

**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 7

Séance tenue le 21 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 :	
MICHELINE DESHARNAIS	1
RODOLPHE LELIÈVRE	9
ROBERT CÔTÉ	28
DANIEL POITRAS	52
PRÉSENTATION D'UNE ÉTUDE ÉCONOMIQUE PAR LE MTQ	53
QUESTIONS D'INTERVENANTS DU PUBLIC :	
FABIENNE MATHIEU	75
DAVID VIENS	81
MOT DE LA FIN	107

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

LA PRÉSIDENTE :

5

Alors bienvenue à cette septième séance de la première partie de l'audience publique portant sur les projets de réaménagement de la route 175, des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227. Alors nous allons recommencer le questionnement.

10

Maintenant, juste pour vous dire peut-être que la commission cet après-midi va profiter aussi un petit peu... va prendre un petit peu plus de temps pour son propre questionnement, qui sera initié par le questionnement, bien sûr, des intervenants, mais on aura aussi certains aspects, là, que la commission voulait questionner de façon plus approfondie, qu'on va profiter du temps avec vous pour le faire cet après-midi.

15

Alors je vais d'abord appeler par ordre d'inscription ceux qui s'étaient inscrits et qui n'étaient pas à l'appel hier soir. Alors il y aurait madame Martine Beaulieu... madame Louise Séguin... monsieur Gérard Saint-Laurent... monsieur Hugo Ouellet... monsieur Robert Côté.

20

Donc, à partir de maintenant, je vais continuer, les gens pourront se réinscrire au registre au besoin, à l'arrière, alors nous allons continuer dans l'ordre de la liste d'hier soir.

25

Donc je vais appeler madame Micheline Desharnais... monsieur – ah! oui, vous êtes là, madame Desharnais, excusez-moi. Bonjour, madame Desharnais, et bienvenue.

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

Merci. Alors j'ai deux questions.

30

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

35

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

Ce n'est pas étonnant, tout le monde en a deux!

LA PRÉSIDENTE :

40

Tout le monde en a deux! Mais là, peut-être que cet après-midi vous aurez peut-être plus de temps... ça a été long, hein, toute la première série, maintenant cet après-midi vous aurez peut-être le temps de vous réinscrire puis de façon... ça peut passer de façon plus rapide.

45

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

Bon.

LA PRÉSIDENTE :

50 Alors allez-y, madame Desharnais.

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

55 Alors moi, je pose la question : est-ce qu'une analyse sérieuse et en profondeur a été faite en ce qui concerne les conséquences majeures que ce projet aura sur l'environnement... on n'a reçu aucune information sur ses impacts. Par contre, on nous a miroité les coûts, les inconvénients reliés à une route en construction, mais rien pour nous amener à une vision éclairée de ce qui pourraient être les conséquences avec lesquelles nous allons devoir vivre dans le futur.

60

LA PRÉSIDENTE :

65 Maintenant, ce que je veux comprendre, c'est qu'il y a eu des analyses, là, sur l'environnement, une analyse du dossier et tout ça qui est en train de se faire aussi; il y a eu un dépôt par le promoteur d'une étude d'impact avec certaines parties d'analyse qui sont faites. Maintenant, il va y avoir l'analyse environnementale du Ministère qui va être faite sur ce qui a été déposé et les attentes. Alors donc, c'est un peu comme ça que ça fonctionne.

70 Alors j'aimerais comprendre votre question : c'est sur certains aspects, ça vous... il y a des aspects qui vous semblent plus nébuleux ou pas...

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

75 Effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

... qui ne vous satisfont pas. Quels sont ces aspects?

80 **Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

Bien, c'est que lorsque je suis allée aux rencontres du 21 et 23 qui se sont déroulées...

LA PRÉSIDENTE :

85

Oui?

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

90 ... j'ai posé des questions...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

95

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

... à savoir l'impact au niveau de la pollution, de l'effet sur l'environnement, tout ça. Ce que je me suis fait dire, bien, c'est sûr qu'on a surtout parlé des coûts qui étaient reliés...

100

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

105

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

... de la présentation du projet pour que ça coûte le moins cher possible, qu'il y ait le moins d'expropriations possible; et là-dessus, on m'a dit que ce n'était pas à eux de faire vraiment l'impact quant à toute la somme de ces aspects-là.

110

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

115

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

Alors je me dis, moi, si on a un choix à faire pour un tracé, il faut au moins savoir dans quoi je m'embarque.

120

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, peut-être que si je posais la question au ministère de l'Environnement, savoir... et des ministères présents, je ne sais pas si ça conviendrait à votre questionnement, là : est-ce que ce projet-là, pour eux, est-ce que ce qui est présenté, quand même, semble au moins... est-ce que ça répond aux attentes du Ministère en regard de l'information, puis est-ce qu'il y a des enjeux particuliers qui semblent plus difficiles?

125

Est-ce que ça, ça vous conviendrait? Parce que je n'arrive pas à cerner, c'est trop vaste, votre question, là.

130

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

Bien, est-ce que je...

135

LA PRÉSIDENTE :

De dire qu'il y a...

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

140

Bien, la question est très grande : c'est tout l'effet de la pollution sur les eaux, l'érosion, la...

LA PRÉSIDENTE :

145

O.K.

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

150

... la nature, la déforestation, c'est tout ça. Est-ce qu'un impact de toutes ces conséquences-là, que ça pourrait avoir sur le futur, est-ce que ça a été vraiment évalué, analysé, mesuré?

LA PRÉSIDENTE :

155

Bon.

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

160

Parce que c'est beau, une route, ce n'est pas pour deux ans qu'on la construit, c'est vraiment pour le futur, et ça va durer des années, et les gens qui vont vivre autour, qui vont vivre dans l'environnement, vont vivre aussi avec ça, et leurs générations futures aussi, naturellement. Alors ma grande question, c'est vraiment l'aspect environnemental, est-ce que ça a été vraiment analysé, est-ce qu'il y a eu une étude de fond de faite?

165

Parce que c'est beau proposer un projet, moi je suis bien d'accord, je suis bien d'accord pour la modernisation, mais je pense qu'un moment donné, il faut aussi que la population en retire quelque chose.

LA PRÉSIDENTE :

170

O.K. Alors madame Desharnais, je vais poser la question à monsieur Juneau ou madame Lamontagne – je ne sais pas lequel veut répondre – pour comment fonctionne le processus et quel est le rôle du Ministère pour s'assurer que l'ensemble des impacts soit pris en compte dans le cadre d'un projet qui est présenté comme celui-là?

175

M. NICOLAS JUNEAU :

180

Oui, je pense qu'on peut rassurer madame, entre autres peut-être lui expliquer... je peux peut-être lui expliquer brièvement, là, le processus, mais en fait, le processus d'évaluation

environnementale dans lequel le projet est obligé de passer, parce qu'il répond à certains critères, c'est un projet qui a une certaine envergure, hein, donc il est assujéti à la procédure, puis la procédure environnementale en tant que telle vise à faire ce que vous avez avancé, c'est-à-dire analyser l'ensemble des impacts.

185

C'est certain qu'on a parlé de différents impacts, ici aux audiences, mais à proprement dit, là, les impacts plus biophysiques, les lacs, les cours d'eau, la forêt, tout ça, c'est ce qu'on fait, nous, au ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, puis c'est fait en collaboration avec les différents ministères du gouvernement et organismes qui sont consultés et puis, avant ça même, on pourrait dire que le promoteur doit répondre à certaines exigences et déposer des documents qui se trouvent à être l'étude d'impact sur l'environnement.

190

Évidemment ils tiennent compte des éléments qui ont été discutés ici, mais aussi certains éléments qu'on a peut-être moins approfondis jusqu'à maintenant, mais les aspects biophysiques sont très détaillés dans ces documents-là, puis c'est ces documents-là que je vous invite peut-être à consulter si vous ne les avez pas consultés, qui sont à l'arrière et c'est sur le site Internet.

195

C'est à partir de ces documents-là que nous, on fait notre consultation à l'intérieur du gouvernement, qu'on consulte les différents spécialistes, et nous on va intégrer l'ensemble de ces commentaires-là et faire un rapport d'analyse environnementale qui va être remis au ministre pour éclairer sa décision.

200

Donc nous, on va analyser l'ensemble de ces aspects-là, c'est ce qu'on fait actuellement, puis ça va être déposé au ministre pour éclairer sa décision, comme je disais, donc... puis ce document-là va être public.

205

Donc tous les documents qui ont été produits par le promoteur, qui sont de l'étude d'impact, ainsi que les commentaires des experts du gouvernement, sont publics; le BAPE l'a entre les mains et puis c'est sur le site et puis notre rapport d'analyse qui sera remis au ministre sera rendu public aussi.

210

Donc je ne sais pas si ça répond un peu à votre question?

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

215

En partie, on verra suite à l'analyse qui sera faite, là...

M. NICOLAS JUNEAU :

220

Oui.

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

... on sera plus en mesure de savoir.

225

LA PRÉSIDENTE :

230 Alors donc, vous avez deux volets. Ça, c'est le volet du Ministère qui va faire son analyse
environnementale et qui pour cela, effectivement, va solliciter aussi les avis des différents
ministères qui sont concernés par les enjeux de ce projet-là, sur l'ensemble des problématiques.

235 Et maintenant nous, il y a aussi toute la démarche du BAPE, ce qu'on fait actuellement,
c'est-à-dire les audiences publiques. Lorsqu'on va chercher, l'élément de plus qu'on va chercher,
c'est comment ce projet-là est accueilli dans la population? Quels sont les aspects qui sont plus
sensibles pour la population? Qu'est-ce que la population a à dire de ce projet-là? Ça, c'est le
volet consultation publique.

240 On a aussi un mandat d'enquête pour le fait qu'on regarde l'ensemble du dossier et on
essaie d'évaluer : est-ce qu'il y a autre chose qui devrait être soulevé? Même sur les impacts
biophysiques, mais sur l'impact aussi culturel, social, économique, on fait l'ensemble des
répercussions qu'un projet a dans un milieu de vie, ainsi pour l'ensemble des milieux.

245 Alors nous on va aussi regarder tous ces aspects-là; peut-être qu'il y a des choses qui
n'ont pas été vues, qui n'ont pas été prévues, c'est le questionnement de la commission qui va
faire que l'analyse du BAPE et les recommandations, ou l'avis qu'elle va avoir concernant le
projet, va être un des deux documents, si vous voulez, qui vont être soumis au ministre de
l'Environnement avec l'analyse environnementale pour permettre une recommandation au
Conseil des ministres, qui lui va décider.

250 Mais c'est évident que c'est l'ensemble des aspects qui est regardé dans le cadre de la
procédure. O.K.? Votre deuxième question?

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

255 Ma deuxième question, bien, un peu d'intérêt personnel jusqu'à un certain point...

LA PRÉSIDENTE :

260 Oui oui, allez-y, vous êtes là... on est là pour ça aussi.

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

265 C'est sûr que je vais me présenter au mémoire, c'est parce que j'ai bien d'autres choses
à dire, ça c'est clair. O.K.?

LA PRÉSIDENTE :

Bon, bien, c'est ça. Là, il faut que vous y alliez avec la question.

270 **Mme MICHELINE DESHARNAIS :**

Alors je vais avoir ma question : est-ce qu'à la suite des travaux du BAPE, on va être informé par le BAPE des recommandations qui seront émises au bureau du ministre? Est-ce qu'on va être en droit de le savoir?

275

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Alors...

280

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

Même avant que ça se rende, parce que je veux dire, c'est quand même une enquête publique...

285

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

290

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

... est-ce qu'on va être en mesure de connaître le résultat de l'analyse que le BAPE aura faite?

295

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Quand on va... nous, quand on va remettre notre rapport au ministre, on a un maximum de quatre mois – ça peut être plus court, mais ça ne peut jamais être plus long, sinon il faudrait repasser avec un décret au Conseil des ministres pour avoir droit à plus de temps, mais à date, je pense que ce n'est jamais arrivé au BAPE dans des dossiers de ce type-là – alors donc nous on va remettre notre rapport au ministre au plus tard le 11 août prochain, 2005.

300

À partir du moment où on dépose notre rapport au ministre, le ministre a 60 jours pour le rendre public, c'est-à-dire qu'il a 60 jours pour le regarder, l'analyser, et tout ça. Et là, après ça, il va nous envoyer... ça peut être plus tôt, ça peut être au bout de quelques jours, mais ça peut être à l'intérieur... il faut que ce soit à l'intérieur de 60 jours, il va envoyer une lettre au président du BAPE pour dire : «Veuillez rendre public le rapport du BAPE.»

305

Et donc, tout le monde va le connaître, et la plupart du temps, c'est avant même la décision ou le décret, parce que... même, souvent même avant l'analyse, que l'analyse environnementale soit complétée. Mais le travail du BAPE, lui, est rendu public au plus tard 60 jours après l'avoir remis au ministre.

310

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

315

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

320 Donc tout le monde va pouvoir le consulter, il va y avoir... nous, on va faire... ça va être sur le site du BAPE, ça va être aussi, on va... il va y avoir un communiqué de presse qui va être émis et tout ça, pour que – et si je ne me trompe pas – peut-être Jean-Sébastien, le conseiller en communication, je pense que les gens aussi qui ont participé à l'audience ou qui sont interpellés dans le dossier sont avisés aussi par communiqué de presse ou... c'est bien ça? Oui.

325 Alors vous allez le savoir... vous allez avoir les conclusions du BAPE dans ces 60 jours là.

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

330 O.K. C'est parce que ma question réelle était : est-ce qu'on va le savoir à partir du moment où le BAPE va déposer au ministre?

LA PRÉSIDENTE :

335 C'est 60 jours entre les deux.

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

340 O.K.

LA PRÉSIDENTE :

345 C'est-à-dire que... maximum, ça peut être le lendemain qu'ils le rendent public, mais il y a 60 jours, là, pour permettre quand même, là, qu'ils prennent connaissance du rapport qui est proposé, puis habituellement c'est très rapide, ça attend même pas... c'est rare que ça va jusqu'à 60 jours.

350 Ça dépend aussi des circonstances, est-ce qu'ils sont là ou pas? Mais c'est sûr que vous allez le connaître dans ces 60 jours là.

Mme MICHELINE DESHARNAIS :

Je vous remercie.

355 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est moi qui vous remercie, madame Desharnais.

Alors je vais appeler monsieur Rodolphe Lelièvre, s'il vous plaît.

360

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Bonjour, madame.

365 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, monsieur Lelièvre. Ça va bien?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

370

Ah, il faut.

LA PRÉSIDENTE :

375

Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

380

Je n'ai pas les moyens que ça aille mal, moi!

LA PRÉSIDENTE :

Bon, c'est pour tout le monde! Allez-y, votre première question.

385

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Bon. Pour ne pas noyer le sujet, je voulais le garder surtout dans la partie Stoneham.

LA PRÉSIDENTE :

390

Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

395

Bon. Pourquoi pas de vrai plan préliminaire? Ce qui a été présenté sur les murs n'instruit pas le public mais lui cache toutes les données pertinentes et fausse son jugement.

LA PRÉSIDENTE :

400

Dans quel sens, là, pour les cartes qui...

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

405

Bien, des photos comme ça, moi j'ai toujours travaillé pendant à peu près 35-40 ans avec des architectes...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

410

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Donc des... ce n'est pas des plans, ça.

415

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais il y en a, des plans de déposés, dans les documents... ce qui est sur le mur, peut-être pas, là, il y a des photos, là.

420

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

J'ai demandé depuis le mois de mai 2004 pour avoir une copie des plans préliminaires – je dis bien «préliminaires» -- j'aurais même été prêt à payer pour, et on... et à chaque assemblée je l'ai demandé, et à chaque fois -- je suis allé trois fois au Ministère -- et à chaque fois on m'a dit qu'on n'en avait pas, pour commencer, ce que je trouve incroyable, là, que des gens travaillent pendant 2-3 ans sans plan, là, même s'ils sont des ingénieurs, ils ont besoin de plans pour travailler.

425

Et je vais vous dire bien franchement, ça me frustre réellement de la façon que j'ai été reçu à ce point de vue-là; pas à d'autres points, ils sont très polis, il n'y a ... non non, mais de me faire dire qu'ils n'en ont pas, puis je n'en ai jamais eu malgré toutes mes demandes.

430

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je vais demander à monsieur Bergeron. En regard de ce que vous pouvez fournir – juste avant, monsieur Lelièvre, est-ce qu'il y a un endroit plus particulier, ou vous voulez dire les plans entre le kilomètre 60 et...

435

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Surtout les plans... J'étais beaucoup plus intéressé parce que j'ai travaillé surtout, depuis le mois de mai 2004, sur la section 62 à 67, mont Wright, disons, aller passer le...

440

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Bergeron, est-ce qu'il y a des éléments, des documents que l'on pourrait fournir ou qui sont déjà, ou que vous pouvez signaler qui sont déjà déposés, entre 62 et 67, qui pourraient être utilisés?

445

M. LUC BERGERON :

450

Voici, dans ce dossier-là, la politique du Ministère, c'est qu'on en a déjà exposé, les plans qui sont exposés au mur, ce sont les plans, ce qu'on appelle les plans préliminaires, et ils ne seront officiels ou on les considérera comme finaux uniquement lorsque le BAPE aura... ou
455 lorsque le gouvernement aura autorisé le projet.

Ça fait qu'il y a une politique au Ministère que les documents préliminaires, les documents de travail, ce n'est pas des documents d'ordre public.

Donc ce qui a été mis sur le site du BAPE ou dans les études d'impact, donc c'est une reproduction de ces plans-là, donc... Ce que monsieur Lelièvre voulait avoir, c'était les plans... pas des devis, mais les plans d'ingénieurs, qu'on appelle, là, avec les profils, puis ça c'est des documents pour le moment qui sont encore préliminaires puis qu'on ne rend pas... qu'on n'entend pas rendre publics parce que, par définition, c'est des plans préliminaires.
460
465

Maintenant, ces plans-là ont... on a eu de multiples demandes, autant de journalistes que d'individus, pour en avoir des copies; ce qu'on a dit à tout le monde, c'est qu'on en a déposé une copie à la municipalité, puis les gens qui voulaient consulter les plans pouvaient se rendre à la municipalité, la municipalité en avait un exemplaire.
470

Ils auraient pu se rendre au bureau aussi, on pouvait les consulter, mais on ne remettait pas de copie de plan à personne, pour une raison qui est aussi une raison technique, c'est qu'on ne voudrait pas dans... parce que ces documents-là – on l'a démontré puis encore hier on a eu une commande pour regarder pour modifier une partie du tracé – ces documents-là évoluent, puis on ne veut pas que quelqu'un, dans un an, nous dise : «Bien, vous m'aviez dit telle chose voilà un an, puis vous m'avez menti; j'étais exproprié, je ne le suis plus.»
475

Donc on ne remet pas de document. Le document, il va être final au moment où le gouvernement nous autorisera, et au moment où aussi le gouvernement aura établi les mesures de mitigation qu'il voudra qu'on implante, puis ça pourrait, dans ces mesures-là aussi, il pourrait y avoir une proposition d'un nouveau tracé, une proposition d'une modification, et cetera.
480

Donc pour nous, c'est des documents qui sont préliminaires et qu'on ne rend pas publics.

485 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Mais là, pour si on veut... si je comprends bien, pour ce qui est des plans préliminaires, il y en a une copie à la municipalité que les gens peuvent consulter?

490 **M. LUC BERGERON :**

Tout à fait.

495 **LA PRÉSIDENTE :**

Puis pour ce qui est de la configuration ou le... de ces plans-là entre les kilomètres 62 et 64 – ça on peut le voir... 62 et 66, monsieur Lelièvre?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

500

Entre 62 et 67...

LA PRÉSIDENTE :

505

67.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

510

66-67.

LA PRÉSIDENTE :

On peut les voir, ce que vous avez déposé sur écran, est-ce qu'on peut...

515

M. LUC BERGERON :

Oui, c'est...

LA PRÉSIDENTE :

520

... pour qu'on puisse voir la configuration de ceux-là?

M. LUC BERGERON :

525

On n'a pas les plans d'ingénierie, mais on les...

LA PRÉSIDENTE :

530

Non.

M. LUC BERGERON :

... les plans qu'on montre depuis le début, là.

535

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. LUC BERGERON :

540

Qui sont sur les murs, là.

LA PRÉSIDENTE :

545 O.K. Est-ce que, monsieur... oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

550 C'est justement, c'est ça : ça ne montre rien à quelqu'un qui veut... Il n'y a aucun niveau, même souvent on a de la misère à même à voir sur certains plans les ruisseaux, les rivières puis ainsi de suite, là.

555 Disons que... tu sais, le public ne pouvait pas juger réellement de la valeur du tracé parce qu'il ne savait pas où il passait. Il passait... une vue aérienne, que vous voyez un tracé ici et là, je ne pense pas que ce soit un plan dans lequel les gens puissent juger d'un projet.

LA PRÉSIDENTE :

560 Mais est-ce que vous avez eu l'opportunité d'aller... s'il y en a une copie de ces plans préliminaires là qui ont été déposés à la municipalité?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

565 Je n'ai jamais su qu'il y avait eu...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

570 **M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

... des plans préliminaires déposés à la municipalité, je ne dis pas non, là, mais je ne les ai jamais vus.

575 Je suis allé souvent à la municipalité, mais ce qu'il y a, la seule chose que j'ai vue, ce sont les plans qu'ils ont travaillés un petit peu eux autres mêmes, mais c'est que, disons, qu'à part de ça, là, moi je n'ai pas vu de plans sur lesquels je pouvais travailler, avoir une copie dans laquelle je pouvais travailler, puis ce qu'il y a, disons que... tu sais, essayer de m'expliquer pourquoi qu'il pourrait y avoir de la contamination d'eau.

580 Parce que c'est justement, moi ce coin-là, c'est justement c'est la rivière des Hurons surtout, là, tu sais...

LA PRÉSIDENTE :

585

Hum hum.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

590 ... est-ce que... disons que... mais sur un plan, vous ne pouvez pas voir – ce qu'il y a sur les murs, là, vous ne pouvez pas voir...

LA PRÉSIDENTE :

595 Mais on va demander au promoteur, peut-être, de nous mettre sur écran, là, la section, là, de la rivière des Hurons, là, avec le plan, et je demanderais peut-être à la représentante de la municipalité de Stoneham-et-Tewkesbury, si elle pouvait s'approcher au micro, s'il vous plaît.

M. LUC BERGERON :

600 Maintenant, madame, je tiens à préciser, là, que ce n'est pas les plans d'ingénierie, monsieur Lelièvre, les plans... ce qu'on a déposé à la municipalité, c'est des copies qui sont sur les murs, là.

605 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon, bien ce n'est pas les plans... vous dites, vous m'aviez dit tout à l'heure qu'il y avait les plans intérimaires qui avaient été déposés une copie à vos bureaux puis une copie à la municipalité?

610

M. LUC BERGERON :

Les plans qui sont au mur.

615 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, c'est la même chose que ce qu'on a dans un centre de consultation du BAPE?

M. LUC BERGERON :

620

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

625

O.K. Bon...

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

630 Une fois, excusez, j'ai même demandé – j'ai les dates dans mes affaires – j'ai demandé : «Entre le kilomètre 64 et 66, pouvez-vous me dire à quel niveau passe la nouvelle autoroute, là,

si on peut l'appeler de même, ou route à quatre voies» -- en tout cas, ce jeu de mots-là, moi, je ris de ça, mais en tout cas.

635 Et bien, ce qu'il y a, on m'a dit : «Non, on ne peut pas vous le donner.» On était dans une assemblée à l'hôtel de ville de Stoneham.

LA PRÉSIDENTE :

640 Mais là, on devrait être capable d'avoir ça? Vous n'avez pas ça, ici, les niveaux? Pour que les gens voient où ils sont situés, à quel niveau de la route?

645 Pour la municipalité, pendant qu'on cherche les documents, est-ce qu'effectivement... dans le fond ce qu'on vient de nous confirmer, c'est que vous avez la même chose que ça, là? O.K., bien, il n'y a pas eu d'autre plan.

650 Le ministère de l'Environnement, dans ce que vous avez eu comme documents concernant le projet, est-ce qu'il y a des... pour la recevabilité de l'étude d'impact, est-ce qu'il y a eu une interrogation à ce sujet-là, concernant les documents présentés pour les cartes ou les plans qui n'étaient pas suffisants?

M. NICOLAS JUNEAU :

655 Ce qu'on a eu, c'est à peu près... c'est ce qui est disponible publiquement, là, ce que vous avez aussi.

La façon dont on procède, en fait, aux plans et devis, on reçoit les plans définitifs puis là, on valide que ça corrobore bien les conditions du décret.

660 Ce qu'on peut dire, c'est que parfois, s'il y a des préoccupations particulières, on peut questionner de façon supplémentaire, entre autres on a eu des... on parlait de la localisation des cours d'eau, ça, on a eu une étude sur la... je pense que vous l'avez eue, elle a été déposée – ...

LA PRÉSIDENTE :

665 Hum hum.

M. NICOLAS JUNEAU :

670 ... l'étude hydrogéologique, ça fait qu'on localise bien les cours d'eau.

675 Donc globalement, on est d'accord avec la façon de faire du MTQ. S'il y a des préoccupations particulières, bien on pousse un peu plus puis on essaie d'avoir de l'information plus détaillée, mais effectivement, si le projet change en cours de route, ça change les plans, ça fait qu'il faut suivre vraiment le projet de proche, là, mais...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum. O.K.

680

M. LUC BERGERON :

Madame la Présidente...

685

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. LUC BERGERON :

690

J'aimerais faire une précision ici, là. Le projet de la 175, ce n'est pas le ministère des Transports qui... c'est le ministère des Transports qui est maître d'œuvre, mais on a confié des mandats à des firmes privées, puis ce sont les firmes d'ingénierie qui vont produire les plans et devis au moment approprié, donc d'ici une douzaine de mois.

695

Actuellement, là, il n'existe aucuns plans et devis, hein, ils sont en... les appels d'offres, on vient juste de choisir les firmes. Donc au ministère des Transports, actuellement, là, on n'a pas de plans de... Ce que monsieur Lelièvre demande, là, c'est une utopie.

700

Il pense qu'on a des tracés, des élévations, des profils : on n'a pas ça, ce n'est pas nous qui... Lorsqu'on a décidé d'y aller au niveau de la 175, on a décidé d'octroyer tout ça à contrat, ce qui fait qu'actuellement il y a 25 firmes qui sont engagées et qui vont faire, dans les prochains mois, les plans et devis. Donc, ce que monsieur Lelièvre nous demande, ça n'existe pas.

705

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mais donc, des informations que vous nous montrez, là, déjà au tableau, là, à l'écran...

710

M. LUC BERGERON :

Bon, c'est des croquis, c'est des dessins justement qu'on a faits pour venir ici pour expliquer un peu le profil.

715

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça, le profil.

M. LUC BERGERON :

720

Mais ce n'est pas ce que monsieur Lelièvre demande, là.

LA PRÉSIDENTE :

725 Bon. Je comprends très bien, là, pour l'aspect, là, des plans et devis qu'il doit y avoir...
l'étape qu'il va y avoir après.

Alors, monsieur Lelièvre, juste pour vous dire, d'abord vous dire que les études sont
faites, aussi, et sont déposées. De ce que je comprends aussi du ministère de l'Environnement,
730 c'est qu'ils ont en main, ils ont reçu... la recevabilité du projet, les documents qui ont été
déposés, ils ont reçu ce qu'il fallait pour les étudier et porter... faire une analyse.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

735 Mais...

LA PRÉSIDENTE :

740 S'il y a d'autres éléments qui sont nécessaires, ils vont le demander.

Alors, pour ce qui est de votre demande, à savoir une copie des plans finaux presque, là,
des plans détaillés, ça, la réponse c'est : non, il n'y en a pas.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

745 Je ne demandais pas de plan détaillé, je ne demandais pas de devis, je demandais tout
simplement des copies de plans préliminaires. Puis à l'heure actuelle, si on a seulement ça pour
se mettre sous la dent, tout le monde, là, ils ne sont pas capables de vous donner une opinion
franche, éclairée. Autrement dit, on demande de choisir un tracé, mais on ne lui donne pas ce
750 qu'il lui faut pour être capable de dire : «Oui, je prends celui-là, ou je prends celui-là.»

On ne donne pas, on n'a pas de...

LA PRÉSIDENTE :

755 Mais monsieur Lelièvre, ce que je vous suggère, c'est... posez-moi donc les questions
sur ce que vous, vous voulez savoir et ils vont le répondre. Vous n'aurez pas besoin de l'étudier
vous-même, là, sur un plan.

760 Je comprends qu'à date, là, vous n'êtes pas satisfait de ça, j'en prends note, mais si on
peut vous aider à résoudre le problème, la raison pour laquelle vous vouliez avoir les plans, c'est
qu'il y a un questionnement que vous avez sur quelque chose, sur un aspect. Alors ce
questionnement-là, vous pouvez nous l'adresser tout de suite, on va essayer d'avoir les réponses
que vous cherchez plutôt que d'essayer de trouver, là...

765

Je comprends que vous auriez aimé avoir les plans complets, les plans vous ne les avez pas eus, mais est-ce qu'on peut y aller pour essayer au moins de trouver une solution sur les éléments que vous aimeriez connaître, que vous auriez faits vous-même en regardant ces plans-là, essayer de trouver?

770

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Je peux peut-être poser une question de cette façon-là.

775

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

780

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

J'aimerais voir les tableaux d'impact réel pour l'axe entre kilomètre 62 et 67, mais non pas dirigé vers une seule solution, soit la voie de contournement, peut-être par une agence impartiale.

785

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez... mais, monsieur Lelièvre, je vais vous dire une chose : on reçoit nous-mêmes, on reçoit une étude d'impact d'un promoteur qui, c'est son travail de le faire, c'est son travail, c'est un organisme public, ils ont eux-mêmes des entreprises qui vont travailler, auxquelles ils donnent des contrats pour essayer de faire des... de déposer, de faire des documents, des expertises et tout ça.

790

Vous avez aussi les ministères responsables qui ont... à l'intérieur desquels il y a des experts qui vont analyser ce qui est soumis.

795

Alors je comprends qu'il y a toujours une possibilité d'essayer d'avoir une autre expertise, une comparable, mais on ne peut pas, nous... il faut que vous compreniez qu'on ne peut pas dire à chaque... à moins qu'on ait vraiment un problème de douter, un, de ce qui est présenté comme document; deux, de l'avis des ministères concernés qui seraient d'accord avec ces documents-là et nous pas, là, on peut peut-être essayer de faire quelque chose.

800

Mais dans le contexte, on ne peut pas mettre en doute la qualité des documents qui sont déposés. On peut soulever des points qui nous semblent obscurs ou moins... Mais s'il fallait dire à chaque fois : «On va demander une expertise indépendante externe», imaginez ce qu'on va faire, dans tous les dossiers, sur tous les aspects, il y aura toujours place à demander une autre expertise. Vous comprenez? On ne peut pas le faire.

805

Il faut prendre de bonne foi les documents qui nous sont déposés. Je pense qu'il y a assez d'experts au sein, à la fois chez le promoteur et des ministères et de la commission, vous avez des gens qui ont des formations dans plusieurs domaines et qui vont valider. Ça arrive très

810

souvent qu'on demande : «Ça, on aimerait avoir autre chose» ou : «Ça, on n'est pas tout à fait d'accord» ou : «Ça, ça pourrait être... c'est une façon de voir les choses, mais il pourrait y avoir d'autres façons de voir les choses.»

815 Mais vous comprenez qu'on ne peut pas demander des expertises d'experts à chaque chose. Ce qu'il faut faire, c'est peut-être y aller directement en fonction de ce que vous voulez exactement savoir.

820 Là, sur la table, il y a eu deux propositions, une de contournement, l'autre dans l'axe, et peut-être à l'intérieur de ça, s'il y a des éléments que vous voudriez faire améliorer à des points précis, là on peut agir. «Avec votre demande ou votre suggestion, moi j'aimerais que telle chose soit changée parce que ça me pose tel problème.» Ça là, oui on peut intervenir.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

825 Oui, parce que même dans la voie dans l'axe, il y a des choses que moi, je vais suggérer de changer...

LA PRÉSIDENTE :

830 Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

835 ... parce que, de la façon que ça a été fait... non, je n'ai pas le droit de le dire, là, parce que vous allez me...

LA PRÉSIDENTE :

840 Oui. Mais vous pourriez me poser la question, à savoir : «Est-ce que vous pourriez changer telle chose?» Alors vous allez déjà avoir une réponse et ça va vous préparer pour votre mémoire, vous pourrez répondre là-dessus.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

845 Bien, c'est qu'il y a... disons que sur la voie... je peux poser une couple d'affaires. Disons que sur la voie dans l'axe...

LA PRÉSIDENTE :

850 Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

855 ... pourquoi arriver, puis c'est qu'il y a... faire une route sur l'ancienne route, l'ancien
boulevard Talbot de 1950 ou 40, je ne sais pas trop quoi, pour amener tout le monde du
boulevard Talbot, de la rue Paré, de la rue... tous les gens de ça, aller jusqu'au km 70, il y a
environ 125 habitations, là, tous les amener sur la 1^{re} Avenue au lieu d'arriver puis de leur faire
860 une entrée sur l'autoroute direct, puis je ne vois pas pourquoi, ça se fait partout que tu peux
rentrer sur une autoroute, ça ne doit pas être un miracle, là, de faire ça.

À part de ça, eh bien, c'est que moi je vais proposer d'arriver, de mettre un viaduc léger
au lieu de mettre deux gros viaducs... sur le plan, là, deux gros viaducs doubles avec un tunnel
pour passer en dessous pour... Écoutez...

865

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, ce qu'on va faire...

870

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

... il y a beaucoup de choses de même que j'aurais aimé présenter...

LA PRÉSIDENTE :

875

Oui... Monsieur Lelièvre, attendez monsieur Lelièvre...

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

880

... puis comme on ne l'a pas laissé...

LA PRÉSIDENTE :

Attendez, monsieur. Ce que je demanderais peut-être au promoteur : avez-vous une
885 représentation de la section dans l'axe pour cet espace-là?... Alors ça, c'est la proposition dans
l'axe, hein?

M. LUC BERGERON :

890

Ça, c'est la proposition dans l'axe, là, donc c'est relativement simple à comprendre. C'est
qu'à partir du kilomètre 62 jusqu'au kilomètre 66...

LA PRÉSIDENTE :

895

Oui?

M. LUC BERGERON :

... dans l'axe, on venait se juxtaposer au-dessus de la 175...

900

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

905

M. LUC BERGERON :

... puis donc, peut-être pour la petite histoire, là, en novembre lorsqu'on avait rencontré la population, on continuait dans l'axe ici, c'est ce qui avait soulevé le tollé à la rue Paré.

910

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

915

M. LUC BERGERON :

Donc, l'option qu'on a présentée à la population en février, c'est qu'on venait rejoindre le contournement au kilomètre 67 ici...

920

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

925

M. LUC BERGERON :

... donc par un échangeur. Donc pour que les gens de Saint-Adolphe puissent avoir accès à la route...

930

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

935

M. LUC BERGERON :

... et que la rue Paré puisse... parce que là, dans l'axe, vous comprendrez qu'ici, là, on ne peut plus utiliser la 175, c'est la nouvelle...

940

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. LUC BERGERON :

... le nouveau quatre voies. Donc on donnait accès via un échangeur à cette route-ci, donc aux gens qui habitaient, si on veut, au nord du kilomètre 66, ils avaient accès par cette

945 bretelle d'autoroute là à la nouvelle route; les gens de Saint-Adolphe avaient accès à cette route-
ci, si les gens voulaient s'en aller au nord, ils prenaient la même bretelle, ils prenaient cette
bretelle-ci, s'en allaient, et cetera, là.

950 Donc l'échangeur autoroutier qui était ici, là, donnait accès au nord, aux gens à l'est et
aux gens à l'ouest.

LA PRÉSIDENTE :

955 O.K. Mais ce que dit monsieur Lelièvre, là, l'endroit où ça passait sur l'ancien boulevard
Talbot, là, c'est où?

M. LUC BERGERON :

960 Bon, c'est ici, là.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

965 La même chose, excepté que là-dessus, et c'est que dans la municipalité de Stoneham
était au courant de mes plans préliminaires, si on veut dire, depuis le mois de mai 2004, eh bien,
c'était en partie ce trajet-là que vous venez de voir.

LA PRÉSIDENTE :

970 Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

975 Mais c'est qu'il y a, moi, à l'heure actuelle, au lieu... là-dessus, si vous le voyez... s'ils
vous le montrent un peu plus ciblé, vous allez voir que tout le trafic qui vient du boulevard Talbot,
l'ancienne 175, de toutes les rues de là, s'en va sur une route qui passe à côté de l'autoroute,
dans la montagne, pour aller rejoindre la 1^{re} Avenue...

LA PRÉSIDENTE :

980 Hum hum.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

985 ... et envoyer tout ce trafic-là vers la 1^{re} Avenue, ce que les gens de la 1^{re} Avenue ne
veulent rien savoir, puis je les comprends. La première des choses.

Eh bien, ce qu'il y a, moi je suis contre la grosse dépense de ce double viaduc qui est ici,
là, qui est...

990 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

995

... qui est immense, parce qu'il faut passer deux autoroutes dessus, et ce qu'il y a, disons que tout le trafic qui vient de là, au lieu de l'envoyer vers la 1^{re} Avenue...

LA PRÉSIDENTE :

1000

Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1005

... avec une entrée sur l'autoroute direct...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1010

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1015 ... eh bien, c'est qu'il n'y a plus de problème avec tous ces gens-là pour la 1^{re} Avenue quand le trois quarts du voyage, ça s'en va vers Québec, première des choses. Et deuxième des choses, pour faire rejoindre les deux, un viaduc léger ici, qui part de là et qui va vers... en s'en allant vers la 1^{re} Avenue et avec une entrée sur l'autoroute et une bretelle simple qui part de là, du même viaduc, qui s'en va vers le boulevard Talbot. Ça vient de s'éteindre.

LA PRÉSIDENTE :

1020

Bon. Monsieur Bergeron, est-ce que ce genre de configuration là avait été envisagé?

M. LUC BERGERON :

1025

Pas du tout.

LA PRÉSIDENTE :

Pourquoi?

1030

M. LUC BERGERON :

Bien, on pourrait tous, après-midi, venir au micro puis dire : «On pourrait, on aurait dû, on aurait pu faire...», bon. On a pris six mois avec la municipalité pour développer un concept qui

1035 s'appelle «dans l'axe», on doit y avoir pensé un peu, là. Les gens de la rue Paré, ils ont accès à la route, ils ont accès par cette bretelle-ci. Là, je ne voudrais pas... je ne veux pas partir de débat, là, mais...

LA PRÉSIDENTE :

1040

Non non, je comprends, ce que je veux juste savoir, c'est...

M. LUC BERGERON :

1045

... monsieur Lelièvre, «il aurait juste à», là, il faut savoir qu'ici, là, qu'il y a un... c'est dans la montagne, là...

LA PRÉSIDENTE :

1050

Hum hum.

M. LUC BERGERON :

1055

... «Il aurait juste à», là, il y a une montagne ici, là...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1060

M. LUC BERGERON :

... puis on ne peut pas passer une route directe comme ça puis venir... ça, c'est dans les airs, là, il faut...

1065

LA PRÉSIDENTE :

Donc, votre réponse à ma question, c'est que la configuration, là, qu'il y a là actuellement, ne permettrait pas ce genre de proposition là?

1070

M. LUC BERGERON :

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

1075

O.K. Vous avez votre...

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1080 Ils mettent une trois... ils mettent une route...

LA PRÉSIDENTE :

1085 Monsieur Lelièvre, je comprends le... vous avez votre réponse; elle ne vous plaît peut-être pas, mais c'est la réponse que vous avez reçue. O.K. Alors...

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1090 Je suis rendu à quoi, là?

LA PRÉSIDENTE :

Deuxième question.

1095 **M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Deuxième? Ah bon, c'est correct!

LA PRÉSIDENTE :

1100 Allez-y. Elle a été longue, la première, là!

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1105 Bon. L'autre est aussi... oui. Je vais la lire, mais vous allez effacer ce que vous allez vouloir, d'accord? Y aurait-il d'autres questions aussi farfelues comme celle de l'exagération des coûts de mortalité sur une période de quarante ans pour justifier...

LA PRÉSIDENTE :

1110 Monsieur... Non, je vous arrête, monsieur Lelièvre, je vous arrête, monsieur Lelièvre : tout qualificatif qui a un aspect d'interprétation ou qui peut sembler méprisant, je ne les accepte pas; c'est votre opinion, ou quoi que ce soit, mais je veux que vous alliez directement à une question au besoin, sinon on va passer à un autre intervenant.

1115 **M. RODOLPHE LELIÈVRE :**

Est-ce qu'il y a d'autres questions telles que l'exagération – c'est-tu correct, ça?

1120 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1125

L'exagération des coûts de mortalité pour une période de 40 ans pour justifier la construction d'une autoroute?

LA PRÉSIDENTE :

1130

O.K. Écoutez, je pense que ces aspects-là, monsieur Lelièvre, depuis le début de la semaine, et même ce qui a été fait, ce qui a été déposé lors de l'audience et tout ça, toute la question de la justification a été abordée largement, encore hier et avant-hier. Je vais quand même demander au promoteur, simplement, de citer les éléments de la justification, sans donner, là... Parce que je pense que toutes les explications de ça, vous les avez... vous allez pouvoir les lire.

1135

Vous savez, les verbatim, là, tout ce qui a été dit en audience, d'ici une semaine vous allez pouvoir tout lire, vous allez pouvoir revoir tout ce qui s'est dit sur un sujet, ça va vous permettre de travailler votre mémoire.

1140

Peut-être, monsieur Bergeron, simplement nous citer les raisons de la justification de ce projet-là que vous amenez.

1145

M. LUC BERGERON :

On a largement débattu cette semaine le soutien au développement économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean, une question de sécurité, une question de fluidité; minimiser les impacts au niveau humain, du milieu naturel; soutenir, comme je disais tantôt, le développement économique. C'est tout ce qu'on a débattu cette semaine, là.

1150

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Bergeron. Merci, monsieur Lelièvre.

1155

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Merci.

1160

LA PRÉSIDENTE :

Alors je vais appeler monsieur Robert Côté, s'il vous plaît. Alors bonjour, monsieur Côté.

M. ROBERT CÔTÉ :

1165

Oui, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

1170 Merci de votre patience, vous étiez quand même sur la liste depuis quelques jours. Alors nous vous écoutons. Votre première question?

M. ROBERT CÔTÉ :

1175 Bon, moi j'habite au kilomètre 74, puis on a un commerce familial, puis j'aimerais savoir qu'est-ce que c'est qui va nous arriver avec notre commerce par rapport à la déviation de la route?

LA PRÉSIDENTE :

1180 O.K. Alors peut-être nous montrer, monsieur Bergeron, à quel endroit ça se situe? Quel genre de commerce vous avez, monsieur Côté?

M. ROBERT CÔTÉ :

1185 Une station de service.

LA PRÉSIDENTE :

1190 O.K.

M. ROBERT CÔTÉ :

1195 Esso.

LA PRÉSIDENTE :

1200 Esso? O.K. Alors donc, votre demande c'est... est-ce que vous voulez savoir au niveau des compensations ou vous voulez savoir qu'est-ce qui arrive avec votre... si votre commerce est déplacé ou pas, ou s'il y a un accès?

M. ROBERT CÔTÉ :

1205 Bon, les accès ont été, un moment donné, ont été changés, mais il y a des accès qui ne sont pas vraiment, mettons, comme clairs au point de vue...

LA PRÉSIDENTE :

1210 O.K.

M. ROBERT CÔTÉ :

... partie Saguenay à Québec.

1215 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1220 **M. ROBERT CÔTÉ :**

Ça se trouve à être loin de chez nous, ce qui fait qu'on va perdre 50 % de notre clientèle, puis avec l'autre sortie, peut-être 25 % qu'on va perdre aussi pour Québec-Chicoutimi.

1225 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1230 **M. ROBERT CÔTÉ :**

Ça fait que c'est comme une contribution à vouloir fermer notre station, notre commerce.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, est-ce que vous avez déjà eu des discussions avec le ministère des Transports?

1235

M. ROBERT CÔTÉ :

Oui, on en a déjà eu.

1240 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Alors monsieur Bergeron, nous expliquer peut-être la problématique, qu'est-ce que vous avez à proposer comme solution pour l'accès au commerce?

1245 **M. LUC BERGERON :**

On a déjà dit dans le projet, de 60 à 84, il y a trois échangeurs autoroutiers, on retrouve ici le troisième, qui est le parc de la Jacques-Cartier. Juste pour vous donner un chiffre de fréquentation, les autorités du parc nous disent qu'il y a environ 130 000 personnes année qui fréquentent le parc de la Jacques-Cartier, donc ça c'est l'entrée du parc de la Jacques-Cartier.

1250

Donc, considérant que c'était probablement le site avec la plus grande fréquentation sur l'ensemble du tracé, c'est ce qui a justifié le troisième échangeur. Donc on retrouve ici l'échangeur; le commerce de monsieur est ici, c'est la station-service Esso; donc ce qu'on a fait pour essayer de... -- puis ici, on a ici Le Relais, le restaurant Le Relais.

1255

Donc, ce qu'on a fait, en travaillant avec la municipalité, c'est que les bretelles d'entrée et sortie pour les gens qui viennent de Québec, on les a situées, si on veut, entre les deux commerces, justement pour favoriser un peu la... comme c'étaient les deux seuls commerces de

1260 ce coin-là, donc quelqu'un qui voudrait aller au parc, il va prendre la route, la quatre voies
séparées, va sortir ici, va prendre le viaduc sous la chaussée, puis il va rentrer dans le parc.
Bon.

LA PRÉSIDENTE :

1265

Si je comprends bien, ça va être la même sortie pour le parc que pour les commerces?

M. LUC BERGERON :

1270

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1275

O.K. En direction nord, ils arrivent du sud?

M. LUC BERGERON :

1280

En direction de Québec, donc les gens qui s'en viennent du Saguenay, bon, vont faire
l'inverse, vont sortir ici, ils vont aller au parc. Ou s'ils voulaient aller aux commerces, bien ils vont
sortir ici, ils vont prendre le viaduc, puis ils vont aller aux commerces, puis ils vont retourner par
l'autoroute, comme...

1285

Donc c'est un échangeur autoroutier standard, là, qui a une particularité, c'est que ça,
c'est en pente. Donc je sais que le commerce nous avait demandé d'éliminer, si on veut,
l'échangeur et de faire un accès directement à l'autoroute, bien c'est-à-dire à la route avec un feu
de circulation ou peu importe, là, ce qui pour nous est inacceptable parce qu'on est dans un bas
de pente; avec le niveau de trafic qui va au parc de la Jacques-Cartier, ça prenait cette
configuration-là absolument.

1290

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il a été envisagé ou offert de déplacer le commerce?

M. LUC BERGERON :

1295

Je vous ai dit hier que la Loi de la voirie nous interdit de... on n'est pas autorisés à
déplacer une résidence ou un commerce lorsque le tracé ne touche pas la propriété.

1300

Vous voyez ici que le tracé qu'on a fait, on a volontairement, donc, quitté la route
justement pour ne pas leur toucher, donc on n'a pas à les exproprier ou à les dédommager.
J'expliquais aussi hier que la Loi de la voirie ne garantit pas un achalandage. Donc on n'a pas
de dédommagement financier à leur donner pour une perte d'achalandage ou peu importe, là.

1305 Maintenant, nous on pense que la configuration, bon, c'est certain qu'il y a une moins
bonne accessibilité qu'actuellement. Actuellement, les gens circulent tous en face du commerce
alors que là, on a un échangeur autoroutier, mais je rappellerais que l'objectif du projet, c'est un
objectif... une grande partie des objectifs, c'est des objectifs de sécurité routière et...

LA PRÉSIDENTE :

1310 Excusez-moi, monsieur Bergeron, excusez, je demanderais le silence, on entend
bourdonner un petit peu en même temps. Allez-y, monsieur Bergeron.

M. LUC BERGERON :

1315 Puis on a démontré dans les statistiques que les grands sites... les plus grands sites
d'accidents étaient évidemment là où il y avait des points de conflit, donc c'est Saint-Adolphe et
au parc de la Jacques-Cartier.

1320 Donc une large part de nos préoccupations ont porté sur une configuration sécuritaire, là,
à cet endroit-là, considérant que c'est l'endroit où il y avait le plus d'usagers de la route qui
circulaient, là. On parle d'un grand nombre d'usagers qui circulent, des deux côtés d'ailleurs,
autant du côté... sûrement de plus de Québec, mais aussi du côté du Saguenay, là. Donc c'est
une préoccupation qu'on a eue de faire un échangeur qui était sécuritaire et fonctionnel.

1325 Puis on me dit que si jamais vous... on pourrait vous montrer la localisation des accidents
à cet endroit-là...

LA PRÉSIDENTE :

1330 Oui, je veux voir un peu mieux, là. O.K.

M. LUC BERGERON :

1335 On va demander à monsieur Sirois de les présenter.

M. CLAUDE SIROIS :

1340 Les points qui sont représentés sont... quant c'est rouge, les points qui sont rouges, c'est
les accidents qui sont mortels; ça, c'est les accidents 98-2001. Les points jaunes, c'est des
accidents blessés légers et les points bleus, c'est des dommages matériels seulement. Donc on
voit la localisation des accidents, là.

1345 C'est sûr qu'il y a des points, des fois ça se peut que ça soit un peu au même endroit, là,
on a mis des fois un petit peu à côté des points pour qu'on voie bien, là, les secteurs où il y avait
des concentrations.

LA PRÉSIDENTE :

1350 Hum hum.

M. LUC BERGERON :

1355 Donc ça, c'est en face de la station-service, donc on voit le nombre d'accidents qu'il y a eu... ça, c'est au cours des quatre derniers... quatre ans, là?

M. CLAUDE SIROIS :

98-2001.

1360

M. LUC BERGERON :

98-2001. On pourrait peut-être aller aussi au parc de la Jacques-Cartier, là?

1365

Bon. Ici, on a le parc de la Jacques-Cartier; donc on voit qu'il y a une concentration importante d'accidents dont un mortel; un paquet de points bleus, là – je vous disais tantôt : forcément, c'est un point de conflit, parce que la grande majorité des gens tournent à gauche, donc on voit qu'il y a beaucoup d'accidents qui sont liés à... ici, là, c'est des accidents à angle ou des accidents par l'arrière, ou quelques accidents frontaux liés, là, comme on disait tantôt, à une concentration d'usagers qui utilisent le parc de la Jacques-Cartier.

1370

Donc c'est à ça qu'on a voulu se prémunir, donc la concentration d'accidents qu'il y a ici puis la concentration d'accidents qu'on avait là, donc on a préconisé non pas une route... la prochaine route 175, donc reproduire ce pattern-là, même si on l'avait séparée, donc a voulu faire un échangeur autoroutier de type standard pour éliminer ces points de conflit-là.

1375

LA PRÉSIDENTE :

1380 O.K. Est-ce qu'on peut voir l'échangeur de façon plus proche, là, pour l'accès en question? Même zoom, à peu près?... O.K. Donc, votre commerce est ici à gauche, là, hein?

M. ROBERT CÔTÉ :

Oui.

1385

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Côté?

1390

M. ROBERT CÔTÉ :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1395

O.K. Et donc, vous allez avoir un accès... pour les gens qui arrivent du sud, il va y avoir un accès juste à côté de votre commerce, et pour les gens qui arrivent du nord, ça va être un petit plus haut, ils vont passer sur le viaduc pour y aller. S'ils veulent retourner vers le sud, ils refont le chemin inverse, on comprend ça? Puis ils retournent par ici. C'est ça? O.K.

1400

Est-ce qu'il a été envisagé quand même, au niveau de l'affichage ou de la signalisation des... -- un peu ce qui a été abordé aussi hier, là -- est-ce qu'il a été envisagé une forme de compensation, au moins permettre l'affichage ou quoi que ce soit, ou... dans ce cas-ci?

1405

M. ROBERT CÔTÉ :

Non, il n'y a pas eu vraiment grand-chose de discuté là-dessus, là. C'est que, un moment donné, on avait discuté par rapport à...

1410

LA PRÉSIDENTE :

Vous approcher un petit peu du micro, là.

1415

M. ROBERT CÔTÉ :

On a discuté un moment donné par rapport qu'on allait être limités dans le terrain entre les deux emprises des routes.

1420

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1425

M. ROBERT CÔTÉ :

Puis ça allait nous causer des problèmes s'ils nous arrivaient avec un pépin, mettons, de terrain, là.

1430

LA PRÉSIDENTE :

C'est-à-dire que vous voulez...

1435

M. ROBERT CÔTÉ :

Parce qu'on a moins que 100 mètres entre les deux routes, si vous voulez. Entre la 175...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1440

M. ROBERT CÔTÉ :

... puis la nouvelle autoroute.

1445

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. ROBERT CÔTÉ :

1450

Et puis ensuite, bien, la 175 elle devient, elle, fermée, là; ça devient un cul-de-sac, si on veut, parce qu'elle va être démantelée, là.

LA PRÉSIDENTE :

1455

O.K. Elle est fermée à partir de là, oui. O.K. Alors...

M. LUC BERGERON :

1460

Ce n'est pas un cul-de-sac, là, ça mène au viaduc du parc de la Jacques-Cartier, donc c'est... la route va mener... cette route-ci, là, va mener au parc de la Jacques-Cartier, donc effectivement ici il n'y a plus besoin de route parce que les gens qui vont vouloir aller vers le nord vont utiliser la bretelle qui est juste ici pour embarquer sur la... -- donc continuons un peu, encore un peu -- ici là, les gens vont pouvoir utiliser cette bretelle-ci pour prendre l'autoroute en direction nord.

1465

Donc la 175, ce n'est pas un cul-de-sac, là, parce que c'est celle qui va mener dorénavant au parc de la Jacques-Cartier.

1470

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que -- c'est parce que j'essaie de voir, monsieur Côté -- est-ce que, de prime abord, le fait que les gens qui vont maintenant aller à la Jacques-Cartier vont devoir automatiquement passer devant chez vous, ce n'est pas un avantage aussi?

1475

M. ROBERT CÔTÉ :

On ne le sait pas.

1480

LA PRÉSIDENTE :

Vous ne le savez pas?

M. ROBERT CÔTÉ :

1485

On ne peut pas arriver puis dire n'importe quoi là-dessus, là. Parce que le parc de la Jacques-Cartier, c'est seulement des touristes, l'été, qui vont là; l'hiver, c'est fermé.

LA PRÉSIDENTE :

1490

O.K. Et vous, votre clientèle, c'est en majorité des passants?

M. ROBERT CÔTÉ :

1495

Notre clientèle principale, c'est les passants de la 175.

LA PRÉSIDENTE :

1500

O.K. Bon, donc on comprend, de la réponse du Ministère... J'ai fait déposer les règles de compensation, là, les mesures que le Ministère... comment ça procède pour les compensations et tout ça, ou l'expropriation et les déplacements. Maintenant, concernant les commerces, on a compris de la réponse du Ministère que le Ministère ne compensait pas les commerces pour l'achalandage ou les pertes d'achalandage.

1505

M. ROBERT CÔTÉ :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

1510

Ça ne vous empêche pas de dire ce que vous avez à dire sur votre mémoire, mais vous avez réponse à votre première question.

M. ROBERT CÔTÉ :

1515

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1520

Deuxième question?

M. ROBERT CÔTÉ :

1525

Pour qu'est-ce qui s'agit des déplacements des cours d'eau...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1530 **M. ROBERT CÔTÉ :**

... comme la rivière Taché, si vous voulez...

1535 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. ROBERT CÔTÉ :

1540 ... qui est considérée comme ruisseau, mais vraiment c'est une rivière principale qui a un bon affluent, là.

LA PRÉSIDENTE :

1545 Hum hum.

M. ROBERT CÔTÉ :

1550 Puis l'autre ruisseau, entre la route 175... en arrière de notre station, là, il y a un ruisseau qui va être déplacé...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1555

M. ROBERT CÔTÉ :

... changé complètement de côté de la route. Mais c'est des cours d'eau avec des habitats, puis il faudrait savoir qu'est-ce qui arrive avec tout ça.

1560

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Nous expliquer ce qui est prévu?

1565 **M. LUC BERGERON :**

Oui, on va demander à monsieur Bédard d'expliquer l'intervention qu'on va faire effectivement à l'échangeur.

1570 **M. YVES BÉDARD :**

Bon, évidemment on est dans un contexte de vallée, alors la route est faite dans le fond de la vallée et puis le cours d'eau circule ici dans le fond de la vallée, donc il y a évidemment des conflits, pas juste à cet endroit-là, mais à plusieurs endroits aussi.

1575

En fait, l'objectif c'est qu'on va reconstruire le ruisseau Taché et un autre de ses affluents, là, à partir de rien en fait, on va *redesigner* le cours d'eau en fonction d'optimiser les caractéristiques pour l'habitat aquatique.

1580

Donc actuellement on a fait faire une caractérisation détaillée du ruisseau, de la partie qui va être détruite et une partie un peu en amont.

1585

Alors le ruisseau va être relocalisé, bon, en fin de compte, il va suivre – je cherche le bon bouton – il va suivre en fait le ruisseau Taché, on le voit ici, je crois – non, ce n'est pas ça, là... oui, c'est ça – comme ça ici, là.

1590

En fait, on va le relocaliser quelque part ici et puis il va aussi... on va permettre à la grande faune de passer le long de ce ruisseau-là aussi parce que c'est un pont qui va être construit au-dessus pour permettre à la grande faune de circuler de part et d'autre. C'est un endroit de concentration d'orignaux, alors il y aura un double rôle à ce pont-là.

1595

Donc si on revient au ruisseau, on l'a reconstruit en optimisant ses caractéristiques, en fait, en termes de... vous savez, un ruisseau, c'est fait avec des fosses, des rapides, des zones calmes, alors on va refaire un *design* pour optimiser le mélange de fosses et de rapides pour favoriser essentiellement l'omble de fontaine qui est l'espèce cible comme le je disais hier.

LA PRÉSIDENTE :

1600

Vous n'avez pas de représentation, là, sur les travaux prévus pour...

M. YVES BÉDARD :

De réglementation?

1605

LA PRÉSIDENTE :

Non, de représentation, d'image sur les travaux prévus ou de plans ou de configuration?

M. YVES BÉDARD :

1610

Pas vraiment, parce que les plans de reconstruction du ruisseau ne sont pas faits, là. On a fait l'état de situation qu'on a déposé, là, à nos collègues en face, et puis là, évidemment, les contrats ne sont pas encore donnés, là, mais c'est des gens, des spécialistes de la faune qui font faire le *design* de ça en collaboration avec les ingénieurs en hydraulique qui vont refaire...

1615

1620 Ça, c'est le passage à faune, en fait, le ruisseau va ressembler... le pont va ressembler grossièrement à ça, donc on voit de part et d'autre une espèce de petite passerelle qui va permettre à la grande faune de circuler sous la structure. Tout ça va être canalisé avec des clôtures aussi, évidemment, une clôture de 2,4 mètres, évidemment. Et les poissons vont pouvoir circuler.

1625 Alors souvent... cette façon de faire-là permet aussi de limiter les travaux ... les dégâts pendant la construction, parce qu'on fait le cours d'eau... le nouveau cours d'eau à sec; quand le nouveau cours d'eau est construit, on met l'eau dedans puis on ferme l'ancien cours d'eau.

Alors c'est un avantage quand on relocalise un cours d'eau, on ne joue jamais dedans, en fait, parce qu'on construit un nouveau, on envoie l'eau dedans et on ferme les deux extrémités de l'ancien et... C'est un aspect avantage par rapport à la partie construction.

1630 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :**

Monsieur Bédard, j'aimerais savoir qu'est-ce que ça représente en termes de perte d'habitat, en termes de superficie et de même que les impacts sur la faune qui est présente?

1635 **M. YVES BÉDARD :**

1640 Bon. Évidemment, on a évalué un peu la qualité de l'habitat de façon même très détaillée de ce qui existe présentement pour être capable justement d'éviter d'avoir des pertes, et puis même on veut en fait augmenter la valeur faunique pour éventuellement compenser des pertes pour des aménagements qui ne sont peut-être pas toujours efficaces parce que créer des frayères ou des fosses, bon, en théorie c'est facile, mais des fois dans la nature ce n'est peut-être pas toujours comme on le souhaite, ça fait qu'on en fait toujours un peu plus, une marge de sécurité.

1645 Alors en termes de mètres carrés, là, je ne sais pas si on a 2000 mètres carrés environ, mais on a une évaluation de mètres carrés et on veut recréer un excédent pour s'assurer que le tout va être compensé.

1650 Évidemment, il y a un suivi après ça qui va venir nous confirmer ou infirmer si on a réussi notre coup, parce qu'avec la nature il y a toujours une part de hasard, là, on ne contrôle pas tout, là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

1655 Hum hum.

M. YVES BÉDARD :

1660 Mais c'est des choses qui se font quand même couramment.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

Puis comme les répercussions au niveau des ressources fauniques qui sont présentes?

1665 **M. YVES BÉDARD :**

C'est essentiellement l'omble de fontaine. Il y a quelques cyprès, je crois aussi, là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

1670

Ça, c'est dans le ruisseau Taché?

M. YVES BÉDARD :

1675

Oui, le ruisseau Taché qui se jette tout près de... dans la rivière Cachée.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

Oui, qui est assez proche, là, qui...?

1680

M. YVES BÉDARD :

Oui, on est tout près de son embouchure. On est près de l'embouchure de la... on voit la...

1685

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

Est-ce qu'on peut la voir? Oui, c'est ça.

1690 **M. YVES BÉDARD :**

Vous voyez ici, là, ça c'est l'arrivée de la rivière Cachée, et puis le ruisseau Caché se jette quelque part ici, là.

1695 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :**

O.K.

M. YVES BÉDARD :

1700

Alors des fois on les mélange, «Taché» et «Cachée», là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

1705

O.K. Qui elle, je crois qu'il y a des ressources aussi importantes, là?

M. YVES BÉDARD :

1710 Oui, la rivière Cachée, il y a de l'implantation de saumons, de tacons, en fait, ou d'œufs – les gens de la Faune pourraient nous donner des détails. Mais ça sert essentiellement de couvoir parce qu'il n'y a pas de fraie de saumon, le saumon ne peut pas monter dans cette rivière-là. Alors...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

1715

Merci. Avez-vous d'autres éléments à ajouter au sujet des aménagements?

M. YVES BÉDARD :

1720

Non, comme je vous dis, c'est des choses qui vont se faire aussi ailleurs en aval, dans le secteur de la rivière Noire. On n'a pas le choix, étant donné qu'on est dans le fond d'une vallée, il y a souvent des conflits entre la route et la rivière, parce que la vallée est relativement étroite.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

1725

Parfait.

J'aimerais poser la question au ministère des Pêches et Océans... et Faune, le secteur Faune du ministère des Ressources naturelles, alors j'aimerais avoir vos préoccupations quant à ces aménagements qui sont envisagés par le promoteur? Monsieur Kemp, s'il vous plaît?

1730

M. ALAIN KEMP :

1735 Excusez. Oui, moi je n'ai pas le... l'analyste au dossier n'est pas présent, je n'ai pas les détails en termes de superficie et tout ça, mais c'est quelque chose qui nous préoccupe. Puis évidemment, nous, la première chose qu'on cherche à faire, c'est de minimiser les impacts sur le cours d'eau aussi. Si ça s'avère justifié, ou s'il n'y a pas moyen de faire autrement, ça pourrait s'avérer acceptable, puis l'approche préconisée par le MTQ dans ce cas-ci, de recréer des habitats, et même si c'était possible d'avoir un surplus, c'est l'approche qu'on préconise.

1740

Moi je n'ai pas les détails, mais ce qui serait visé dans le cas ici, là, c'est d'avoir vraiment un bilan net, même un gain net d'habitat dans le cas de l'aménagement du nouveau ruisseau. Ceci étant dit, l'analyse des détails est à se faire, on a effectivement reçu la caractérisation du cours d'eau actuel...

1745

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

Hum hum?

1750

M. ALAIN KEMP :

... mais le bilan net pourra être fait seulement quand on aura des détails de ce qui sera proposé comme aménagement.

1755 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :**

Et ça, ça va se faire avec quoi? Avec les plans et devis?

M. YVES BÉDARD :

1760

Ça va être effectivement avec des plans et devis détaillés qui sont faits à la fois avec des ingénieurs en hydraulique et des spécialistes de la faune aquatique, pour s'assurer d'une part que le ruisseau soit stable en termes de protection des rives, mais qu'il y ait une valeur faunique, autant restauration du couvert végétal des rives, création de fosses, de seuils, de frayères, alors tout ça va être détaillé : hauteur, longueur, largeur, tous les détails avec les bordereaux.

1765

Puis il faut comprendre aussi qu'on ne fait pas exprès pour aller jouer dans les cours d'eau, hein. Comme je vous ai dit tantôt, on est dans une vallée où on a en plus des lignes de haute tension, on a une topographie très difficile, alors il vient des moments où il faut faire sauter une montagne ou c'est les rivières ou... il y a toujours quelque chose. Alors ce n'est pas par choix qu'on va là, c'est vraiment parce qu'on est mal pris dans ces endroits-là.

1770

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

1775

Oui, monsieur Kemp?

M. ALAIN KEMP :

Si je peux ajouter, effectivement il y a toujours... dans nos conditions d'autorisation, il y a des suivis qui sont demandés et advenant que les objectifs ne seraient pas atteints, il peut y avoir des correctifs de demandés. Ce n'est pas «on le fait une fois puis on ne regarde plus ce qui se passe», là, c'est vraiment une exigence, puis il peut y avoir des travaux correcteurs de demandés par la suite.

1780

1785

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

Merci. Est-ce que je peux avoir l'avis de madame Dubreuil, s'il vous plaît?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

1790

Ah oui. Le ruisseau Taché, pour nous c'est un ruisseau important dans le secteur, là, il s'agit quand même d'une petite rivière, là, je pense à peu près 2 à 4 mètres de large.

1795

Les habitats pour l'omble de fontaine, sans être les meilleurs, excellents, si on peut dire, sont quand même bons, O.K., c'est un bon secteur – monsieur Côté le connaît bien d'ailleurs – et

puis effectivement il y a de la pêche dans ce secteur, mais pas... à l'extérieur du parc, parce que ce n'est pas un ruisseau qui est pêché dans le parc, c'est interdit de pêcher ce secteur dans le parc.

1800 Ceci étant dit, on a remarqué dans l'étude d'impact, là, par rapport à votre question sur le pourcentage de destruction que ça représente : dans l'ensemble des pertes d'habitat qui ont été mesurées dans l'étude d'impact, là, c'est 40 % de... c'est un chiffre de l'étude d'impact.

1805 Alors ça nous apparaît quand même majeur par rapport à l'ensemble des destructions d'habitat qui sont occasionnées par le projet, des pertes d'habitat essentiellement dues à des ponceaux. Ce 40 % là, c'est notable.

1810 Moi j'aurais aimé voir, dans l'étude d'impact ou autrement, là, une démonstration écrite qu'il est vraiment impossible de tasser cet échangeur de façon à éviter tout d'abord cette perte d'habitat. J'aurais aimé voir une démonstration, parce qu'évidemment, c'est toujours ce qu'on préfère, d'éviter de perturber ces milieux-là.

1815 Alors en gros c'est ça, je pourrais reparler d'autres aspects concernant les compensations et tout ça, mais avant tout moi je voulais dire, là, que c'est notable et puis que c'est sûr que si on peut faire autrement, ça va être préférable. Par ailleurs, il y a toujours moyen de s'en sortir, il existe des techniques pour reconstruire ces habitats-là, mais c'est le deuxième choix.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

1820 Monsieur Bergeron, est-ce que vous avez envisagé une alternative à l'empiètement, au détournement du ruisseau Taché?

M. LUC BERGERON :

1825 Je vais demander à monsieur Vaillancourt.

M. DENIS VAILLANCOURT :

1830 Bonjour. Bon, oui, au niveau du tracé, on a regardé à différents endroits, mais du côté ouest on a la ligne de pylônes d'Hydro-Québec; après ça, du côté est, on a une grosse montagne qui est ici; on avait une courbe à corriger, si on va un petit peu plus vers le nord, là... on avait une courbe qui est raide ici, il faut corriger cette courbe-là; puis il y a une autre ligne de pylônes... on avait des lignes de pylônes de chaque côté plus les montagnes, en plus on avait aussi la rivière
1835 qui... le ruisseau Taché qui est là qui se continue avec la rivière Cachée. On avait aussi les commerces, là, la station d'essence plus les autres commerces qui sont ici.

1840 On avait plusieurs contraintes que aussi, chaque pylône c'est 400 à 500 000 \$ à déplacer chaque pylône aussi, là. Ça fait qu'on était vraiment très coincés, et puis c'est ce qu'on a aussi, c'est qu'on a une pente d'environ 7-8 % à cet endroit-là et aussi, pour placer l'échangeur et

continuer à donner une desserte sécuritaire au parc de la Jacques-Cartier, c'est environ la seule...

1845 Vous remarquerez que les bretelles, elles ne sont pas situées dans l'axe du ruisseau Taché, c'est tout simplement les deux voies en direction nord, les deux voies en direction sud, qui passent dans le ruisseau Taché. C'est qu'avec toutes ces contraintes-là, c'est à peu près le seul endroit où on pouvait passer.

1850 Puis sur tout le tracé, du kilomètre 60 à 84, c'est en fin de compte à peu près le seul endroit où est-ce qu'on doit dévier un cours d'eau, un ruisseau.

LA PRÉSIDENTE :

1855 Monsieur Sirois?

M. CLAUDE SIROIS :

1860 Oui, j'ajouterais peut-être juste un petit élément, c'est que quand on avait déposé l'étude au départ, il était question d'un échangeur en losange qu'on appelle, donc on avait les bretelles qui passaient vraiment ici, là, qui allaient rejoindre le viaduc.

1865 Donc à ce moment-là, on a déplacé les bretelles d'endroit pour deux raisons : une était pour la desserte des commerces, et l'autre était justement pour quitter le secteur où il y avait réaménagement, là, du ruisseau. Donc on avait quand même essayé d'optimiser le plus possible ce secteur-là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

1870 Là, le ruisseau Taché va être détourné sur quelle longueur, monsieur...?

M. CLAUDE SIROIS :

1875 Je crois que c'est autour de 5 à 600 mètres environ, quand on parle de longueur de ruisseau, là, et non pas en ligne droite, là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

O.K. Merci. Madame Dubreuil, oui?

1880 **Mme CHANTAL DUBREUIL :**

1885 Moi, j'aurais aimé savoir ce qu'il en est, si on va en direction sud, au sud des commerces, là, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité dans ce secteur-là de déplacer l'échangeur et d'allonger la route d'accès au parc de la Jacques-Cartier?

Parce qu'on a été regarder les contraintes du côté nord, mais j'aurais aimé qu'on voie un petit plus, que vous nous expliquiez un petit peu plus les contraintes du côté sud.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

1890

Est-ce que c'est possible de regarder cet aspect-là?

M. DENIS VAILLANCOURT :

1895

Est-ce qu'on peut se déplacer vers le... Claude, du côté sud, vers le sud. O.K. Vers le sud, ici aussi, c'est la... on a une grosse montagne ici, ça fait qu'on est limité, encore là aussi, par la montagne.

1900

Parce que si on se tasse plus vers l'ouest, c'est qu'on va dans la montagne, puis au niveau du déboisement, on va être obligé d'avoir un talus qui va être plus large, on va avoir une coupe de roc, donc au niveau du paysage, de ce côté-là, là, je veux dire, c'est qu'on va avoir plus déboisement et puis au niveau visuel, ça va être très visible parce qu'on va avoir une grosse coupe de roc ici, parce qu'on a une grosse montagne qui est là. C'est, en fin de compte...

1905

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

Donc, ce serait une falaise, là, ce serait une coupe...

M. DENIS VAILLANCOURT :

1910

Oui. Effectivement, ce serait une falaise, oui. Ça fait que c'est pour ça que ici, en les plaçant ici, c'est que les deux bretelles, ça dessert bien les commerces; en plus, on peut, je veux dire, on n'avait plus besoin... on ne touche plus au ruisseau Taché.

1915

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR :

O.K. Oui, parfait.

LA PRÉSIDENTE :

1920

Alors c'est beau? Ça va? Monsieur Côté, vous avez réponse à votre question, mais il y a quelque chose de plus que vous voudriez avoir là-dessus?

M. ROBERT CÔTÉ :

1925

C'est qu'on ne parle pas du petit ruisseau qui est, mettons, entre la route 175 et la nouvelle route, là, juste derrière la dernière bâtisse, là. Ça, c'est un ruisseau qui traverse la route un peu vers le sud...

1930

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. ROBERT CÔTÉ :

1935

... puis qui se jette dans la rivière Taché.

LA PRÉSIDENTE :

1940

Oui.

M. ROBERT CÔTÉ :

1945

Ce ruisseau-là n'est pas mentionné en nulle part à peu près sur les plans, si vous voulez. Ça, c'est un ruisseau de fraie de petits poissons, d'ombles de fontaine.

LA PRÉSIDENTE :

1950

D'ombles de fontaine?

M. ROBERT CÔTÉ :

Oui.

1955

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Comment il s'appelle, ce ruisseau-là?

M. ROBERT CÔTÉ :

1960

Il n'a pas vraiment de nom...

LA PRÉSIDENTE :

1965

Il n'a pas de nom?

M. ROBERT CÔTÉ :

1970

... ça vient d'une coulée, là, qui...

LA PRÉSIDENTE :

1975

O.K. Est-ce que ce site de fraie a été répertorié par le Ministère? Parce qu'il semble assez gros, sur le... c'est ce qu'on voit, la route... je pensais que c'était une route, mais c'est un ruisseau qui longe cette petite route-là?

M. YVES BÉDARD :

En fait, j'en ai parlé tantôt qu'il y avait...

1980

M. ROBERT CÔTÉ :

C'est un peu du côté sud de la dernière bâtisse vers la gauche, là. Entre les deux, là. O.K., là.

1985

LA PRÉSIDENTE :

Ici?

1990

M. ROBERT CÔTÉ :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1995

O.K. Et c'est un ruisseau qui arrive du nord?

M. ROBERT CÔTÉ :

2000

C'est un ruisseau d'eau potable qui arrive des montagnes.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Est-ce qu'il a été répertorié, monsieur Bédard?

2005

M. YVES BÉDARD :

Oui, il faisait partie de l'exercice, là, dont parlait mon collègue tantôt, là. On a essayé de le relocaliser à différents endroits, mais on est très conscients qu'il est là, on connaît sa valeur, il va faire partie de la restauration au même titre que le ruisseau *Caché*, là.

2010

LA PRÉSIDENTE :

Mais...

2015

M. YVES BÉDARD :

Aussi, en passant, pour informer la commission, on a aussi... compte tenu de la complexité, on avait quand même invité les gens sur le terrain, les gens de la Fapaq, les gens de Pêches et Océans pour leur présenter toute la complexité du site. On a fait une visite de terrain

2020

pour... parce qu'on savait que c'était compliqué puis que ce n'était pas évident, puis c'est un impact majeur; on a quand même fait une visite des lieux.

LA PRÉSIDENTE :

2025

O.K. Pour le ministère de la Faune et... après la Fapaq, c'était un endroit que vous... vous étiez au courant, là, de ce site de fraie-là de l'omble de fontaine?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

2030

Pas ce site-là particulièrement, mais dans ce genre de contexte-là, ce n'est pas du tout étonnant, là, un petit ruisseau comme ça avec...

LA PRÉSIDENTE :

2035

O.K.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

2040

... qui constitue une bonne frayère et un bon recrutement pour le ruisseau Taché et pour la rivière Cachée. Ça ne nous étonne nullement, là, dans ce contexte de territoire.

LA PRÉSIDENTE :

2045

O.K.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

2050

Mais on n'est pas capable, on n'a pas les données, là, pour pointer...

LA PRÉSIDENTE :

2055

Mais cet exercice-là va se faire avant les autorisations? Il faut comprendre qu'avant l'autorisation, un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement, ainsi que... il y a aussi Pêches et Océans qui aura un certificat d'autorisation à donner?

M. ALAIN KEMP :

2060

Oui, effectivement. En fait, si le petit ruisseau dont le monsieur parle est un habitat du poisson, il va faire l'objet d'une... il va être inclus dans notre analyse, puis s'il est touché, il va faire l'objet d'une autorisation en bonne et due forme puis des...

LA PRÉSIDENTE :

2065

O.K.

M. ALAIN KEMP :

2070 ... et tout le même processus va être mis en place. Minimiser les impacts, si on n'a pas le
choix d'en faire, c'est d'essayer de rétablir dans les... de restaurer le milieu dans le même
endroit.

2075 Si on ne peut pas arriver à ça, bien, il y aura des compensations supplémentaires qui
vont être demandées ailleurs.

LA PRÉSIDENTE :

2080 Donc juste pour résumer, c'est que ces endroits-là, ces fonctions-là, sont déjà protégés
dans le cadre de la loi, de la loi pour Pêches et Océans...

M. ALAIN KEMP :

C'est exact.

2085 **LA PRÉSIDENTE :**

2090 ... et dans le cadre aussi de ce que va regarder aussi le ministère de l'Environnement
pour autoriser le décret, c'est-à-dire pour... et chaque ministère va donner ses exigences, donc,
au promoteur pour s'assurer que les milieux sont, en premier, essayer de ne pas les toucher; en
deuxième, s'ils sont touchés, s'ils n'ont pas le choix, comment ils seront compensés et il y aura
un suivi qui va être exigé dans le décret à ce niveau-là. Je résume bien? Ça va? Vouliez-vous
rajouter quelque chose, monsieur Kemp? ?

M. ALAIN KEMP :

2095 Non.

LA PRÉSIDENTE :

2100 C'est beau.

M. ROBERT CÔTÉ :

2105 Mais contrairement à qu'est-ce que c'est que monsieur disait du ministère des
Transports, à partir du kilomètre 69, le ministère des Transports, on dirait qu'il essaie de s'en aller
plus dans les cours d'eau aller jusqu'aux kilomètres, mettons, 74-75, si vous voulez...

LA PRÉSIDENTE :

2110 Hum.

M. ROBERT CÔTÉ :

... qu'à l'extérieur. Pourquoi?

2115

LA PRÉSIDENTE :

Donc, monsieur Bergeron, si on comprend bien, là, d'après ce que vous avez expliqué tout à l'heure, vous aviez deux choix : aller plus dans les cours d'eau, ou aller plus dans la montagne dans ces secteurs-là, et vous faites un choix d'aller plus dans les cours d'eau?

2120

M. LUC BERGERON :

Bien, monsieur parle de 69 à 75, si on regarde le tracé, 69 à 75, dans le fond, là – passe-moi donc un pointeur – donc on comprendra qu'on a la ligne d'Hydro ici, on a la montagne, puis on a la 175 ici avec des habitations. On voulait maintenir l'accessibilité de la 175 pour les habitations, donc on n'avait pas le choix de passer la nouvelle route entre la 175 et les lignes d'Hydro.

2125

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

2130

M. LUC BERGERON :

Donc on l'a passée là. On n'a pas fait par exprès pour la passer là, c'est le seul endroit où on peut passer.

2135

LA PRÉSIDENTE :

O.K. C'est beau. Merci, monsieur Côté.

2140

M. ROBERT CÔTÉ :

Merci.

2145

LA PRÉSIDENTE :

Alors je vais appeler un prochain participant. Je ne sais pas s'ils sont ici, on m'avait dit qu'ils seraient peut-être là plus ce soir, monsieur Albert Tremblay ainsi que madame Denise Tremblay? Non? Alors je vais appeler monsieur Daniel Poitras... En fait, monsieur Poitras, vous remplacez monsieur Jean-Eudes Simard, c'est bien ça? Rebonjour, monsieur Poitras.

2150

M. DANIEL POITRAS :

2155

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

2160 C'est bien ça, c'était pour les questions de monsieur Simard qui a dû quitter?

M. DANIEL POITRAS :

2165 Oui. C'est ça. Il y a une des questions qui a été répondue et la deuxième question, c'était par rapport à l'étude économique.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

2170

M. DANIEL POITRAS :

2175 C'était dans le sens que... est-ce que les conclusions de l'étude économique tiennent compte aussi de l'effet de développement économique qu'il peut y avoir au Saguenay dû à la construction de la route? Parce qu'on a parlé des accidents...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

2180

M. DANIEL POITRAS :

2185 ... l'effet économique d'éliminer les accidents, mais est-ce qu'il y a aussi un effet économique de développement?

LA PRÉSIDENTE :

2190 Hum hum. Monsieur Bergeron, qu'est-ce que vous diriez si je vous demandais de faire la présentation économique? Vous êtes-vous parlé, vous deux? Non? Alors on va prendre quelques minutes pour avoir effectivement... Ce n'est pas, comme je vous dis depuis le début, ce n'est pas qu'on ne voulait pas l'avoir, mais je pense que là, le moment est bien choisi pour le faire cet après-midi.

2195 C'est à peu près 10 minutes, c'est ça? O.K. Alors, ne vous insultez pas si je suis obligée de vous dire, à un moment donné, d'accélérer, là, c'est juste en termes de temps, mais allez-y. De toute façon, vous déposez l'étude aussi, hein.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2200 Alors, bonjour, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, bonjour.

2205

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Je vais faire un petit résumé de l'étude que j'ai faite concernant l'impact sur le développement économique et la justification. Alors, la présentation. Oui. Bon. Alors, le plan de la présentation est le suivant. Il y a deux volets à l'étude.

2210

Essentiellement, la première partie traite de croissance économique et d'investissement routier. Essentiellement ici, ce qu'il est question, c'est de voir dans quelle mesure et de quelle manière, lorsqu'on fait des investissements routiers, le lien que ça a sur le reste de l'économie, la croissance économique.

2215

La deuxième partie de la présentation, ça a trait sur l'analyse avantages-coûts. Alors là, essentiellement, la question c'est : est-ce que l'autoroute, le projet autoroutier ici, est-ce que ça a une contribution sur le bien-être économique du territoire en comparant les avantages économiques et les coûts économiques?

2220

Alors, la première partie, c'est *Croissance économique et investissement routier*. Ici, ce qui est important de mentionner, c'est que la littérature sur ce sujet-là, c'est une littérature relativement récente. Un point d'envol de la littérature a été donné en 89 par l'auteur Aschauer qui est aux Etats-Unis et il montrait dans son article -- bien, ça, c'est juste une partie de l'article, là, mais ça illustre un petit peu le problème -- on mettait en évidence quelle était la proportion des investissements en infrastructure publique par pays et le taux de croissance de différents pays. À l'évidence même, là, il y avait une certaine relation forte, là, de l'un va avec l'autre, c'est-à-dire que, au fur et à mesure qu'on investit dans les infrastructures publiques, ça favorise la croissance économique du pays.

2225

2230

Ça, effectivement, ça a généré tout un débat à l'intérieur de la profession d'économiste, il y a eu plein d'articles qui ont suivi depuis ce temps-là, des dizaines par année.

2235

Récemment aux États-Unis encore, l'étude en 2001, on a tenté de faire le point sur la question et il y a eu un *guide book*, un livre de référence sur la manière d'évaluer, si on peut dire, les impacts économiques, là, à ce niveau-là, des investissements routiers.

2240

Alors, pour dresser un petit peu, là, on va y aller rapidement, là, mais essentiellement, de la manière que c'est quoi les canaux, là, que ça prend, effectivement, en premier lieu, les coûts de transport des produits, bien ça, on comprendra tout de suite que ça a un impact direct sur la rentabilité des firmes en question.

2245

Aire de marché. Lorsqu'on réduit les coûts de transport, qu'est-ce que ça amène, ça? Ça accroît l'aire de marché des firmes en question. Elles peuvent faire leurs livraisons plus loin,

avoir de plus grands marchés, ça, ça amène des économies d'échelle et ça se répercute également en rentabilité à ce niveau-là.

2250 De l'autre point de vue par la suite, bon, il y a une amélioration de la fluidité et ça a des impacts aussi sur les personnes en termes d'offre de main-d'œuvre. Bon. Alors, en augmentant l'offre de main-d'œuvre des firmes, effectivement, là également, ça a des impacts sur leur rentabilité. Pas besoin de passer sur les autres, là, mais tout ça, l'étude en question suggère d'évaluer cette rentabilité-là d'une manière assez particulière. Alors ça, c'est la prochaine... -- ici, c'est ça.

2255 Essentiellement, à ce niveau-là, l'étude recommande de retenir, aux États-Unis, l'étude de Nadiri. Alors, je vais juste dire rapidement ce qu'il s'agit ici. C'est un modèle économétrique.

2260 La difficulté ici, c'est qu'on peut toujours, d'une manière anecdotique, dire quelle a été la croissance de telle ville ou telle ville suite à l'implantation de telle autoroute ou telle autoroute? Ça, bon, on peut le faire mais il y a des difficultés inhérentes à ça. C'est-à-dire que la question de fond, c'est : qu'est-ce qui serait arrivé à la ville s'il n'y avait pas eu d'infrastructure routière? Hein, c'est la question pour vraiment isoler la contribution de l'infrastructure même.

2265 Alors, ce qu'on fait habituellement, c'est qu'on fait un modèle économétrique qui tient compte de différents facteurs qui sont survenus, qui influencent effectivement les coûts d'opération des entreprises. Alors, aux États-Unis, il y a un modèle qui a été évalué de cette manière-là et c'est ça qu'il est recommandé d'utiliser.

2270 Suite à un contrat qui a été donné, un contrat de recherche du MTQ, mon collègue Denis Bolduc, qui est le directeur de Sciences économiques de l'Université Laval et moi, on a fait un peu le même genre d'étude mais avec des données québécoises. O.K.

2275 Alors sur la base des coûts d'opération des entreprises du Québec, on a isolé quelle est la contribution du réseau routier dans l'évolution de ces coûts de ces entreprises-là, compte tenu des coûts de la main-d'œuvre, compte tenu des coûts des investissements qu'elles ont à réaliser, compte tenu de l'énergie, des coûts énergétiques, compte tenu des... bon, et cetera. On a essayé d'isoler cette partie-là.

2280 Alors, le résultat-clé ici, c'est un peu similaire à ce qui a été obtenu par ailleurs, c'est lorsqu'on augmente de 1 % le stock d'infrastructure routière, ça réduit de 0,06 % les coûts d'opérations des entreprises.

2285 C'est peut-être un peu abstrait, ça, mais le projet dont il est question ici, on augmente d'une certaine manière le stock d'infrastructure routière de la région, au même titre que vous avez une entreprise et vous allez ajouter une aile, vous allez agrandir l'entreprise, le stock de l'entreprise en question en immobilier vient de s'accroître.

2290 Alors, lorsqu'on augmente le stock de l'infrastructure routière de 1 %, il s'ensuit, en moyenne, en général, 0,065 % de réduction des coûts d'opération des véhicules. Là, on peut aller à l'autre.

2295 Alors ça, ce genre de résultat-là, bon, ça a été confirmé par d'autres études et également par Statistiques Canada, Fernand Martin, en 2002, a utilisé ce résultat-là de l'étude que j'ai faite avec Denis Bolduc pour évaluer effectivement quelle serait la contribution d'un nouveau pont sur la Rive-Sud, O.K., dans le cadre de l'étude Nicolet la...

2300 Bon. Alors, il y avait des chiffres à ce niveau-là de 650 M \$, l'autoroute réduirait les coûts d'opération de 64 M \$, sur la base de cette même méthodologie-là qui, je le rappelle, ça englobe un peu tous les éléments que j'énonçais tout à l'heure, là, en termes de coût de transport. Bon. On peut poursuivre.

2305 Alors ici, j'ai appliqué un peu la même méthode. Alors, suite à un investissement de 550 M \$, j'ai évalué que le stock de capital routier augmenterait de 7 % dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et sur la base... bon, je l'ai fait pour trois secteurs. O.K. Le 0,065 %, c'est en moyenne, ça. Mais effectivement, l'étude en question, il y a différents secteurs de l'économie et cette élasticité, c'est comme ça qu'on l'appelle, ce taux-là change d'un secteur à l'autre.

2310 Alors, pour l'industrie du bois, par exemple, bien, il a été estimé que les coûts d'opération des entreprises de ce secteur-là diminueraient de 24 M \$ par année, O.K., c'est annuel. Bon. Alors, ça correspond à quoi, ça, en termes d'emploi? Bien, cette réduction de coût-là, bien, une hypothèse qui est faite en économie habituellement, c'est que les profits sont nuls, à long terme, les profits économiques. Alors ça, il y a des petites subtilités, là, s'il y a des questions à ce niveau-là, on en discutera, mais les profits économiques sont nuls.

2320 Ça veut dire que cette réduction des coûts là va, à terme, à moyen et long terme, va correspondre à une augmentation des ventes, des recettes et pour pouvoir accomplir cette augmentation de production là, bien, il y aurait 48 emplois qui s'ensuivraient. Compte tenu de la structure industrielle actuelle de l'industrie du bois, compte tenu des valeurs des expéditions, le nombre d'emplois, et cetera, on arrive à cet estimé-là.

2325 En suivant le même raisonnement en estimation de l'augmentation annuelle du nombre d'emplois dans les autres secteurs de l'économie, bien, elle serait de 49. Dans l'ensemble, les coûts d'opération des entreprises seraient de l'ordre de 37,8 M \$, alors une réduction de 37,8 M \$ par année à moyen terme et la création, effectivement, de 97 nouveaux emplois en suivant les mêmes hypothèses.

2330 Ça, c'est essentiellement la première partie. Alors, sur la base des firmes existantes, là, compte tenu des données de ces firmes-là, on arrive à ces conclusions-là.

Deuxième partie, analyse avantages-coûts. Alors là ici, la question qui est posée, c'est est-ce que le projet contribue à accroître la richesse de la collectivité? Alors, essentiellement, ce

2335 qu'il faut faire ici, c'est de comparer les coûts économiques et les bénéfices économiques du projet. Alors, les bénéfices économiques ici qui sont, dans un premier temps, regardés, c'est essentiellement la réduction des accidents routiers.

2340 Alors, l'approche qui a été suivie ici, c'est un peu similaire à ce que d'autres études auparavant a été fait, c'est on regarde strictement d'un simple point de vue, d'un point de vue de la réduction des accidents, les bénéfices économiques qui en découlent et on va les comparer aux coûts économiques par la suite.

2345 Alors, l'enjeu ici, premièrement, en termes d'évaluation de la sécurité routière, c'est de regarder quelle est la valorisation associée à un accident mortel, à un accident avec blessés graves, et cetera. Il y a une longue littérature également sur le sujet. Essentiellement, il y a deux approches à ça : il y a une approche qui est de regarder la perte de production des gens lorsqu'ils ont un accident et un autre approche qui est la disposition à payer, la disposition à payer des gens.

2350 Dans le premier cas, elle est délaissée de plus en plus, cette approche-là. Il y a des raisons conceptuelles à ça qui causent un petit peu de problèmes. On regarde la perte de production des gens. Alors, dans des cas bien particuliers, une personne qui ne travaille pas, retraitée, bien, il n'y a plus de perte de production, hein. Ça peut amener à des situations un peu gênantes.

2355 Dans le deuxième cas, on regarde les arbitrages que les gens font, les marchés jouent. Il y a des professions qui sont plus à risque que d'autres, il y a des enquêtes qu'on peut mener pour mesurer la disponibilité des gens à payer pour réduire le risque d'un événement.

2360 Alors, je prends un exemple. Supposons que je paie 20 \$ pour réduire un événement qui pourrait survenir une fois sur 50 000, qu'est-ce que je peux en dire sur la valeur de l'événement en question que je viens de m'assurer, contre lequel je viens de m'assurer? Bien, j'ai acheté 20 \$ pour un seulement sur 50 000. Si j'en regarde 50 000 sur 50 000, je dois multiplier le tout, ce qui m'arrive à une valeur, en fait, de 1 M \$. C'est comme si je valorisais l'événement à 1 M \$.

2365 Je résume très rapidement la question. Par ailleurs, ce que j'aimerais souligner ici, c'est que cette littérature-là a été débattue depuis quelques années. Il y a différentes évaluations qu'il en est fait.

2370 Alors, le ministère des Transports, dans un document de travail en 99, suggérait un montant de 3,4 M \$ et il y avait un maximum et un minimum associé à ça. Juste un petit instant, je vais retrouver ma page...

2375 Enfin, il y avait également un scénario haut et bas, mais le scénario de base qu'il a privilégié, c'est 3,5 M \$. Transports Canada, en 93, avait émis... je sais qu'ici, c'est 2000, là, ça a été actualisé, mais en 93, la première fois qu'ils ont proposé d'utiliser une valeur de l'avis, c'était 1,5 M \$, le chiffre qui était suggéré, toujours sur la même approche.

2380 Récemment, le titulaire de la charte de risques au Centre de recherche sur les transports de l'Université de Montréal, monsieur Dionne, le professeur Dionne avec d'autres collègues sont arrivés, eux, à un montant de 5 M \$ qui est recommandé et ils suggèrent également de faire un plus et un moins autour de ce 5 M \$ là, ça monte à, je crois, 7,5 M \$... 7 M \$ et 3 M \$. O.K. C'est 3, 5 et 7, les valeurs qui sont proposées.

2385 Dans l'étude que j'ai faite, j'ai retenu, moi, pour... j'ai retenu... juste encore la... je vais en terminer ici, là, j'ai retenu la valeur qui était proposée par un document de travail du ministère des Transports du Québec, que j'ai actualisé. O.K. Donc, ce sont les chiffres de 99 actualisés que j'utilise. Et j'utilise comme analyse de sensibilité la valeur proposée par le professeur Dionne de 5 M \$ et l'autre, de 1,7 M \$. Ceci correspond à des valeurs conservatrices, je dirais.

2390 Récemment, il y a un groupe de travail qui a été mis sur pied par Environnement Canada et Santé Canada, qui proposaient, eux, les valeurs de 2,4 M, ça, c'est le scénario faible; le scénario moyen, 4,1 M, et le scénario élevé, 6,2 M. O.K.

2395 Si j'avais une suggestion que je pouvais faire, je crois que ce serait une bonne idée de suggérer à Transports Québec, pas la partie division régionale, là, mais Transports Québec, de se prononcer et d'établir des valeurs qui pourraient être utilisées dans toutes les études au Québec. Il y a une étude qui a été faite sur le coût de la congestion au Québec, qui est citée et qui est utilisée à profusion. Et je pense que ce serait une bonne idée de faire la même chose ici pour cette question-là qui est très importante.

2400 Alors, je poursuis. Ça, c'est les valeurs qui ont été utilisées. Maintenant, une fois qu'on a la valorisation des événements, il faut se prononcer sur effectivement l'occurrence des événements.

2405 Alors, j'ai reçu les données concernant le nombre d'accidents. Alors, dans le premier bloc du tableau, ce sont le nombre d'accidents qui sont survenus entre 97 et 2003, la dernière colonne était le total et par types d'accidents mortels et en bas, c'est le nombre de victimes. Évidemment, les valeurs que j'ai dites tout à l'heure de la valeur de la vie, ça a été apporté... on applique cela sur les victimes et non pas sur les accidents, comme de raison.

2410

LA PRÉSIDENTE :

2415 Juste un instant. Ce que je vois au tableau, c'est que vous avez de 84 à 144 et 144 à 215. Vous n'avez pas 60 à 84?

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2420 Non.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2425 **M. RICHARD LAFERRIÈRE :**

On peut poursuivre ? Alors, à l'instar des études précédentes sur ce sujet, bien, il faut faire certaines hypothèses sur quel sera l'impact de l'autoroute concernant la réduction de ces nombres d'accidents-là puis par la suite, on va les valoriser, mais de ces nombres d'accidents-là. Alors, l'ensemble des accidents de type collision frontale sont éliminés, une réduction de 50 % des accidents causés par la faune puis une réduction de 50 % des accidents de type perte de contrôle. Ça, c'est les hypothèses de base également.

2430
2435 Alors, le tableau ici fait ressortir les gains en sécurité routière. Bon. Ils seraient de 16 M \$, 24 M \$ et 33 M \$ selon les trois scénarios que je parlais tout à l'heure.

2440 Alors, dans la première partie du tableau ici, c'est occurrence, c'est le nombre d'accidents par année, là, ici, O.K., c'est des accidents par année ; mortels c'est quatre; avant-projet et après-projet, c'est 0,3. Le scénario valeur de la vie de 3,6. Alors -- j'ai un petit peu de difficulté -- c'est 14,5 M \$, là, qui serait la valeur qu'on obtiendrait à ce niveau-là, pour un grand total de 24,6 M \$ – oui, la prescription de mes lunettes laisse à désirer! – 24,6 M \$ par année. On peut passer.

2445 Alors, l'évaluation des coûts économiques. Le 550 M \$, c'est un coût financier; dans le jargon des économistes, là, c'est un coût financier. C'est ce qui va être déboursé mais, en fait, il y a une partie de ce montant-là qui va revenir en taxes au gouvernement.

2450 Alors, sur la base de l'étude d'impact économique, ça a été possible d'identifier qu'il y avait 27 % de ce 550 M \$ là qui était pour revenir en impôts et en taxes, et cetera. Donc, cela constitue réellement, au point de vue des économistes, un transfert de revenus, ce n'est pas un coût réel. Ça peut choquer de dire ça, mais enfin, ce n'est pas un coût économique, disons.

2455 Alors, c'est 400 M \$, le coût économique qui est associé à ce 550 M \$ là. Le coût d'entretien, bien, c'est un coût d'entretien, encore là, c'est additionnel parce que l'actuelle route 175, il y a déjà des coûts d'entretien qui sont là. Le projet augmenterait ces coûts d'entretien là, de la manière qu'on a évalué ce 2400 \$ par année par kilomètre, c'est sur la base d'une autre étude dans la région de la 170 où il était question, effectivement, d'élargir, de passer à une autoroute et, considérant le nombre de voies, on est arrivé à cet estimé-là de 2400 \$ par année.

2460
2465 Alors, évaluation de la rentabilité économique. Bon. Alors, là encore, c'est certaines hypothèses, là, qui sont standard, toujours basées sur l'étude que j'ai référée tout à l'heure, le document de travail du MTQ. Période d'analyse, 40 ans. Valeur résiduelle, ça, c'est une autre étude, c'est le BMQ, c'est une étude qui a été faite par le professeur Gaudry à ce niveau-là, qui a été retenue pour évaluer quelle est la valeur résiduelle de l'investissement au bout de la période, c'est très important, ça, ce n'est pas mince, donc 75 % de l'investissement. Le taux d'actualisation de 8 %, ça, c'est très standard.

2470 Alors, compte tenu de cet ensemble d'hypothèses-là, les bénéfices associés, les
bénéfices économiques associés à la réduction de l'insécurité routière, c'est principalement ça,
correspondent à 81 % des coûts économiques de construction de l'entretien, O.K., 81 % au point
de départ.

2475 Alors, maintenant, c'est de regarder, est-ce qu'il y a certaines conditions qui font en sorte,
évidemment, que ça pourrait changer ce 81 % là? Parce que c'est une évaluation, hein. Alors, il
y a certaines conditions qui pourraient augmenter cela ou diminuer cela.

2480 Alors, le projet serait rentable, c'est-à-dire 100 %, les bénéfices économiques seraient
100 %, les coûts économiques, si, par exemple, 88 % des accidents causés par la faune étaient
éliminés, 88 % de ces accidents-là, perte de contrôle et faune, au lieu de 50 %. Alors, on change
un peu mes hypothèses de 50 à 88 et ça augmente à 100 %.

2485 En ce qui a trait le scénario de valeur de vie de 5 M \$, bien là, d'emblée, les bénéfices
économiques excèdent les coûts économiques de 10 %. Pour ce qui est de l'autre scénario de
2,4 M \$, bien là, ça correspond à 54 % et même si on supposait que tous les accidents étaient
éliminés, ce serait toujours... les bénéfices économiques seraient encore inférieurs au coût
économique.

2490 Ça, ça fait un peu le tour en ce qui concerne la sécurité, pour ce qui est de la sécurité
routière. Comme conclusion ici, je vais, bon, rappeler juste le premier résultat de... le premier
volet de l'analyse, c'est-à-dire que 37,8 M \$ des coûts d'opération des entreprises seraient
réduits suite au projet, suite à la réalisation du projet.

2495 Comme je le disais tout à l'heure, ça, c'est un domaine qui est relativement récent dans
l'analyse économique. Ces résultats-là, c'est des évaluations qui sont faites, qui sont
relativement récentes, même s'ils sont supportés et relativement robustes dans le sens qu'il y a
d'autres études qui arrivent aux mêmes résultats, parce que c'est relativement récent. L'état de
l'art concernant les analyses avantages-coûts n'ont pas intégré ces bénéfices-là dans l'analyse,
O.K., ce n'est pas fait de façon...

2500
2505 Alors moi, ce que je dis, c'est que ce sont des gains réels, ces réductions de coûts des
entreprises. C'est une question de quantum. Est-ce qu'on pense que c'est 37 M \$, est-ce qu'on
pense que c'est 20 M \$, est-ce qu'on pense que c'est 50 M \$? Mais je pense qu'il y a
suffisamment d'évidences qui supportent le résultat que, effectivement, les entreprises y gagnent
à ça.

2510 Alors ici, ce qui est dit, c'est que si, bon, premièrement, on peut passer par-dessus, c'est
juste les premiers... les mêmes conclusions de 80 % mais si on allait plus loin... c'est ça. -- Non,
encore plus loin, l'autre, O.K. Oups! Oui, c'est ça.

Si on retenait uniquement 16 %, on parle toujours du scénario de base, une valeur de vie
de 3,6 M \$, la valeur de la vie, 50 % de réduction des accidents, si on ne retenait que 16 % de ce
38 M \$ là que je parlais, si on retenait uniquement 16 % de ces économies-là, de ces réductions

2515 de coût d'opération, on aurait la rentabilité économique, le 100 % de bénéfices économiques égalent coûts économiques. O.K.

2520 Donc, ça, c'est une idée que j'avance et je pense que, à terme, l'analyse avantages-coûts va intégrer ce résultat-là, cette partie, ce nouveau corps de connaissances-là lorsque le quantum sera fixé. Mais ici, ce que je peux me permettre de dire, c'est que ce serait un peu héroïque, là, d'aller chercher le montant total parce qu'il y a encore des discussions qui sont en cours. Par contre, ce qui est intéressant de noter, c'est que, au fond, 16 % suffisent pour le rendre rentable.

2525 Par ailleurs, c'est bon de rappeler, bon, l'étude que je parlais tout à l'heure, en termes de retombées économiques. Ça, c'est une autre discussion, c'est uniquement en termes de construction du projet de deux fois quatre voies, ce qui... les résultats ici auxquels ont est arrivé, c'est qu'il y a des effets directs de 238 M \$, il y a des effets indirects de 261 M \$, effets indirects et induits. Cela procure 8000 personnes-année en termes d'emploi et les revenus des gouvernements sont de 189 M \$, c'est ce à quoi je me référais tout à l'heure.

2530

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est juste durant la période de construction, des travaux?

2535

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Exactement.

2540

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2545

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Mais tout à l'heure, hormis cette dernière partie-là, on parlait effectivement de tout au long de 40 ans du projet. O.K.

2550

LA PRÉSIDENTE :

Hum, hum.

2555

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Mais ça effectivement, ça ne porte que sur la construction.

LA PRÉSIDENTE :

40 ans étant la durée de vie...

2560 **M. RICHARD LAFERRIÈRE :**

De l'infrastructure même.

2565 **LA PRÉSIDENTE :**

... de l'infrastructure. O.K.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2570 Oui. Alors, j'ai trouvé ça assez intéressant de me rendre compte que dans la revue *Canadian Business*, à chaque année, la revue fait un classement des villes, des principales villes au pays selon différents facteurs qui font qui encouragent la venue de nouvelles entreprises dans la région, dans la ville en question. O.K.

2575 Alors, les différents facteurs, c'est les coûts d'opération de ces villes-là à l'intérieur des villes par le biais des taxes, par exemple. L'indice du coût de la vie dans la région. Croissance de production. Est-ce que c'est une région qui est en croissance ou qui périclité. Taux de chômage, taux de criminalité, et cetera.

2580 La revue, sur la base de différents facteurs, ceux-ci, classe l'ensemble des principales villes du pays. Et pour la deuxième année, je crois que c'est la deuxième année consécutive, pour la... oui, c'est ça, la Ville de Saguenay termine pour la seconde année consécutive en tête des 40 principaux centres métropolitains du Canada.

2585 Et ce qui est intéressant de remarquer ici, c'est que parmi la liste, les coûts de transport n'apparaissent pas. Ce projet-là viendrait ajouter à ces facteurs-là une raison supplémentaire, si on peut dire, d'aller s'implanter, d'encourager la venue des nouvelles entreprises. O.K. Alors, projet d'amélioration ici constitue un élément majeur pour concrétiser un autre facteur additionnel, quoi.

2590 Alors ça ici, c'est les résultats récapitulatifs de l'étude, un coût financier de construction de 550 M \$. Les coûts additionnels d'entretien, bien, c'est 343 000 \$ par... 343 000 \$, c'est ça, par année. Au niveau des bénéfices économiques, bien, le scénario de base de 3,6 M \$, c'est 24,5 M \$ par année, ceci correspond à un ratio de 80 % des coûts économiques. Puis j'en ai
2595 discuté, il y a différentes hypothèses qui portent à croire que... différentes hypothèses qui portent à croire que la rentabilité économique, elle est obtenue.

LA PRÉSIDENTE :

2600 Je m'excuse juste de vous interrompre deux petites minutes.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Oui?

2605

LA PRÉSIDENTE :

Les montants sur les trois scénarios, là, un, deux, trois, sur la valeur de vie, elle est établie sur 40 ans ou elle est annuelle?

2610

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Elle est annuelle. Ce sont des montants à chaque année...

2615

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2620

... 24 M \$, compte tenu de la réduction des accidents mortels, compte tenu...

LA PRÉSIDENTE :

2625

O.K.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2630

... de la réduction des accidents graves, légers et dommages matériels seulement. Ce sont les quatre catégories d'accidents retenues.

LA PRÉSIDENTE :

2635

Hum, hum.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2640

Et ce n'est que la partie de sécurité routière... d'insécurité routière. O.K. On peut passer au prochain.

2645

Cependant, bon, comme je le disais, on peut voir des bénéfices économiques additionnels dont la réduction des coûts d'opération de 37 M \$. Ah oui, c'est ça, ratio... le ratio du scénario deux, bon, alors ça monterait à 185 mais, bon, ce que je disais tout à l'heure, c'est une faible portion de... un 18 % suffirait à obtenir 100 % des bénéfices économiques égalent au coût... 16 %, 16,5 %. C'est ça.

Et, bon, en terminant, c'est ça, rappeler l'impact économique, les retombées d'impact économique qu'on a vues tout à l'heure en termes d'emploi, 8600 personnes-emploi et des effets indirects... directs et indirects en plus des recettes fiscales.

2650

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Monsieur Poitras, est-ce que ça vous amène une deuxième question?

2655

M. DANIEL POITRAS :

Peut-être une précision. On parle de développement d'entreprises, là, et aussi de diminution de coûts des entreprises existantes. Est-ce que l'industrie touristique est comprise dans ces entreprises-là?

2660

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Oui, c'est ça, c'est toutes les industries de la région, existantes de la région. C'est l'ensemble des industries de la région. Donc, j'ai fait ressortir bois... les deux principales, bois, métal et autres. Et parmi le «autres», effectivement figure l'industrie touristique.

2665

LA PRÉSIDENTE :

Merci. La commission a quelques questions. Juste valider aussi. Quand vous parlez des secteurs du bois, est-ce que ça tient compte, là, de la réduction envisagée de l'exploitation ou ça tient compte des chiffres actuellement, pour l'impact sur les entreprises?

2670

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

C'était les chiffres de 2003 qui nous ont été transmis par le CRIQ. Donc, ça ici, il y a certaines difficultés, là, à voir, des fois, les chiffres concernant les expéditions manufacturières mais on a obtenu les plus récentes, là, et je crois que, de mémoire, c'est 2003, effectivement.

2675

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mon collègue aurait quelques questions.

2680

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

C'est-à-dire que c'était à peu près la même question. Mais évidemment, loin de moi l'idée de discuter de la partie théorique, là, j'en serais incapable. Mais l'événement, justement, de la réduction des approvisionnements annoncé de 20 % sur les résineux en forêt publique, est-ce que le modèle a une certaine sensibilité à ça, qui pourrait changer un peu ou si ça ne change pas grand-chose?

2685

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2690

2695 Alors, ici, oui, c'est ça, ce qui arrive, c'est que les éléments importants du modèle, là, c'est la valeur des expéditions, hein, et également, bon, l'élasticité à laquelle je me référais et, en dernier lieu, l'accroissement de l'infrastructure. Bon. Les deux dernières, c'est assez clair. En termes de valeur des expéditions, moi j'ai utilisé les données les plus récentes, 2003.

2700 Par ailleurs, dans le cadre d'un autre projet, j'ai eu des discussions avec certaines entreprises, Consolidated, entre autres, sur effectivement des projets d'avenir. On me disait qu'on avait effectivement intégré ces propositions-là qui étaient avancées de réduction de coupe et qu'il y avait des ajustements effectivement qui étaient en cours à ce niveau-là.

2705 C'est difficile, pour l'instant, de dire quoi que ce soit sur quels vont être les impacts sur les valeurs, effectivement, des manufactures... valeurs des expéditions manufacturières à ce niveau-là, O.K., mais tout ce que je peux dire, c'est que pour l'instant, les chiffres reposent sur 2003.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2710 C'est la même chose pour la partie métal, je suppose?

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Exactement. Oui, tout à fait

2715 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Parce qu'il y a eu certaines annonces de faites concernant la fermeture d'usines.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2720 Oui.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2725 Alors, là aussi, ce serait difficile de savoir qu'est-ce que ça va changer...

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2730 Oui.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

... à moyen terme?

2735 **M. RICHARD LAFERRIÈRE :**

Exact.

LA PRÉSIDENTE :

2740

Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2745

Dans votre rapport, vous parlez, entre autres, du coût du transport des produits et vous signalez, bon, par exemple, qu'un gain de temps permettrait de faire une économie en termes de transport. Est-ce que le Ministère a quantifié actuellement le gain de temps pour tout le tronçon à l'étude, donc du kilomètre 60 à 227, est-ce que vous avez évalué le temps actuel et le gain qui serait possible avec le projet?

2750

M. DONALD TURGEON :

2755

Il n'y a pas eu d'analyse spécifique de faite, sauf que dans les anciennes études LCL, on parlait que les camions, ils avaient fait à partir de tachymètres, je pense, en tout cas, de différentes compagnies, ça donnait des moyennes à peu près de 84 kilomètres pour la traversée de la réserve, là.

2760

Donc, il y aura peut-être une légère augmentation avec l'amélioration à une route à chaussées séparées, sauf qu'en fait de traversée, ce ne serait peut-être pas majeur.

2765

Ce qui peut être important au niveau des compagnies, ce qu'on parlait hier, c'est lorsqu'il y a 11 fermetures de routes par année ou il y en a une récemment qui a duré 12,5 heures, ça, ça a beaucoup d'impact sur les expéditions et les compagnies ou peut-être, là... c'est peut-être un élément négatif pour une compagnie qui s'installe au Saguenay, il ne sait pas s'il va pouvoir livrer ses produits juste à temps, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2770

Donc, c'est plus en termes de fermeture qu'en termes de gains...

M. DONALD TURGEON :

2775

Bien, en termes de gains, leurs camions roulent dans le courant... l'année 91, c'était 84 kilomètres à l'heure, là, à peu près dans les deux directions, je pense que c'était 84 et 85, c'était sensiblement la même chose, sauf qu'il pourrait y avoir sûrement quelques kilomètres, là, pour... la vitesse pourrait augmenter un peu pour traverser parce qu'on va quand même essayer de diminuer les pentes et améliorer le plus possible, mais ce n'est peut-être pas de ce côté-là qu'il y a un gros gain, c'est plutôt du côté, là, des impacts de fermetures puis que les camions sont arrêtés, là.

2780

Puis je vous disais, comme l'année passée, c'est... même si on a des conditions difficiles, il y a eu 11 fermetures puis les 11 sont causées, 10 par des accidents puis un par un camion en feu. Ça n'a pas été des fermetures avec les conditions hivernales, ça a été plus des fermetures reliées à la sécurité routière.

2785

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

2790

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

J'ai une autre question, pour quelqu'un qui ne connaît rien en économie, là. Mais est-ce que... parce que ce qui a été tenu compte, ce sont, disons... relié, disons, au secteur primaire et au secteur tertiaire... au secteur primaire et au secteur secondaire. Est-ce qu'au niveau du secteur tertiaire, ça pourrait avoir des effets et est-ce que c'est nécessairement des effets positifs?

2795

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Oui. Là, ça, c'est la question... il y a deux façons de répondre.

2800

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

La question que vous ne vouliez pas, je suppose!

2805

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Non, non, non, non. Non, non, non. Non, mais il y a deux façons de répondre ici. C'est que les élasticités utilisées, comme je le disais, c'est pour différents secteurs. Alors, le tertiaire, il se retrouve, en fait, dans le secteur «autre», ici. O.K. Dans l'étude que j'ai faite avec Denis Bolduc, il y avait tous les secteurs de l'économie qui sont présents, comme dans l'étude de Nadiri, les secteurs de l'économie sont présents. Alors, il y a des élasticités.

2810

Sauf que, ici, j'ai retenu... j'ai découpé ça... j'ai été... j'ai retenu ça en trois, parce que les valeurs aux expéditions, c'était plus difficile, là, j'ai retenu ça en trois et là, j'arrive à ces résultats-là. Ça, c'est pour les entreprises existantes. O.K. Donc ça, ça répond à cette partie-là. Maintenant, je ne suis pas sûr de savoir... il n'y aurait pas... à ce niveau-là, il n'y aurait pas d'impact négatif, là, comme tel pour le secteur tertiaire, basé sur cette analyse-là.

2815

2820

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Ça va.

2825

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dans le tableau sur les... bon, le tableau à la page 8, dans votre rapport, vous indiquez les différentes estimations, donc les gains, les pertes et tout ça. Au niveau touristique, est-ce que c'est inclus dans les entreprises qui sont autres ou si c'est un élément qui ne fait pas partie de votre analyse?

2830

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Précisément, non, je ne crois pas que le tourisme fasse partie, que ce ne soit pas une... inclus dans...

2835

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, ce n'est pas inclus dans votre analyse?

2840

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Non, je ne croirais pas, non. Non, je ne crois pas. Je ne croirais pas qu'on puisse affirmer ça.

2845

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, il pourrait aussi y avoir un gain, j'imagine?

2850

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Effectivement. Oui, c'est ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2855

Mais ce n'est pas quantifié actuellement?

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2860

Non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K.

2865

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Cela n'a pas été quantifié.

2870

LA PRÉSIDENTE :

Ce qu'on appelle les effets structurants, c'est-à-dire à long terme, de l'ouverture d'une route, est-ce que c'est quantifié dans l'étude ou ça se comptabiliserait ou ça pourrait avoir un effet négatif, les effets structurants à long terme d'une ouverture d'une région avec une route?

2875 **M. RICHARD LAFERRIÈRE :**

O.K. Dans l'ensemble, lorsque... bon, je vais peut-être revenir un petit peu sur le modèle en question qui génère...

2880 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

2885 **M. RICHARD LAFERRIÈRE :**

... ce point moins 0,065, là. On regarde essentiellement les coûts d'opération des entreprises par secteur de l'économie sur une longue période de temps, de 1960 à 96, O.K., avec plusieurs secteurs de l'économie.

2890 Alors, on essaie d'identifier effectivement quel a été, au travers de... pendant cette longue période de temps-là, il y a eu de l'évolution au niveau du stock de capital routier et, effectivement, plusieurs autres choses en économie, niveau de production, et là, on regarde quel a été l'impact net, quel a été l'impact net du stock de capital routier sur les coûts d'opération des véhicules. L'impact net en moyenne est de moins 0,065 % lorsqu'on augmente de 1 %. O.K.

2895

Est-ce que cela est compatible avec ce que vous avez en tête -- parce que vous répétez la question -- est-ce que cela est compatible avec quelquefois des effets négatifs et contrebalancé par des effets positifs plus forts? Évidemment, c'est une moyenne. O.K.

2900 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum, hum.

2905 **M. RICHARD LAFERRIÈRE :**

C'est ça qui est l'idée ici.

LA PRÉSIDENTE :

2910 O.K.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

2915 Mais important à retenir, c'est qu'on regarde tous les facteurs qui contribuent, qui influencent, les principaux facteurs qui influencent les variations de coût d'opération des

véhicules... le coût d'opération des entreprises et on isole l'aspect de l'infrastructure routière. Alors ça, c'est très différent de d'autres études qui pourraient être... -- bon, c'est sûr que ce que je disais, c'est récent, cette littérature-là parce que c'est une littérature empirique.

2920 Évidemment, il y a des études de cas qui remontent plus... avant, mais effectivement, comme je le disais tout à l'heure, elles ont leurs limites, ces études-là, parce qu'on ne sait jamais quelle a été la contribution réelle de...

LA PRÉSIDENTE :

2925 Merci. Pour peut-être le ministère de l'Environnement, vous aviez une information à ajouter ou une demande d'information?

M. NICOLAS JUNEAU :

2930 C'était plutôt une question qu'on avait.

LA PRÉSIDENTE :

2935 Oui?

M. NICOLAS JUNEAU :

2940 On voulait savoir si c'est l'équipe de... -- c'est monsieur Laferrière, si je ne me trompe pas --...

LA PRÉSIDENTE :

2945 Oui.

M. NICOLAS JUNEAU :

2950 ... si l'équipe de monsieur Laferrière a prévu un protocole de suivi, si le projet se réalise, pour valider ces données-là, encore une fois, compte tenu de la particularité du projet, qui pourrait être utilisé dans le futur? Si ce n'est pas le cas, nous, on pense que ça pourrait être très intéressant, c'est une de nos préoccupations.

LA PRÉSIDENTE :

2955 Monsieur Laferrière. Monsieur...

M. LUC BERGERON :

2960 Monsieur Turgeon.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Turgeon.

2965 **M. DONALD TURGEON :**

Non, il n'y a pas de protocole de suivi. Comme disait monsieur Laferrière, il y a plusieurs facteurs qui peuvent influencer la variation de... quand on parle de 0,06 %, il y a 99 point zéro... en tout cas, 94 autres pour cent qui peut être influencer par d'autres facteurs.

2970

Donc, on ne pourrait peut-être pas nécessairement conclure, sauf que l'étude, c'est essayer de déterminer : est-ce que le projet est rentable actuellement et, en tout cas, je pense qu'on a prouvé qu'en utilisant la donnée de sécurité, l'économie en sécurité et en utilisant seulement 16 % du gain des entreprises, donc qui est quand même faible, là, le projet était viable et, on peut dire, s'autofinçait, entre guillemets, là.

2975

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Je voudrais ajouter quelque chose. Ce serait assez complexe de faire l'étude de suivi également parce qu'il faudrait tenir compte de plusieurs facteurs comme des conditions extérieures, les prix des produits qui sont vendus, les coûts des ressources qui sont utilisées, entre autres, la production, les niveaux de production qui sont faits pour, finalement, aller pouvoir dire quelque chose sur les coûts de transport et la venue de ce projet-là.

2980

Une étude de suivi à ce niveau-là auprès des entreprises à un niveau très micro, à un niveau très détaillé, ce n'est pas gagné d'avance, là, hein. C'était...

2985

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Monsieur Martel?... Ça va.

2990

Mais donc, à partir de ces données-là, est-ce qu'on pourrait établir, par exemple, s'il y avait un suivi ou déjà, si vous avez extrapolé, s'il peut y avoir déjà une évaluation, là, des coûts de transport; est-ce qu'ils pourraient être différents pour les entreprises, puis est-ce que le temps de transport serait vraiment modifié?

2995

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Oui. Ça, ça fait partie de quelque chose qui pourrait être observable, effectivement, par le biais d'enquêtes auprès d'entreprises, on pourrait penser, effectivement, de voir en termes des coûts de transport, mais c'est au-delà des coûts de transport.

3000

LA PRÉSIDENTE :

Hum, hum.

3005

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

3010 L'estimation qu'on a retenue, le moins 0,065, les coûts de transport, c'est un facteur mais il y a également des économies d'échelle qui peuvent être réalisées et c'est la somme des autres facteurs, de tous ces facteurs-là qui arrive à ce moins 0,065 %.

LA PRÉSIDENTE :

3015 O.K.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

3020 C'est ça qu'il faut faire la... il faut bien... il faut bien comprendre, ce n'est pas uniquement que cela. Mais effectivement, ces coûts de transport peuvent... on pourrait penser à faire des enquêtes auprès des entreprises, par exemple.

LA PRÉSIDENTE :

3025 Ça va. Une dernière question et on va faire une petite pause après. Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3030 La question est pour monsieur Bergeron. Est-ce que le Ministère a l'intention de faire une étude similaire pour la partie du kilomètre 60 à 84, est-ce dans vos plans actuellement?

M. LUC BERGERON :

3035 Non, ce n'était pas dans nos plans. Maintenant, on peut sûrement utiliser une proportionnalité, là, parce que...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3040 Hum, hum.

M. LUC BERGERON :

3045 ... c'est un continuum puis on connaît les accidents aussi.

LA PRÉSIDENTE :

3050 Une extrapolation à partir des données pour...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3050

À partir des données qui sont là, oui.

LA PRÉSIDENTE :

3055 ... la partie 60-84, est-ce que ce serait complexe? Je sais que sur l'aspect scientifique, on peut avoir un petit peu de réserve mais est-ce qu'il peut y avoir une extrapolation qui soit faite en nous mettant le contexte?

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

3060 Oui, oui, il peut y avoir extrapolation, mais en considérant effectivement, en faisant les ajustements appropriés, c'est-à-dire en regardant les nombres d'accidents pour la partie avantages-coûts, en regardant les nombres d'accidents effectivement là.

3065 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum, hum.

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

3070 Et l'autre partie, la difficulté, c'est d'évaluer l'accroissement du stock de capital routier de l'autre région. Alors, effectivement, ça se fait, mais je ne serais pas à même de vous apporter la réponse...

3075 **LA PRÉSIDENTE :**

Non?

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

3080 ... avant la fin de la journée.

LA PRÉSIDENTE :

3085 Non, non, non, ça, je comprends. On peut vous donner un petit peu de temps!

M. RICHARD LAFERRIÈRE :

Merci.

3090

LA PRÉSIDENTE :

3095 Alors, je vous remercie. Nous allons prendre une petite pause de quelques minutes et puis après la pause de 7-8 minutes, je vais peut-être appeler 2-3 personnes pour la liste de cet après-midi, puis on va terminer ce soir.

15 h 32 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

15 h 53 – REPRISE DE LA SÉANCE

3100 **LA PRÉSIDENTE :**

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

3105 Alors, la prochaine intervenante que je vais appeler, madame Fabienne Mathieu de la municipalité de Stoneham, s'il vous plaît. Alors, bonjour madame Mathieu, vous changez de chaise.

Mme FABIENNE MATHIEU :

3110 Oui, c'est ça, je joue à la chaise musicale!

LA PRÉSIDENTE :

3115 Allez-y, c'est permis. Alors, nous vous écoutons, votre première question?

Mme FABIENNE MATHIEU :

3120 Bien, ça tombe bien comme on est dans le domaine économique, je vais rester dans le sujet, je pense que c'est à-propos.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

3125 **Mme FABIENNE MATHIEU :**

3130 Le premier objectif qui justifie justement ce projet-là, c'est de soutenir le développement économique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean et bien évidemment, dès que la municipalité de Stoneham a pris connaissance du projet de l'autoroute, entre guillemets, là, la première question qu'on s'est posée c'était : c'était quoi les impacts socioéconomiques de ce projet-là pour la municipalité de Stoneham?

3135 Une demande a été faite à cet effet-là auprès du ministère des Transports et on nous a répondu que... en tout cas, on n'a pas eu l'étude qu'on aurait voulu avoir.

Par contre, en échange -- en échange oui, si on peut dire -- il y a eu une étude qui a été confiée à une firme en immobilier, une firme spécialisée en immobilier, le Groupe Altus, je pense, qui a fait une étude sur la valeur marchande des propriétés résidentielles.

3140 Alors moi, ce que j'aimerais savoir c'est pourquoi cette étude-là n'a pas pris en compte les propriétés commerciales quand on sait que l'ancien boulevard Talbot, donc qui nous a été rétrocédé aujourd'hui, était la principale artère commerciale de la municipalité et que plusieurs des commerces qui existaient avant 86, donc avant l'autoroute, ont fermé depuis?

3145 **LA PRÉSIDENTE :**

 Hum hum. Donc, vous voulez dire avec les travaux qui ont déjà été réalisés, là, jusqu'à maintenant?

3150 **Mme FABIENNE MATHIEU :**

 Oui, on parle du tronçon, là, qui existe déjà.

LA PRÉSIDENTE :

3155

 O.K. Alors...

Mme FABIENNE MATHIEU :

3160 Parce que c'est un modèle de référence pour nous, bien évidemment. Le phénomène qui s'est produit sur ce tronçon-là du boulevard Talbot nous sert beaucoup de référence pour imaginer ce qui va pouvoir se produire sur le tronçon du kilomètre 60 à 74 qui va être abandonné, si on veut, là, pour le lien du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

3165 **LA PRÉSIDENTE :**

 Alors, monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

3170

 Bon, la valeur marchande, l'étude sur la valeur marchande c'est qu'on a réagi à des questions qui nous ont été posées lorsqu'on a rencontré la population de Stoneham en avril 2004. La question nous a été carrément posée : «Ça va avoir quoi comme impact sur la valeur de nos propriétés? Ça l'a déjà eu... » là, bon.

3175

 On a voulu répondre à ça par une petite étude qui a demandé de dire, comme on a un certain comparable qui était le tronçon routier qu'on avait construit au milieu des années 90, donc l'ancien boulevard Talbot, entre les kilomètres 53 et 60, on s'était dit bien on pourrait utiliser...

3180

 Donc, on a donné un mandat à une firme pour évaluer la valeur foncière des propriétés résidentielles, mais on n'avait pas l'objectif de refaire les études parce que des commerces c'est beaucoup plus complexe en termes de valeur, donc on a voulu utiliser plutôt des valeurs foncières parce que c'est la question qui nous a été posée. On a essayé de répondre donc à la

question qui nous avait été posée : «Qu'est-ce que va avoir l'effet de la route sur la valeur de nos propriétés?»

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Je comprends, là, pour cet aspect-là, pour la valeur des propriétés. Mais quand le projet... le lieu d'implantation d'un projet est dans un secteur qui est commercial, il y a nécessairement, les répercussions sont surtout ou en tout cas en bonne partie sur du commercial. Alors, pourquoi on ne tient pas compte de ces éléments-là sur la valeur des établissements commerciaux?

M. LUC BERGERON :

Bon, vous comprendrez qu'on ne l'a pas fait parce que dans la directive du ministère de l'Environnement, on ne nous l'a pas demandé. Et donc, je répète, on a réagi à une commande que les citoyens nous ont demandée, je répète, là, sur la valeur des propriétés, mais résidentielles. On ne l'a pas fait pour les sites commerciaux parce que d'abord, la firme avec laquelle on a donné le mandat, on n'est pas certains qu'elle aurait pu le faire au niveau commercial. On ne l'avait pas fait du tout, donc c'est une annexe qu'on s'est donnée...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. LUC BERGERON :

... on pourrait dire aujourd'hui, oui on aurait pu le faire, mais à l'époque on n'a pas pensé le faire, on a fait uniquement sur les valeurs résidentielles.

LA PRÉSIDENTE :

Pour le ministère de l'Environnement, est-ce que c'est un des éléments qui se devraient d'être évalués, selon vous, selon la directive?

M. NICOLAS JUNEAU :

Bien, ce n'est pas correct de dire que ce n'est pas dans la directive, on demande une étude détaillée des impacts sociaux, environnementaux, économiques qui ont lieu... associés à un projet. Les impacts des commerces, c'est certain que c'en est un. Ils ont été ciblés dans l'étude d'impact, c'est certain que si on avait plus d'informations sur qu'est-ce qu'il y a eu dans le secteur sud, tout ça, ça peut être intéressant à avoir pour alimenter notre analyse.

Qu'est-ce que je peux vous dire de plus?

LA PRÉSIDENTE :

3230 Mais est-ce que, selon vous, ce qui a été déposé était recevable, au niveau de cette évaluation, la répercussion socioéconomique?

M. NICOLAS JUNEAU :

3235 Bien écoutez, nous, on avait comme information dans l'addenda 3 que le promoteur était justement pour donner suite à certains commentaires de la population, qu'il allait déposer une étude sur les valeurs immobilières et sur les commerces aussi, c'est ce qu'on avait comme information. Donc, c'était recevable.

3240 Là, ce qu'on a reçu c'est les valeurs mobilières. Là, on analyse le tout. Est-ce qu'on en aura beaucoup de plus? Est-ce que les gens pensent que ça devrait être plus?

LA PRÉSIDENTE :

3245 Une deuxième question, madame Mathieu?

Mme FABIENNE MATHIEU :

3250 Concernant les coûts, maintenant, on juge au niveau de l'impact d'un projet beaucoup par rapport à son coût global. Et on se rend compte que par rapport aux demandes que le BAPE va formuler par rapport à des modifications au projet, est-ce qu'on va pouvoir avoir une idée des coûts globaux qui vont inclure notamment des éléments qui actuellement ne sont pas pris en compte?

3255 À titre d'exemple, le fameux protocole qui va devoir être entendu avec la municipalité, qui devra inclure les coûts d'entretien du futur boulevard Talbot, des coûts de réaménagement du boulevard Talbot qui va nous être cédé, parce que c'est bien certain qu'on a abordé un peu le sujet, mais ce boulevard-là ne pourra pas rester comme ça parce qu'il ne correspondra plus du tout à un standard local. Il y a je ne sais pas combien, 6-7-8000 personnes qui circulent là-dessus chaque jour et s'il en reste 500-300, ça sera beaucoup, donc on ne pourra plus l'accepter comme ça.

3265 Il y a d'autres choses qui vont être demandées au niveau des impacts environnementaux, la réduction des impacts environnementaux, plein de choses qui vont se rajouter au coût et j'aimerais savoir quand est-ce qu'on va être en mesure d'avoir une idée d'ensemble de ce coût-là et des coûts globaux, j'insiste beaucoup sur les coûts globaux?

LA PRÉSIDENTE :

3270 Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

3275 Bon, on a expliqué au Saguenay que le Ministère, la façon dont on a fait une évaluation des coûts de construction, donc au départ évidemment on a parti très macro, donc du kilomètre 60 au 227, en termes de coûts de construction, les honoraires professionnels.

3280 On s'est préoccupés, on a fait une gestion des risques, donc on a évalué différents risques, on a quantifié des risques et lorsqu'on est arrivés à un coût de 700 M \$ pour... du kilomètre 60 au 227, ça comprenait donc les coûts de construction et une gestion des risques, conscients que les coûts initiaux étaient de 2002 puis qu'on aurait des chantiers qui se réaliseraient encore en 2009 et 2010. Donc, l'indexation, certains risques associés à l'évolution des prix de la consommation, les décrets de la construction, le prix de l'essence, le prix des matériaux, et cetera. Donc, on a pris en compte certains risques dans le 700 M \$.

3285 Bon, ce que madame Mathieu fait référence, c'est un protocole qui n'a rien à voir avec la construction d'un quatre voies, je comprends que c'est associé, là, mais nous sommes aujourd'hui gestionnaires de la 175, nous serons demain gestionnaires de la 175, de l'ancienne 175.

3290 Donc, le protocole qu'on va signer va comprendre évidemment... on l'entretient aujourd'hui, on va continuer de l'entretenir. Donc, en termes de coûts de construction, on a fait la démonstration que ça va coûter légèrement moins cher qu'aujourd'hui, parce qu'aujourd'hui on a un niveau de service pour faire face entre 4000 et 6000 véhicules par jour. Bon, madame Mathieu donne un chiffre de 300 à 500, on pense que c'est ce qui va probablement circuler sur cette route-là lorsque la nouvelle 175 sera ouverte, donc les coûts d'entretien vont diminuer.

3300 Bien sûr, on va regarder dans le protocole comment on va gérer la plate-forme. Donc on a... on l'a dit, du kilomètre 67 à 75, on a trois voies de circulation. Est-ce qu'on va aménager une piste cyclable? Qu'est-ce qu'on va faire en hiver? Mais ça, ça reste... puis on fait ça, là, sur le 28 000 kilomètres du réseau qu'on gère au ministère des Transports, là.

3305 Dans toutes les municipalités, on en signe des protocoles avec les municipalités sur la gestion de pistes cyclables, la gestion des chaussées partagées pour des VTT, des chaussées partagées pour des motoneiges. Donc, ça fait partie du lot quotidien d'un gestionnaire de réseau, du type de protocole dont on parle. On va gérer avec la municipalité ce qu'on va faire, bien sûr il y a des coûts.

3310 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais, monsieur Bergeron, on comprend que dans les coûts que vous avez proposés, là, c'est autour de 700 M \$. Il y avait 500 M \$ plus 125 M \$, ça fait 625 \$; 700 M \$ c'est le réajustement en fonction de ce que vous dites, là, ce qui est imprévu ou la marge de manœuvre. Bon, pour des coûts actuels de 700 M \$, est-ce que ça comprend, par exemple, les mesures de compensation...

M. LUC BERGERON :

Tout à fait, tout ce qui est...

3320

LA PRÉSIDENTE :

... et le programme de compensation, une marge de manœuvre pour ça?

3325

Mais quand vous dites : «Oui, l'entretien va faire partie des coûts généraux qu'a déjà le Ministère pour entretenir et tout ça», mais étant donné que la rétrocession fait partie... la demande d'entretien mais aussi de réfection de certains aspects pour la configuration de la 175 qui deviendrait résiduelle, là, du projet, elle est spécifique au projet que vous présentez, est-ce que ces coûts-là ne font pas partie de répercussions de la construction de la nouvelle route et donc, devraient être inclus aux coûts globaux? Peut-être pas pour l'entretien, mais du moins pour la réfection ou les aménagements qui seraient proposés dans le cadre d'une entente que vous auriez à signer avec la municipalité?

3330

M. LUC BERGERON :

3335

Écoutez, on traite les coûts du projet; le projet... actuellement la nouvelle 175, si je peux l'appeler comme ça, là, les coûts d'entretien de ces quatre nouvelles voies là, ils font partie du 700 M \$.

3340

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. LUC BERGERON :

3345

La 175 actuellement, c'est déjà un coût pour nous, on l'entretient déjà, là.

LA PRÉSIDENTE :

3350

Oui, je ne parle pas des coûts d'entretien, ça je vous suis là-dessus. Je parle plutôt des coûts qui seraient inhérents à la transformation si effectivement il y a une piste cyclable, s'il y a des aménagements qui doivent être faits sur la 175 qui sera résiduelle ou...

M. LUC BERGERON :

3355

Bien aujourd'hui, là, en 2005 il n'y a pas personne qui sait ce qu'on va faire avec le reste, ni la municipalité, ni le ministère des Transports, on ne peut pas évaluer un coût.

3360

Lorsqu'on aura signé un protocole avec la municipalité... on n'a jamais abordé avec la municipalité actuellement qu'est-ce qu'on va faire avec les trois voies. On a soulevé des idées de... certains citoyens de Stoneham nous ont amené l'idée d'une piste cyclable, bien on va la regarder. Est-ce que la municipalité va adhérer à ce concept-là? On ne le sait pas. Ils ne nous

en ont jamais parlé. On ne connaît pas leur point de vue là-dessus. Donc, c'est difficile pour nous aujourd'hui de dire bien, oui ça va coûter X centaines de mille dollars.

3365

Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'au niveau de l'entretien, la 175... lorsque la nouvelle 175 va être construite, l'entretien de la vieille 175 en termes d'entretien récurrent annuel, ça va nous coûter moins cher qu'aujourd'hui.

3370

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3375

Alors, je vais appeler monsieur David Viens. Alors, pour le Conseil de bassin de la rivière Saint-Charles, c'est bien ça? Bienvenue. Alors, votre première question?

M. DAVID VIENS :

3380

Ma première question, elle touche aux ions chlorure. En fait, le ministère de l'Environnement du Canada a placé cette substance dans les substances prioritaires, à cause un peu l'impact au niveau de l'environnement sur la faune et la flore et aussi au niveau de l'eau potable. Donc, j'aimerais savoir si le promoteur a imaginé des façons de réduire l'impact de ces ions chlorure là sur des autres choses que l'eau potable parce qu'il semblait avoir diminué l'impact... de croire cet impact plus diminué, là, sur l'eau potable?

3385

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron?

3390

M. LUC BERGERON :

Oui, effectivement et c'est... pour répondre à cette préoccupation-là, autant fédérale que provinciale sur l'effet des sels de déglacage, le Ministère a élaboré un plan de gestion d'utilisation des sels puis je vais demander à monsieur Martel de vous présenter ce plan-là.

3395

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Martel?

3400

M. DONALD MARTEL :

Oui. Alors, on va vous présenter une petite diapositive qui résume la position du ministère des Transports au niveau de la gestion des sels de voirie. Le MTQ prévoit utiliser 26 800 tonnes de sel au lieu de 17 700 tonnes tel qu'actuellement. Donc, on prévoit une augmentation de 50 % d'utilisation.

3405

3410 À l'heure actuelle, le sel est le meilleur produit sur le marché présentement, au niveau de l'approvisionnement, des coûts et de l'efficacité. Il existe des substituts, bien entendu, par exemple, il y a le Clearlane qui est 30 % plus dispendieux puis il y a d'autres éléments qu'on pourra parler peut-être un petit peu plus tard. Alors oui, on le sait qu'il y en a des substituts, mais à l'heure actuelle, pour le ministère des Transports, le sel est le meilleur produit.

3415 Le MTQ, bien on l'a dit un petit peu hier, il y a plusieurs éléments, vous l'avez répété, Madame la Présidente, il y a plusieurs éléments qui sont particuliers dans notre grand projet parce que c'est un projet de grande envergure. Il y a plusieurs méthodes de travail qui sont déjà appliquées par le ministère des Transports dans toutes sortes de domaines. Cependant, compte tenu qu'on a un projet majeur et qui s'étend sur 67 kilomètres, bien entendu qu'on développe certaines méthodologies dans divers domaines, dont les sels de voirie.

3420 Alors, pour une des premières fois pour le ministère des Transports, dans le dépôt du rapport d'étude d'impact sur l'environnement, on a déposé un plan de gestion des sels de voirie, accompagné d'un plan d'action. Alors, on retrouve ce document-là dans notre addenda 2.

3425 Le MTQ entend appliquer un plan de gestion des sels de voirie de la route 175, accompagné d'un plan d'action, qui s'inspire bien entendu du Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie d'Environnement Canada 2004.

3430 En résumé, ce qui va être inclus dans ce plan de gestion là, c'est l'acquisition d'outils d'analyse de la météo. Il est très important de bien connaître notre météo si on veut utiliser les sels d'une manière efficace.

3435 Alors, il y a déjà une station météo qui existe dans la réserve faunique des Laurentides, on va en ajouter deux. Il y a deux nouvelles stations ajoutées en 2005, en plus d'une qui existe déjà.

Des techniques d'épandage améliorées. Le ministère va se pencher sur différentes méthodes pour améliorer cet aspect-là.

3440 Des meilleures méthodes d'entreposage et de manutention. Ça aussi je pense que c'est important, autant pour éviter la gaspillage que pour éviter que nos sites d'entreposage rejettent le sel, cette matière-là dans l'environnement.

3445 On va y aller aussi avec la formation du personnel. Alors, c'est un grand projet, c'est une grande route, c'est un grand secteur. Tout le personnel va faire l'objet d'un plan de formation particulier.

3450 On en a parlé un petit peu hier aussi dans les programmes de suivi, il y a un programme de suivi de l'habitat du poisson et de l'eau. À ce moment-là, il va y avoir un aspect spécifiquement pour les sels de voirie. Il va y aussi... bien entendu on va continuer une veille technologique dans le secteur pour les années à venir.

Ça fait que ça, ça présente un petit peu de quelle manière on veut s'orienter.

LA PRÉSIDENTE :

3455

Monsieur Viens, est-ce que ça répond tout à fait à votre question?

M. DAVID VIENS :

3460

J'aimerais avoir plus de détails sur le suivi environnemental par rapport aux ions chlorure. Je sais que le Conseil de bassin et le ministère de l'Environnement du Québec ont déjà fait, ce printemps, des analyses sur les ions chlorure qui touchent la rivière des Hurons présentement. Donc, je veux savoir s'il va y avoir une transposition qui pourrait être faite et évaluer les concentrations futures.

3465

M. DONALD MARTEL :

3470

Alors, au niveau de nos plans de suivi, au fond on va y aller même sur deux aspects, sur deux volets : il va y avoir le suivi des sels qui va s'appliquer à notre plan général, quand je parlais hier, là, d'au moins 16 lacs et des cours d'eau qui vont être décidés avec les partenaires du ministère de l'Environnement et Faune Québec, il va y avoir des suivis qui vont être faits là-dessus au niveau des sels de voirie, de l'impact sur le milieu hydrique.

3475

Il va avoir aussi, au niveau des puits d'eau potable, le ministère des Transports réalise des inventaires de puits d'eau potable avant tous ses projets. On fait un suivi à partir des plans de construction, comme on l'a expliqué un petit peu hier. Quand on a nos plans de construction et qu'on a notre drainage terminé, à ce moment-là on y va avec des études approfondies puis il y a un suivi qui se fait pendant deux ans.

3480

Alors, ça va se faire au niveau de deux aspects, globalement un petit peu pour l'habitat du poisson et au niveau des puits d'eau potable, ça va se faire à l'intérieur de notre inventaire hydrogéologique.

LA PRÉSIDENTE :

3485

Peut-être que je pourrais passer la parole au ministère de l'Environnement, c'est en regard des propositions qui sont faites sur le suivi pour toute la question des sels de déglacage entre autres. Quelle est la position du ministère jusqu'à maintenant?

3490

M. NICOLAS JUNEAU :

Ce qui est proposé par le ministère des Transports, on trouve ça adéquat...

LA PRÉSIDENTE :

3495

Oui?

M. NICOLAS JUNEAU :

3500 ... avec le suivi, avec le plan d'action, on trouve que l'ensemble du dossier des chlorures est bien géré puis on est satisfaits de ce qui est présenté.

Dans l'analyse du dossier, je vous rappelle que nous, on consulte l'ensemble des ministères, il y a entre autres les gens de Santé et Services sociaux qui sont impliqués.
3505 Monsieur Lajoie est intervenu hier d'ailleurs sur le sujet, leur avis...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, vous pourrez lire dans le verbatim la position de monsieur Lajoie du ministère de la
3510 Santé et Services sociaux.

M. NICOLAS JUNEAU :

3515 ... leur avis est très rassurant puis on va les consulter jusqu'à la fin parce que c'est des partenaires, puis pour nous, on n'est pas inquiets.

LA PRÉSIDENTE :

Il y aura aussi, je ne sais pas si vous aviez prévu être là ce soir, il y a le représentant de
3520 la Ville de Québec aussi qui voudrait intervenir sur cet aspect-là et peut-être préciser, là, ses attentes.

M. DAVID VIENS :

3525 Je ne serai pas là ce soir, mais...

LA PRÉSIDENTE :

3530 Vous allez pouvoir le lire dans le verbatim.

M. DAVID VIENS :

Tout à fait.

3535 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y aurait une question de mon collègue.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3540

Monsieur Martel, juste une précision. Le 50 % que vous avez indiqué, est-ce que c'est pour l'ensemble de la route ou c'est le même ratio qu'on va avoir pour la partie au sud?

M. DONALD MARTEL :

3545

Le 50 %, c'est un chiffre que j'ai pris dans l'étude d'impact du kilomètre 84 au kilomètre 227. Je peux peut-être demander aux collègues de la région de Québec si c'est le même ratio.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3550

Si c'est le même ratio.

M. DONALD MARTEL :

3555

On me dit que c'est le même ratio.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3560

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Votre deuxième question, monsieur Viens?

3565

M. DAVID VIENS :

3570

Ma deuxième question porterait sur l'habitat du poisson de la rivière des Hurons, rivière Noire. Je sais que les propositions d'aménagement qui ont été faites ne considèrent pas les nouvelles... bien ont été faites tout d'abord avant le tracé définitif et je voudrais savoir si des nouvelles propositions vont être faites selon le nouveau trajet et selon les nouvelles informations qui ont été disponibles grâce à la Fapaq cet été?

LA PRÉSIDENTE :

3575

Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

3580

J'aimerais ça que le monsieur répète sa question, je ne suis pas certain d'avoir compris.

LA PRÉSIDENTE :

C'est-à-dire qu'il y a eu un changement en regard du tracé par rapport à ce qui est proposé comme modèle d'intervention dans l'étude d'impact et donc, il y a eu aussi des

3585 recommandations, en tout cas des interrogations qui ont été apportées par le Ministère. Alors, monsieur Viens, c'est bien ça que vous voulez savoir, comment ça a été réajusté tout ça, quelle est la...?

M. DAVID VIENS :

3590

En fait, je veux savoir s'il va y avoir des réajustements prévus et quels seront-ils?

LA PRÉSIDENTE :

3595

Depuis ce qui a été déposé dans l'étude d'impact, est-ce qu'il y a des changements en regard des interventions qui vont être faites dans la rivière des Hurons pour l'habitat du poisson?

M. YVES BÉDARD :

3600

Bon, évidemment au niveau de l'étude d'impact, il y a un certain niveau de précision qui est quand même relativement faible en termes d'ajustement du tracé et puis avec les données qui rentrent, avec les études de sol, de géodésie, tout ça, fait en sorte que quelques fois on va aller toucher un ruisseau qu'on n'avait pas prévu toucher; des fois c'est le contraire, on évite des cours d'eau qu'on pensait toucher. C'est pour ça que le tracé est quand même évolutif, dépendant des données qui rentrent, les données précises de terrain. Alors, on ne peut pas prévoir exactement partout où on intervient.

3605

Il reste que le principe est le même, c'est que dans la mesure du possible, évidemment, on évite les cours d'eau. Si on ne peut pas les éviter, évidemment on fait une relocalisation des cours d'eau en optimisant leur valeur faunique. Et dans les situations où on ne peut pas optimiser parce qu'on n'a pas l'espace ou on n'a pas les caractéristiques qu'il faut, bien là évidemment en dernière ligne, on va aller vers le plan de compensation, là, qu'on a établi, là. Alors, c'est la façon de faire.

3610

3615

Mais exactement tel tronçon qu'est-ce qu'on va faire exactement? Ça, c'est vraiment au niveau des plans et devis, on ne peut pas aller plus loin là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

3620

O.K. Mais le plan de compensation, est-ce qu'il a été déposé, là, il a été actualisé?

M. YVES BÉDARD :

Oui, il a été déposé, oui.

3625

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça serait bien long de faire de la présentation, c'est-tu bien...?

3630 **M. YVES BÉDARD :**

Non, ce n'est pas long, on peut.

LA PRÉSIDENTE :

3635

O.K. Monsieur Viens, est-ce que ça vous convient?

M. DAVID VIENS :

3640

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3645

Oui, allez-y donc. Juste avant que vous vous prépariez, peut-être mon collègue avait une autre question dans le suivi de...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

3650

Oui, c'est probablement une question qui est assez courte d'ailleurs et si vous me le permettez, monsieur Viens, parce que ça sort un peu des chlorures. Je voulais savoir en ce qui concerne les abrasifs, est-ce qu'on a une idée des quantités et en même temps aussi peut-être est-ce qu'on a une idée de leur devenir, après d'une certaine façon? Je sais bien que normalement c'est du sable, mais du sable dans les frayères, c'est quand même un problème, là.

3655

M. YVES BÉDARD :

3660

Pour ce qui est des quantités, évidemment, là, je laisserais peut-être mes collègues répondre, mais pour ce qui est de l'impact sur le milieu naturel, c'est certain que les abrasifs sont même en fait souvent plus problématiques que les sels de déglacage, surtout dans le contexte actuel de la 175 où on a souvent de très courts talus, on a des accotements très étroits et les fossés tout proches. Ce qui fait qu'une bonne part des abrasifs malheureusement se retrouve dans les fossés.

3665

Dans la nouvelle conception, où on a des pentes de trois dans un, quatre dans un, on a des talus qui peuvent avoir... des talus enherbés qui peuvent avoir jusqu'à 14 mètres de long. Alors ça, ça va être déjà un élément très très efficace pour contrôler les abrasifs et il y aura aussi une série de bassins de sédimentation qu'on installera à la fois pour les travaux de construction, mais un certain nombre seront aussi présents en permanence, bassins qu'on pourra entretenir au besoin, là.

3670

Mais le gros atout c'est les grands talus enherbés qui récupéreront une grande partie des abrasifs, parce que ce sont des graviers ou des sables assez grossiers qui ne voyagent pas facilement, là, par le ruissellement. Alors, c'est sûrement un gros atout, là, dans le projet futur.

3675 **M. LUC BERGERON :**

Bon, j'ai les quantités pour le kilomètre 60 à 84. D'abord, il faut comprendre que nous posons beaucoup moins de fondants et d'abrasifs dans la portion Stoneham que dans la réserve faunique des Laurentides considérant que le climat, je ne pourrais pas dire qu'il est très clément, mais il est moins inclément disons dans la partie Stoneham.

Donc, les quantités, là, c'est qu'on utilise actuellement, dans la portion 60 à 84, 1650 tonnes de fondants et 1075 tonnes d'abrasifs et nous utiliserons... nous avons prévu utiliser dans le futur 2600 tonnes de fondants et 1650 tonnes d'abrasifs. Donc, ça...

3685 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Je m'excuse, j'ai manqué le dernier chiffre... vous allez le déposer, je suppose, de toute façon?

3690 **M. LUC BERGERON :**

2600 tonnes de fondants et 1650 tonnes d'abrasifs et ça, ça comprend la 175 actuelle aussi qu'on va entretenir en double, là.

3695 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça a été déposé, je pense, hein, de toute façon ce document-là?

3700 **M. LUC BERGERON :**

Je pense que... Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3705 Oui, O.K.

M. DONALD MARTEL :

3710 Est-ce que je pourrais juste ajouter que du 84 au 227, au chapitre 4 du rapport d'étude d'impact, vous avez les chiffres aussi pour les abrasifs, en gros c'est 50 % de plus également.

LA PRÉSIDENTE :

3715 C'est ça.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Merci.

3720

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que pour la présentation du programme de compensation pour quelques minutes. Une?

3725

M. YVES BÉDARD :

Oui, ça va être très court.

3730

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. YVES BÉDARD :

3735

Grosso modo évidemment, on essaie comme d'autocompenser dans les sites... dans les nouveaux cours d'eau qu'on construit, on essaie de leur donner une plus-value faunique, d'une part, dans les tronçons en reconstruction.

3740

Et pour ce qui est des compensations hors site, c'est vraiment la compensation qu'on appelle, c'est-à-dire dans un autre cours d'eau, on a prévu travailler essentiellement dans la rivière des Hurons et la rivière Hibou et puis ce programme-là a été fait en collaboration avec l'APEL du Lac-Saint-Charles.

3745

On leur a demandé de nous localiser une série de tronçons qui mériteraient d'être restaurés particulièrement au niveau des berges, il y a beaucoup de problèmes parce que c'est des tronçons assez urbanisés.

3750

Il y a eu 11 projets qui ont été évalués qui représentent à peu près 1,3 hectare d'habitat. Alors ces projets-là, on peut les montrer, mais il y en a 11 qui représentent différents projets, souvent de restauration de berges qui sont en mauvais état ou des accumulations de sédiments dans la rivière ou des endroits justement qui nécessiteraient un aménagement faunique pour donner une plus-value faunique à la rivière.

3755

Alors, ce programme-là a été déposé, là, les détails, évidemment, là, c'est un résumé rapide, les détails ont été présentés...

LA PRÉSIDENTE :

3760

Oui?

M. YVES BÉDARD :

3765 ... puis je pense qu'on a un exemple de photo, là. Vous voyez, c'est le genre de site comme ça, vraiment dégradé qui génère énormément de sédiments dans le cours d'eau.

3770 Alors, c'est le genre de milieu comme ça qu'on trouve quand même en abondance... bien «en abondance», en certain nombre dans la partie urbanisée à cause de travaux, d'activités anthropiques. Alors, certains sites sont sur des milieux privés, d'autres c'est des endroits publics. Alors, il y aura quand même une entente aussi à travailler avec les propriétaires.

Alors, c'est à peu près ça le programme.

LA PRÉSIDENTE :

3775

O.K. Merci. Merci monsieur Viens.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3780

Monsieur Bédard, excusez, mais j'aurais une question. Bon, on parle de compensation, là, c'est parce qu'évidemment, il y a eu des pertes d'habitat faunique. On n'en a pas vraiment parlé, mais l'information qu'on a, c'est que ça se situe à peu près autour de 1,2 hectare, là, de...

M. YVES BÉDARD :

3785

Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3790

... 29, là, hectares d'habitat et...

M. YVES BÉDARD :

3795

C'est ça. C'est qu'en fait, on a évalué le pire scénario. On s'est dit si on travaillait vraiment mal puis on n'arrivait pas à faire en sorte qu'il y ait des ponceaux qui permettent aux poissons d'utiliser le site, on a calculé un maximum de pertes de 1,3 hectare, mais on espère avoir beaucoup moins de pertes de ça.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3800

O.K. Ma question, c'est de savoir... là, vous présentez un programme de compensation, donc c'est à peu près l'équivalent?

M. YVES BÉDARD :

3805

Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3810 O.K.

M. YVES BÉDARD :

C'est ça.

3815

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3820 Dans le cas du Saguenay, dans le programme de compensation au lac Beloeil, vous aviez appliqué un principe de précaution qui consistait à appliquer, bon, un facteur de deux et on a ajouté aussi un autre facteur, là.

M. YVES BÉDARD :

Oui?

3825

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3830 Bon alors, on passait de cinq à six hectares à un facteur de... avec ce facteur, là, on arrivait à 12 point quelque hectares.

M. YVES BÉDARD :

C'est ça.

3835 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Comment ça se fait que vous ne faites pas la même démarche ici?

M. YVES BÉDARD :

3840

Bien, d'une part, nous, on espère en fait d'être capables avec l'autocompensation à la limite de ne pas aller dans le domaine de la compensation. On espère qu'avec les travaux qu'on fera quand on détournera des rivières, qu'on puisse donner suffisamment de plus-value faunique...

3845

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Dans le site même?

3850 **M. YVES BÉDARD :**

... en fait, même à la limite allonger les cours d'eau, leur donner des caractéristiques plus intéressantes en termes de fosses, de zones de rapides, de bassins d'alimentation pour les poissons et on va essayer de travailler sur cet aspect-là.

3855

Tant qu'à travailler une rivière, on va la faire la mieux possible, puis en bout de ligne, s'il manque quelques milliers de mètres carrés, on va aller vers la compensation. Mais il faut comprendre que ce type de compensation là, on est en habitat lotique, c'est une compensation qui est beaucoup plus compliquée qu'en milieu lentique comme en lac.

3860

Ça fait que nous on reste... compenser du milieu lotique à lotique. Ça fait que c'est plus difficile aussi de travailler et puis d'évaluer aussi les superficies parce que ce n'est pas juste la superficie du lac. Quand on restaure une berge, c'est combien de mètres carrés d'habitat qu'on restaure? Ça, ce n'est pas évident parce qu'une berge en érosion comme ça, ça a un impact local, mais aussi en aval important par les sédiments émis dans l'eau.

3865

Ça fait qu'on espère vraiment aller... puis de toute façon, advenant qu'on ait plus de pertes, il y a encore du potentiel, là, qu'on pourrait exploiter dans le secteur. Ça, c'est certain.

3870

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Merci.

M. YVES BÉDARD :

3875

Puis l'APEL, à ce moment-là, on fera appel à l'APEL pour ne pas faire de jeux de mots, mais j'espère ne pas avoir ça...

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3880

Parfait. J'aimerais avoir l'avis du ministère de... du secteur Faune et de Pêches et Océans sur le plan de compensation.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

3885

Je vais demander à monsieur Boivin de répondre à cette question.

M. JACQUES BOIVIN :

3890

Votre question précise, c'est sur les mesures de compensation, le...?

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Sur le plan de compensation qui a été déposé récemment.

3895

M. JACQUES BOIVIN :

Sur le plan de compensation?

3900 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Oui.

M. JACQUES BOIVIN :

3905

Bon, on ne l'a eu que tout dernièrement ce plan-là, à prime abord, là, il y a des propositions très intéressantes là-dedans. Plusieurs des sites retenus, on est très en faveur, là, des sites qui ont été choisis et de certaines des priorités qui ont été données aussi pour les réaliser.

3910

Par contre, on a accroché sur une chose, c'est que les dernières données qui ont été recueillies, entre autres par Faune Québec à l'été 2004 et principalement par le Conseil de bassin de la Saint-Charles n'ont pas nécessairement été pris en compte d'une façon particulière pour la rivière Noire. Et on pense qu'il y aurait des gains significatifs d'habitat et je vous dirais peut-être même à un prix inférieur en termes de coûts de réalisation à faire ces travaux... à en faire quelques-uns dans la rivière Noire comme telle plutôt que de retenir le ruisseau ou rivière des Hiboux...

3915

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3920

O.K.

M. JACQUES BOIVIN :

3925

... qui n'est pas nécessairement dans l'emprise visée par les travaux. Mais on n'a pas statué encore là-dessus et on n'a soumis aucune recommandation formelle au ministère de l'Environnement.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3930

O.K. Maintenant ... -- merci, monsieur Boivin. Monsieur Kemp, s'il vous plaît?

M. ALAIN KEMP :

3935

Bien, notre position rejoint celle de Faune Québec, dans le sens qu'on a reçu le plan récemment puis on est en train de l'examiner et on travaille de façon très étroite avec Faune Québec pour s'harmoniser. Oui, c'est ça.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3940

Parfait.

M. ALAIN KEMP :

3945 Ce que je voulais dire aussi pour répondre à la question du dernier intervenant qui se
préoccupait à savoir les modifications. Il faut savoir que les autorisations en vertu de l'article 35.1
de la Loi sur les pêches ne seront pas données nécessairement... vont être données sur la
présentation des plans et devis finaux, donc c'est vraiment ce qui va avoir été impacté qui va être
autorisé. On ne donne pas d'autorisation là pour les cinq prochaines années, là. Éventuellement
3950 ça va être des autorisations annuelles, ça va être sur des plans assez finaux.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

O.K.

3955

M. ALAIN KEMP :

Donc, les pertes vont être très précises.

3960

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

Donc, c'est sur des données réelles, là, qu'ils vont être...

M. ALAIN KEMP :

3965

Effectivement.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3970

... qu'ils vont porter.

M. ALAIN KEMP :

3975

Puis une autre précision que j'aimerais apporter, on parle souvent de perte d'habitat du
poisson, mais il faut savoir qu'il y a plusieurs sortes de pertes, il y a des destructions d'habitat du
poisson, des détériorations d'habitat du poisson et des perturbations d'habitat du poisson.

3980

Et les façons... parce qu'on parle de superficie, mais effectivement compenser, par
exemple, une détérioration ou une destruction ne demanderait pas nécessairement les mêmes
superficies de création d'habitat. Donc, quand on évalue les bilans nets, on fait tous ces calculs-
là. Donc, il faut se méfier, là, quand on parle d'un hectare pour un hectare ou... c'est plus
compliqué que ça un petit peu.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

3985

En fait, c'est les fonctions écologiques dont vous parlez?

M. ALAIN KEMP :

3990 Effectivement, on tient de compte de ça aussi.

LA PRÉSIDENTE :

3995 C'est qu'on doit tenir compte peut-être pour rassurer aussi par rapport à l'intervention de monsieur Viens, c'est que de toute façon les recommandations... ce que vous venez de dire, c'est que les recommandations que vos ministères respectifs vont faire, entre autres dans le cadre de ce que vous allez faire parvenir au ministère de l'Environnement, vont tenir compte de vos exigences et des réglementations existantes et vont tenir compte, à la toute fin, dans le fond, selon les plans et devis, des pertes réelles qui vont être constatées?

4000

M. ALAIN KEMP :

4005 Oui oui, effectivement c'est vraiment les pertes... ça ne sera pas des pertes... au moment de l'autorisation, ce n'est pas des pertes estimées, là, c'est vraiment des pertes selon les plans, là.

LA PRÉSIDENTE :

4010 O.K. C'est bien. Merci. Je demanderais, oui, pour Transports Canada, vous auriez, madame Michaud, quelque chose à rajouter?

Mme CLAIRE MICHAUD :

4015 Je voulais juste m'assurer que j'avais bien compris ce que vous venez juste de dire. Vous avez dit les recommandations de Pêches et Océans vont se rendre au ministère de l'Environnement.

LA PRÉSIDENTE :

4020 Non, mais ce que je veux dire, c'est que -- non, c'est parce que monsieur Kemp parlait de...

Mme CLAIRE MICHAUD :

4025 O.K.

LA PRÉSIDENTE :

4030 ... actuellement ils discutent aussi avec Faune Québec. On comprend qu'il y a un processus fédéral que j'ai expliqué, là, à quelques reprises depuis la semaine dernière,

d'autorisations aussi, mais en tout cas, en fait pour ce qui est du fédéral, c'est bien, il faut que le projet corresponde aux exigences de Pêches et Océans en regard des habitats, là, c'est bien ça?

Mme CLAIRE MICHAUD :

4035

Oui, pour ce qui est de l'habitat du poisson...

LA PRÉSIDENTE :

4040

C'est ça.

Mme CLAIRE MICHAUD :

4045

... et pour les autres aspects évidemment, là, c'est Environnement Canada pour le Code de pratique des sels de voirie...

LA PRÉSIDENTE :

4050

Tout à fait.

Mme CLAIRE MICHAUD :

4055

... ça en fait partie aussi.

LA PRÉSIDENTE :

4060

O.K. Il va y avoir... dans le cas des sels de voirie, ils vont avoir eux autres... bien, il y a des exigences nécessairement à rencontrer, mais est-ce qu'ils ont une évaluation à faire ou un... il n'y a pas d'autorisation à donner?

Mme CLAIRE MICHAUD :

4065

Il n'y a pas d'autorisation à donner effectivement pour ça, mais Environnement Canada, en tant qu'expert pour le fédéral, nous a demandé de s'assurer que le Code de gestion qui a été récemment publié, là, en 2004 serait respecté pour la préparation du plan de gestion des sels de voirie du Ministère. Et c'est le cas...

LA PRÉSIDENTE :

4070

O.K.

Mme CLAIRE MICHAUD :

... ils vont devoir se pencher sur ça et vérifier si que le Code a effectivement été suivi.

4075

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est possible pour vous de déposer ce Code de gestion des sels?

4080

Mme CLAIRE MICHAUD :

Oui, oui bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

4085

Oui?

Mme CLAIRE MICHAUD :

4090

Oui oui.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

4095

Pour cet après-midi, je vais peut-être demander une dernière... j'aurais une question à poser... on aurait quelques questions à poser à monsieur Le Rouzès de la Direction du Patrimoine écologique et du Développement durable étant donné qu'il ne peut pas être là ce soir.

4100

Concernant... peut-être que si vous pouviez, monsieur Bergeron, mettre au tableau toute la configuration entre autres de l'entrée, de l'accès pour le parc de la Jacques-Cartier, si c'est possible.

4105

Alors, d'abord d'entrée de jeu, j'aimerais savoir pour votre Direction, quelles sont les problématiques, là, plus particulières qui pourraient vous inquiéter sur le projet qui a été déposé?

M. GUY LE ROUZÈS :

4110

Bien, ce qui pour nous autres est une problématique, c'est vraiment le respect de l'intégrité du parc national de la Jacques-Cartier qui est un territoire, si on se fie à la classification de l'Union internationale pour la conservation de la nature, c'est un statut de catégorie 2. Alors, ce n'est pas de la protection intégrale, mais c'est un très haut niveau de protection dans l'échelle. Et puis donc, ce qui nous préoccupe beaucoup, c'est la construction de la nouvelle route aux endroits où elle s'approche très près, là, du parc de la Jacques-Cartier.

4115

Et il y a un segment en particulier, c'est le segment dans le secteur du lac à l'Épaule entre les kilomètres 94,5 et 99,9, entre les lacs à Noël et lac Huppé. Alors, à cet endroit-là la limite est du parc de la Jacques-Cartier correspond à l'emprise ouest de la route 175 actuelle. Et dans l'étude d'impact qui a été préparée par Genivar et Tecsalt, cette route-là oscille, hein, l'emprise

4120 prévue oscille à la fois dans le parc et à l'extérieur du parc, mais ce que j'ai constaté, moi, c'est que cette route-là, en fait, était construite un peu à même le parc de la Jacques-Cartier.

Alors, je n'ai pas vu les plans les plus récents, si je me fie à l'étude d'impact, là -- puis d'ailleurs on a appris, là, qu'il n'y avait aucun plan et devis, là, de disponible -- mais quand je me
4125 fie à l'étude d'impact qui a été réalisée, la route, la future emprise semble pénétrer sur une distance d'environ cinq kilomètres à l'intérieur du territoire et...

LA PRÉSIDENTE :

4130 Est-ce qu'on peut l'avoir à l'écran?

M. GUY LE ROUZÈS :

... à ça, je pense qu'il y a... ce qu'il faut prendre en considération également, c'est que...
4135

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi, monsieur Le Rouzès, c'était...

4140 **M. GUY LE ROUZÈS :**

Oui, excusez-moi.

LA PRÉSIDENTE :

4145 ... de quel kilomètre à kilomètre? De...?

M. GUY LE ROUZÈS :

4150 Aux kilomètres 94 et 99.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Est-ce qu'on peut voir cette section-là de façon plus détaillée?
4155

M. DONALD MARTEL :

Excusez-moi, vous avez dit de quel kilomètre exactement, là?

4160 **LA PRÉSIDENTE :**

94 à 99.

M. GUY LE ROUZÈS :

4165

94,5 à 99,9.

M. DONALD MARTEL :

4170

Oui, alors à l'écran actuellement, vous avez le kilomètre 94. On va demander à nos gens en arrière, là, de faire glisser le tracé un petit peu vers le nord pour se diriger vers le lac à l'Épaule parce que je pense que monsieur discute, là, de l'entrée actuelle du secteur du parc de la Jacques-Cartier, le secteur à l'Épaule, n'est-ce pas?

4175

M. GUY LE ROUZÈS :

C'est le secteur qui se rend au lac à l'Épaule, là.

M. DONALD MARTEL :

4180

O.K.

M. GUY LE ROUZÈS :

4185

Au Camp des ministres qu'on appelle.

M. DONALD MARTEL :

4190

Bon, alors là vous en avez un autre tronçon ici, là.

M. LUC BERGERON :

4195

Moi, je voudrais répondre que nous avons rencontré les responsables du parc, nous avons compris que les limites -- quand vous dites que la route est dans le parc, nous on avait compris le contraire -- c'est que les limites du parc venaient s'accoter sur l'emprise de la route actuelle.

4200

Effectivement, élargissant la route, en faisant un quatre voies, donc on a pris entente avec les autorités du parc pour dire que... parce qu'actuellement, dans la réserve faunique des Laurentides, il faut comprendre qu'il n'y a pas d'emprise, c'est des terres de la Couronne. Donc, il n'y avait pas de plan d'emprise, il n'y avait pas de plan d'arpenteur-géomètre. Donc, la route... le parc est venu, dans les statuts du parc c'est écrit comme ça, là, il vient s'accoter sur l'emprise de la route actuelle.

4205

Ça fait qu'on s'est entendus que les autorités du parc, ils nous ont dit qu'ils nous autorisaient à construire un quatre voies. Évidemment, on s'est entendus qu'on prendrait l'emprise minimale, qu'on produirait un plan d'arpenteur-géomètre dans la portion qui est

problématique, puis que là, on légaliserait à perpétuité, si on veut, les limites légales du parc qui vont venir s'accoter sur notre nouvelle emprise, qui elle va être, pour cette fois-ci, légale.

4210

Parce que l'emprise de la route, ce n'est pas juste la chaussée, c'est le fossé puis on comprendra aussi qu'il y a des clôtures pour les originaux. Donc, c'est tout ça qui va être notre nouvelle emprise, en tout cas c'est l'entente qu'on a prise avec les autorités du parc.

4215

LA PRÉSIDENTE :

La largeur de l'emprise dans ce secteur-là c'est quoi, c'est 35 mètres aussi?

4220

M. LUC BERGERON :

Bien, ça va fluctuer, là, ça va dépendre du relief, ça va dépendre...

LA PRÉSIDENTE :

4225

Mais si je comprends bien, avant la limite du parc était la route actuelle?

M. LUC BERGERON :

4230

C'est ça, l'emprise elle finissait... c'est écrit : «À la limite d'emprise de la route actuelle».

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

4235

M. LUC BERGERON :

Mais il n'y en avait pas.

LA PRÉSIDENTE :

4240

O.K.

M. GUY LE ROUZÈS :

4245

Bon. Si vous me permettez, madame Girard, là-dessus?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

4250

M. GUY LE ROUZÈS :

Bon, nos limites sont établies par un arpenteur-géomètre.

4255 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

4260 **M. GUY LE ROUZÈS :**

Normalement, puis ça c'est une pièce que j'ai déposée, là, dans mon dossier, là...

LA PRÉSIDENTE :

4265 Oui?

M. GUY LE ROUZÈS :

4270 ... chaque règlement de parc national dispose d'une description technique. La description technique est faite par un arpenteur et, dans ce cas-là, vous savez qu'on a des agents de protection de la faune et qu'il nous arrive d'avoir des infractions. Et ce qui est établi quand on fait une limite de parc, c'est toujours autant que possible, dans la mesure du possible, d'avoir des limites qui sont visibles physiquement sur le terrain. Donc, ça va être l'emprise... la limite ouest de telle emprise ou ça va être la limite est de telle ligne hydroélectrique.

4275 Et dans le cas du parc de la Jacques-Cartier, pour la limite est du parc, en grande partie c'est soit une limite d'emprise, soit la limite de la route... excusez-moi, une limite de l'emprise de ligne hydroélectrique ou encore la limite de l'emprise de la route, de manière à ce que ça soit le plus précis possible.

4280 Et dans le cas du lac à l'Épaule pour y être allé récemment, c'est qu'on est capables de comprendre que la limite de l'emprise correspond au début de la végétation. Tu sais je veux dire, l'emprise de la route, là, ça inclut les fossés, ça inclut les talus, tout ça, avec la voie. Donc, ce qui est en dur puis ce qui est en mou, là, mais chose certaine, c'est que cette limite-là elle est très nette là-bas. C'est là où la végétation commence.

4285

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

4290

M. GUY LE ROUZÈS :

4295 Alors, cela dit, écoutez, quand la mission du parc de la Jacques-Cartier est de sauvegarder la biodiversité, qu'on est aussi dans la... qu'on est associés à la Stratégie qui est un dossier gouvernemental prioritaire, hein, la Stratégie sur les aires protégées, que les parcs... que le réseau des parcs de la Jacques-Cartier avec ses 670 kilomètres puis on pense également au

réseau des parcs, là, qui fait plus de 7500 kilomètres carrés, on contribue à l'atteinte de l'objectif de 8 % en matière de territoire protégé au Québec.

4300 Alors, naturellement, on n'aimerait pas se les faire grignoter par des projets qui sont... je comprends, qui sont importants au plan économique, mais on ne voudrait pas perdre les acquis dans la mesure du possible.

4305 Alors moi, j'aimerais sensibiliser la commission, je veux dire, à cet impératif-là de protéger le territoire de la réserve Jacques-Cartier, donc le territoire physique, là.

4310 Je suis d'accord aussi qu'il va y avoir... il risque d'y avoir aussi des impacts, là, via les cours d'eau, comme je pense à la rivière Cachée, la rivière à l'Épaule, c'est sûr. Il va y avoir des mesures de mitigation, mais je pense qu'avant de faire les plans et devis définitifs, il faudrait s'assurer que la nouvelle route ne passe pas à l'intérieur de la limite du parc.

LA PRÉSIDENTE :

4315 O.K.

M. GUY LE ROUZÈS :

4320 Ça, je pense que c'est fondamental parce que monsieur Bergeron a parlé souvent de la Loi de la voirie, il a parlé souvent de la Loi du ministère des Transports, bien nous autres on a la Loi sur les parcs qui justement dit qu'advenant un changement de limite, on doit tenir des audiences publiques.

4325 Je veux dire c'est sûr que c'est le gouvernement qui a le dernier mot, dans la création des parcs, que ce soit pour la création, pour l'abolition, mais pour une modification de limite, il faut vraiment qu'on tienne des audiences publiques.

 Alors ça, vous comprendrez que la tenue d'audiences publiques dans ce cas-là, ça contribue beaucoup à la clarté du processus, mais ça implique des délais également.

4330 Alors, pour éviter ça, c'est pour ça que je voulais faire ce commentaire-là à ce moment-ci, compte tenu que les plans et devis ne sont pas préparés ou pas trop avancés, on aimerait s'assurer que l'intégrité du parc de la Jacques-Cartier va être conservée.

LA PRÉSIDENTE :

4335 O.K. Est-ce que ce qu'on doit comprendre qu'à date, avec les informations que vous avez, vous n'avez pas encore de certitude sur à quel endroit exactement passe la route? C'est-à-dire est-ce que oui ou non, étant donné qu'elle était très près des limites, vous n'avez pas encore de certitude sur l'empiètement et sur... et si oui, dans quelle mesure, de quel ordre?

4340 **M. GUY LE ROUZÈS :**

4345 Non, bien justement, au moment où on se parle, on ne peut pas être sûrs de rien, là, parce que les plans et devis définitifs ne sont pas faits puis même sur les tracés préliminaires, là, de l'étude de Genivar Tecsub, bien le tracé oscille et en plus, le consultant a indiqué pour le parc de la Jacques-Cartier une limite approximative. Or, s'il s'était adressé à nos services, vous pouvez être certains... d'ailleurs j'en ai remis dans mon...

LA PRÉSIDENTE :

4350

Vous avez déjà fait un dépôt de documents.

M. GUY LE ROUZÈS :

4355

...dans mes documents, j'ai remis une carte au 20 millièmes, qui est quand même assez précise, qui a été faite à partir de la description technique puis qui est fiable...

LA PRÉSIDENTE :

4360

O.K.

M. LUC BERGERON :

4365

Madame...

M. GUY LE ROUZÈS :

... je pense qui met de la précision.

4370

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il est possible, monsieur...

M. LUC BERGERON :

4375

4380 Bien, je comprends très mal la position de monsieur parce que j'ai rencontré les autorités du parc de la Jacques-Cartier, nous avons déposé nos tracés définitifs, dans le sens des plans comme ça, là, nous avons convenu... il y avait à certains endroits des empiètements, nous avons déplacé notre tracé, nous avons eu l'autorisation du parc pour un empiètement et nous avons déplacé notre tracé pour tout le reste. Nous n'avons plus aucun empiètement dans le parc, ça a tout été négocié avec le parc, on a les autorisations. Je ne sais pas pourquoi vous nous dites ça aujourd'hui, là.

LA PRÉSIDENTE :

4385

O.K. Bien, écoutez, je reçois des informations de part et d'autre. J'aimerais peut-être... je ne sais pas si vous avez déjà dans le dossier ou si vous avez déjà de déposées dans les informations une image quelconque où on pourrait visualiser vraiment ce secteur-là ou si vous pouvez nous la fournir avec les limites de la carte?

4390

M. LUC BERGERON :

On vient tout juste de faire ça avec le parc, ils nous ont conscientisés au fait que si on avait un empiètement, c'était des audiences publiques. On a déplacé notre tracé, on a reçu l'accord du parc en disant : «C'est beau, vous pouvez y aller, c'est correct.» Donc, ça a tout été négocié.

4395

On a reçu l'accord des autorités du parc. Il n'y a plus aucun empiètement dans le parc, on a convenu que nous aurions, nous aussi, des plans d'arpenteur-géomètre pour bien délimiter... parce que j'avais compris, moi, que les statuts du parc c'était à la limite d'emprise de la route puis on n'en avait pas de limite d'emprise de la route. On va en avoir, donc en tout cas...

4400

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mais on comprend... de votre intervention on comprend que de toute façon votre intention n'est pas d'empiéter dans le parc?

4405

M. LUC BERGERON :

Ça n'a jamais été notre intention, on était conscients que c'était une ligne infranchissable puis qu'on ne pouvait pas entrer dans le parc.

4410

LA PRÉSIDENTE :

Et de toute façon, la commission va prendre fait, là, de ce que vous nous avez dit aujourd'hui. On va regarder les choses, quitte à ce qu'on vous envoie un questionnaire supplémentaire de part et d'autre par la suite qu'on déposera dans les centres de consultation.

4415

Alors, je pense qu'on va terminer pour cet après-midi, petite pause avant de revenir ce soir frais et dispos à 19 h. je vous remercie.

4420

16 h 42 – SUSPENSION 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.

4425

4430

Line Perreault, s.o.

