. LUC BERGERON :

Oui, on va retourner la question à monsieur Bédard.

LA PRÉSIDENTE :

4085

Monsieur Bédard?

M. YVES BÉDARD :

4090

Au niveau des cours d'eau, on a un projet de suivi des milieux aquatiques, pas seulement de la rivière des Hurons, mais d'une série de cours d'eau qu'on va échantillonner à travers tout l'ensemble du projet, des cours d'eau qu'on va cibler et qu'on va suivre pendant toute la période avant, pendant et après les travaux, pour entre autres voir l'impact des sédiments sur l'omble de fontaine qui est une espèce cible dans ce projet-là, parce que c'est une espèce très sensible.

4095

Alors on a un programme, là, avec des universités qui est en cours, qui est en train de se bâtir, là, pour vraiment connaître ce qui se passe vraiment dans le cours d'eau par rapport aux problématiques de sédiments. Alors il y a quelque chose qui s'en vient d'important.

4100

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Juste pour vous dire, monsieur Léger...

M. JÉRÔME LÉGER :

4105

Oui?

LA PRÉSIDENTE :

4110 ... que la commission a beaucoup de questionnements aussi en regard des programmes de suivi environnemental et du questionnement aussi pour les ministères concernés.

Naturellement, pour le moment, les premières séances, comme on a beaucoup d'inscrits, on essaie de suivre plutôt votre interrogation à vous, mais juste pour vous dire que ça va venir aussi dans les séances subséquentes le questionnement de la commission sur le suivi.

M. JÉRÔME LÉGER :

D'accord. Merci, madame la Présidente.

4120

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors je vous remercie tout le monde, nous allons prendre une pause jusqu'à la réouverture de l'audience à 19 h ce soir. Merci.

4125

16 h 23 – FIN DE LA SÉANCE

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

4130

Line Perreault, s.o.