

**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**

PARTIE

VOLUME 8

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 :	
DENISE TREMBLAY	1
ALBERT TREMBLAY	1
LOUIS-YVES POULIN	45
JÉRÔME LÉGER	47
DENIS JUBINVILLE	55
JEANNE ROBIN	65
ALEXANDRE TURGEON	71
MARIO TRUDEL	87
RÉJEAN SIMONEAU	93
PIERRE GRAVEL	103
MOT DE LA FIN	113



**19 h 3 - DÉBUT DE LA SÉANCE
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

LA PRÉSIDENTE :

5

Alors bonsoir tout le monde. Nous allons commencer, si vous voulez bien vous asseoir. Alors je vais appeler un premier intervenant, monsieur Albert Tremblay, s'il vous plaît. Et vous pouvez venir avec madame Tremblay, c'est ça? Vous êtes les deux prochains intervenants. Alors bonsoir.

10

Mme DENISE TREMBLAY :

Oui, bonsoir.

15

M. ALBERT TREMBLAY :

Bonsoir, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

20

Alors votre première question?

Mme DENISE TREMBLAY :

25

Bon, tout d'abord on est situés au kilomètre 64...

LA PRÉSIDENTE :

30

Oui?

Mme DENISE TREMBLAY :

... tout près de la forêt du mont Wright.

35

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

Mme DENISE TREMBLAY :

40

Et pas besoin de vous dire qu'on jouit, là, d'un site extraordinaire et la forêt qui descend en arrière de chez nous, bien là que maintenant qu'on va passer le boulevard, on va sûrement être bien dérangés. Et ce qu'on remarque, c'est que la route va passer très très près de chez nous.

45

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Est-ce qu'il y a moyen pendant ce temps-là, monsieur Bergeron, de mettre à l'écran l'endroit spécifiquement? O.K.

50

M. ALBERT TREMBLAY :

Est-ce que vous pouvez agrandir, s'il vous plaît?

55

LA PRÉSIDENTE :

Qu'on voie la... bon, O.K.

60

Mme DENISE TREMBLAY :

Même, elle va passer à quelque 100 pieds... moins que quelque 100 pieds; mon mari dit à peu près 150 pieds, peut-être?

65

LA PRÉSIDENTE :

Alors vous, vous êtes... est-ce que vous êtes capable de me situer à quel endroit vous êtes?

70

M. ALBERT TREMBLAY :

Un petit peu plus loin.

LA PRÉSIDENTE :

75

Plus loin que...

M. ALBERT TREMBLAY :

Bien, dépassé le kilomètre 64, environ 64,3 – c'est l'autre carte.

80

LA PRÉSIDENTE :

Vous êtes équipé?

85

M. ALBERT TREMBLAY :

Oui, je suis équipé. Il faut juste...

90

Mme DENISE TREMBLAY :

Équipé et préparé.

M. ALBERT TREMBLAY :

95 Il faut juste pas trop *shaker*.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

100

M. ALBERT TREMBLAY :

On est ici.

105

LA PRÉSIDENTE :

Alors vous êtes situés juste à cet endroit-là?

M. ALBERT TREMBLAY :

110

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

115

O.K.

M. ALBERT TREMBLAY :

Puis la fin de notre terrain est ici...

120

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

125

M. ALBERT TREMBLAY :

... puis le déboisement ... jusque là, l'emprise de l'autoroute jusque là.

LA PRÉSIDENTE :

130

O.K.

M. ALBERT TREMBLAY :

135 Ça fait qu'on a 200 pieds de terrain de là aller là. Ça fait que si vous regardez, là, de là à là, il nous reste à peine 100 pieds. Ça fait que c'est pas mal dans notre cour.

Mme DENISE TREMBLAY :

140 C'est près, très près.

M. ALBERT TREMBLAY :

145 Et puis ce qu'on entend – as-tu fini ton exposé? Je m'excuse, là.

Mme DENISE TREMBLAY :

 Bien, je pense que tu as plus de précisions, là.

150 **M. ALBERT TREMBLAY :**

 Ce qu'on voit, c'est qu'il y a des préliminaires, ce n'est pas... il n'y a rien de déterminé, de final dans ça, et puis il y a toujours sujet à changement. Pour nous autres, on est entre deux routes, ça fait que notre qualité de vie est diminuée, c'est évident, vous le voyez, là.

155

 Puis on vit à l'arrière, parce qu'avec le boulevard Talbot actuel, on ne peut pas vivre en avant de notre maison, on vit en arrière. Ça fait que là, l'autoroute qui va passer en arrière se rapproche de nous autres, et puis nos marches en forêt qu'on faisait, qu'on pouvait faire, là, en automne, pendant les couleurs puis tout ça, là, c'est fini, on n'y pense plus.

160

Mme DENISE TREMBLAY :

 Ça diminue notre qualité de vie énormément.

165 **M. ALBERT TREMBLAY :**

 C'est ça.

Mme DENISE TREMBLAY :

170

 Bien ça, on sait qu'on n'a pas le choix, mais par contre, notre question c'est de savoir si on peut reculer – comment je pourrais dire donc? – passer la route...

M. ALBERT TREMBLAY :

175

 Puis diminuer l'impact sur notre qualité de vie.

Mme DENISE TREMBLAY :

180 ... pour diminuer l'impact, oui.

M. ALBERT TREMBLAY :

185 Puis c'est ça, ça fait qu'on vous parle de marches en forêt, nous, on parlait de chez nous, puis on allait prendre la ligne de transmission en motoneige, puis on allait rejoindre la route, le sentier trans-provincial de motoneiges; ça fait que ça, c'est fini pour nous autres, là. Là il va falloir embarquer sur le *trailer*, puis tout ça. Et puis c'est ça.

190 Comme l'automne passé, il y a quatre chevreuils qui sont venus sur notre terrain, ça fait que ça, on oublie ça, là. On a beau leur mettre des pommes, là, ils ne viendront plus. Et puis et cetera, et cetera, c'est tout ce qui a rapport à notre qualité de vie.

195 Et puis on s'inquiète aussi pour notre puits artésien. Je ne le sais pas, là, jusqu'à quel point... On a déjà entendu dire que le ministère des Transports avait été obligé de dédommager ou de recreuser des puits artésiens à des gens qui étaient trop près des autoroutes, parce qu'ils avaient été pollués par les fondants.

200 Et puis aussi on... comme on vous dit, là, la route à peine à 100 pieds de chez nous, là, ça nous agace. Ça fait qu'on se demande s'il n'y aurait pas moyen de... comme ma femme elle disait tout à l'heure, le ministère de la Voirie, ils ne dédommagent pas pour ça, il faut vivre avec. Mais si ça peut diminuer l'impact, si on peut proposer des solutions pour diminuer l'impact sur notre qualité de vie... parce que ça fait 30 ans qu'on vit là, puis on pense qu'on en a encore pour un autre 30 ans. Ça fait que... on est prêt, là, à demander des choses.

205 **LA PRÉSIDENTE :**

210 Alors peut-être que, première question, monsieur Bergeron, en ce qui a trait au tracé prévu. D'abord, juste avant de répondre à ça, juste bien comprendre : l'emprise, là, c'est la ligne bleue qu'on voit, hein? La largeur de l'emprise. Est-ce que toute l'emprise va être déboisée?

M. LUC BERGERON :

Bien oui.

215 **LA PRÉSIDENTE :**

Au complet.

M. LUC BERGERON :

220 L'emprise, c'est ce qu'on a besoin pour construire la route et les fossés, et cetera.

LA PRÉSIDENTE :

225 O.K. Donc, ce qu'on peut comprendre sur le bord de la ligne bleue, ça va être les fossés, l'accotement, et tout ça?

M. LUC BERGERON :

230 Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

235 Jusqu'au tracé des deux voies? O.K. Alors donc, à la question de monsieur puis madame Tremblay, est-ce qu'il y a moyen de faire certains aménagements pour que la route soit un peu moins près de chez eux?

M. LUC BERGERON :

240 Bon. Au départ, je voudrais préciser que quand on dit que la route se rapproche de chez nous, bien... je regrette, mais ce n'est pas ça qui se passe, là. Là, regardez, là, il est ici, là, puis il est à peu près à... je ne sais pas... Il va passer tantôt le même nombre de véhicules sur la 175 qu'ici, là. Ces gens-là, actuellement, ils passent à quoi? 20-25 mètres?

245 **M. ALBERT TREMBLAY :**

On vous a dit qu'on vivait en arrière.

LA PRÉSIDENTE :

250 Oui, attendez, monsieur Tremblay.

M. LUC BERGERON :

255 Bien, laissez-moi finir, là. Alors que là, on parle de... vous parlez de 200 pieds, ou en tout cas je ne sais pas c'est quoi la distance.

LA PRÉSIDENTE :

260 Mais, monsieur Bergeron, juste pour... quand même, pour préciser : la situation d'avant, c'est qu'ils avaient une route très très près, encore plus près que l'autre, ça je comprends ça. Mais maintenant, si jamais le projet se réalisait, ils se ramasseraient enclavés entre deux routes, ce qu'ils n'avaient pas avant; ils avaient peut-être une route très près devant, mais à l'arrière, il n'y avait rien, c'était la nature.

265 C'est dans ce sens-là qu'on dit : est-ce que, dans le contexte où là, maintenant, ils vont se retrouver entre deux routes, une qui peut-être aura moins d'achalandage, mais l'autre qui va en avoir autant, est-ce qu'il y a moyen de faire certains aménagements pour garder une

certaine... quand même isoler un peu de la route, un peu plus? C'est la demande, là, que vous
270 font monsieur et madame Tremblay.

M. LUC BERGERON :

Bien, regardez, là, c'est que le concept actuellement, là, qui est là, il a été approuvé par la
275 municipalité. Oui, tout est possible, là, mais vous comprendrez que si je déplace le tracé, je ne
sais pas, moi, ici, là, bien là c'est la... il va falloir qu'on reparle à la forêt... les gestionnaires du
site du parc, on va donc déboiser davantage de parc, puis là bien on va... il y a d'autres
personnes qui vont venir s'asseoir à cette place-là, puis ils vont nous dire qu'on déboise
davantage, on est davantage... on impacte davantage le parc.

280 Nous, on a essayé de... à la demande de la municipalité que c'était une préoccupation –
elle nous l'a dit, la municipalité, cette semaine. Lorsqu'on a rencontré la première fois la
municipalité, sa plus grande préoccupation, c'était la protection du parc du mont Wright. Dans le
tracé initial, effectivement, on l'a déjà dit, on passait la route ici, donc on satisfaisait probablement
285 l'intervenant qui est ici en passant beaucoup plus loin de chez eux, mais la municipalité, sa
préoccupation, c'est de dire... elle nous a demandé de dire... d'avoir le moins d'impact possible
sur le parc.

Donc ce qu'on a fait, c'est qu'on a collé la route, on a collé la route, effectivement, la
290 nouvelle, sur la vieille, donc on voit que l'emprise, là, chevauche l'emprise de la 175. Donc, on a
collé au maximum cette route-là et tout de suite rendu... en sortant du parc, on a décidé de s'en
aller pour justement, pour s'éloigner de la 175. Mais si on s'éloigne davantage, bien
effectivement, on va rentrer davantage dans le parc.

295 Il s'agit d'évaluer; c'est peut-être à la commission, c'est peut-être au ministère de
l'Environnement, d'évaluer c'est quoi le moindre impact entre une résidence qui n'a pas d'impact
actuellement – je ne dis pas qu'il n'y en a pas, là, mais en termes de bruit, on voit que c'est un
rond vert, donc ils vont vivre moins de bruit qu'aujourd'hui, ils sont beaucoup plus loin de la route
qu'aujourd'hui. Je comprends, je ne veux pas minimiser le fait que... monsieur a tout à fait
300 raison, il va vivre demain matin avec une route en avant, une route en arrière. Mais je vous dis
que tout est possible, on peut effectivement déplacer la route vers l'est, mais donc on va impacter
davantage le parc.

LA PRÉSIDENTE :

305 O.K. Mon collègue aurait une question.

M. LUC BERGERON :

310 Et le parc, j'ai pris la peine de dire hier...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

315

M. LUC BERGERON :

... le parc c'est aussi les ruines.

320

Les gens trouvent ça drôle quand on dit qu'on veut protéger les ruines, c'est une préoccupation de la municipalité, c'est un site patrimonial, c'est un site culturel, on nous a demandé de protéger -- si on peut le montrer, là, si on peut reculer vers le sud.

325

Donc on voit ici, là, le site des ruines du mont Wright avec le stationnement, l'emprise passe ici. Si je décale la route, bien j'ai des bonnes chances que je vienne interférer avec les ruines.

LA PRÉSIDENTE :

330

Hum hum. Mon collègue aurait une question, monsieur Tremblay, ça ne sera pas long.

M. LOUIS DÉRIGER, COMMISSAIRE :

335

Monsieur Bergeron...?

M. CLAUDE STEVENS :

340

Un autre élément, c'est que si on tasse la route vers ce côté-ci, il est fort possible que cette résidence-ci, qu'actuellement on doit acquérir parce qu'elle est dans l'emprise, qu'on ne toucherait même plus... on pourrait même en venir à ne plus toucher à son terrain, donc on aurait un impact là, le même impact qu'on a ici mais du fait qu'on est loin, qui est quand même mitigé, serait ici amplifié.

345

Et comme monsieur Bergeron le disait, c'est que si on ne touche pas à son lot, bien je veux dire, on ne pourrait pas apporter des mesures de correction à ce propriétaire-là. Donc, c'est un peu pour donner... parce qu'ici, il faut quand même dire on... le carré vert, ça signifie qu'en termes de climat sonore, il y a une amélioration; là oui, il y a la possibilité encore de l'améliorer plus, mais on créerait un impact à un autre de ses voisins.

350

Donc, on transfère, si vous voulez, là, la problématique. Si vous voulez, c'est un peu un genre d'équilibre pour qu'ici on se retrouve quand même avec une situation avantageuse pour les propriétaires, si on les améliore encore, on va...

LA PRÉSIDENTE :

355

Mon collègue aurait une question.

M. LOUIS DÉRIGER, COMMISSAIRE :

360 Est-ce qu'il y a moyen de... parce que dans vos profils que vous nous avez présentés, les
coupes, on voit, bon, de temps à autre les terre-pleins ont 4,8 mètres et des fois ils ont 18
mètres, on comprend que quand c'est 4,8 mètres, c'est il y a des murets de béton ou des
glissières et que c'est souvent utilisé plutôt pour quand il y a des coupes de roc, donc pour
365 façon l'emprise et peut-être donner une certaine, bon, un peu plus, si on veut, de terrain, là, aux
gens qui sont situés tout près?

M. LUC BERGERON :

370 Ça peut être une solution, mais on vous a dit hier que c'était, en termes de sécurité
routière et en termes d'opération de la route, la pire situation. On vient... on met une barrière
New Jersey ou une glissière au centre, ça nous empêchera à l'avenir de déneiger vers la gauche,
on va devoir déneiger vers la droite; ça nous crée toutes sortes de problèmes parce que la neige
qui part de la gauche s'en va vers la droite, salit la route au printemps, ça veut dire que la route
375 est... on est en courbe avec un dévers, ça veut dire que le dévers va être plein d'eau tout le
printemps.

Alors qu'avec une situation où on a un terre-plein large, on transporte la neige des deux
côtés, donc la route, dans une courbe, reste sèche. Ici, on va avoir une... la neige étant toute du
380 même bord, donc la courbe va tout le temps être mouillée. Donc en termes de géométrie, ça
peut être avantageux d'avoir un terre-plein étroit, mais pas lorsqu'on a des courbes. Donc c'est
un peu le choix qu'on a fait géométriquement.

Oui, ça va être possible lorsqu'on est dans un lac, par exemple, au côté d'une montagne,
385 mais si on avait plusieurs courbes, ça serait très très restrictif, et en termes de sécurité routière,
on l'a dit hier, c'est un objet fixe; un objet fixe, c'est susceptible d'être périodiquement frappé et à
la limite même, on l'a dit hier, un camion... même un New Jersey n'arrête pas un camion. Donc
avec un terre-plein étroit, un des risques qu'on a, c'est que s'il y a un camion qui a un accident, il
peut faire des face à face.

390 Donc c'est tout ça qu'on doit jauger. Donc géométriquement, oui, c'est possible, il
faudrait le regarder, mais comme disait mon collègue, c'est... bon, c'est un équilibre. Je
comprends très bien la réaction de monsieur, là, mais c'est régler un problème puis en créer un
autre à côté. Puis si je règle celui-là, je vais faire du *dumping* sur le voisin.

395 Lui, probablement qu'il est actuellement... qu'on voyait tantôt, là, celui qui est
actuellement exproprié, si je tasse la route, évidemment, il ne sera plus... il va être juste juste à la
limite de l'emprise, alors que là, actuellement, on l'exproprie, bien, il ne sera peut-être pas plus
content, là, il va vivre la situation probablement plus durement que celui-ci parce qu'il va être plus
400 près, là.

M. LOUIS DÉRIGER, COMMISSAIRE :

O.K.

405

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que aussi, concernant l'accès aux pistes de motoneige, est-ce que quand même c'est... est-ce qu'il y a un sentier de motoneige dans le coin?

410

M. LUC BERGERON :

Il n'y en a pas.

415

M. ALBERT TREMBLAY :

Il n'y a pas de sentier de motoneiges dans le coin, mais pour moi, c'était un accès direct...

420

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. ALBERT TREMBLAY :

425

... sans mettre ma motoneige sur ma remorque. Parce que là, je vais être obligé...

LA PRÉSIDENTE :

430

O.K. Est-ce que là, avec la configuration actuelle, il y a... – même si ça fait un détour – il y a la possibilité de se rendre quand même en motoneige à quelque part?

M. ALBERT TREMBLAY :

435

Non. Non. Non, parce qu'il faut traverser l'autoroute pour se rendre à la ligne de transmission.

LA PRÉSIDENTE :

440

O.K.

M. ALBERT TREMBLAY :

Mais... est-ce que je peux parler?

445

LA PRÉSIDENTE :

Bien, c'est parce que j'allais à votre deuxième question, la sous-question qui était le puits artésien.

450

M. ALBERT TREMBLAY :

Oui, bien avant ça, là...

455

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

460

M. ALBERT TREMBLAY :

Notre voisin qui est exproprié, il dit que – monsieur Bergeron – il dit qu'il va... que s'ils tassent l'autoroute, il va être obligé de rester là. Mais peut-être qu'il veut rester là, le monsieur, là. Il faudrait peut-être lui demander.

465

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez...

470

M. ALBERT TREMBLAY :

Oui.

475

LA PRÉSIDENTE :

... le reste on verra pour... mais je comprends, là, vous avez posé une question, vous avez eu votre réponse, vous pourrez commenter cette réponse-là lors de votre mémoire. Par contre la commission, elle, elle retient votre... la problématique que vous soulevez, puis elle va regarder ça.

480

M. ALBERT TREMBLAY :

Monsieur Dériger a posé la question du terre-plein réduit, puis moi je pourrais rajouter que ça fait des années, des années, des années qu'on ne voit plus de gratte qui enlève à gauche, c'est toujours à droite depuis des années, c'est toujours deux camions un en avant de l'autre, l'autre envoie la neige de ce côté-là, puis l'autre l'envoie de ce côté-là. Ça fait des années... en tout cas, ça fait 30 ans qu'on reste à Stoneham puis ça fait des années qu'on n'a pas vu ça, des grattes qui envoient la neige à gauche.

490

M. LUC BERGERON :

Je suis content que vous n'ayez pas vu ça, parce que c'est un quatre voies séparées, vous ne connaissez pas ça, il n'y en a pas.

M. ALBERT TREMBLAY :

495

Bon, c'est ça.

M. LUC BERGERON :

500

Un quatre voies séparées, ça se déneige avec des tandems de chaque côté. Actuellement, ce que vous connaissez, c'est un trois... c'est des trois voies contiguës.

LA PRÉSIDENTE :

505

Mais écoutez, de toute façon, ça relève des commentaires que vous pourrez faire éventuellement. Je voudrais aborder la question des puits artésiens. Qu'est-ce qui est prévu? Vous, vous avez un puits artésien sur votre...?

M. ALBERT TREMBLAY :

510

Oui, sur le... en arrière de la maison.

LA PRÉSIDENTE :

515

O.K. Il est à quelle distance, est-ce que vous avez évalué à quelle distance sont les puits artésiens de la route?

M. ALBERT TREMBLAY :

520

De la route, ça va être environ 200 pieds.

LA PRÉSIDENTE :

525

O.K. Monsieur Bergeron, est-ce qu'il y a eu une étude de faite concernant les puits?

M. LUC BERGERON :

Tous les puits...

530

LA PRÉSIDENTE :

Ont été répertoriés?

M. LUC BERGERON :

535

... ont été répertoriés, ont été caractérisés, puis on va faire un suivi durant et après – on l'a dit dans les suivis environnementaux, là – deux ans après la construction puis régulièrement par la suite, on fait des suivis au niveau de la salinisation de l'eau potable.

540 **LA PRÉSIDENTE :**

Et quel est le risque... pour les puits artésiens, c'est quoi la distance de risque en regard des possibilités où vous êtes à peu près sûr qu'il peut y avoir un impact ou pas?

545 **M. LUC BERGERON :**

Monsieur Sirois va essayer de vous répondre.

550 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, monsieur Sirois?

M. CLAUDE SIROIS :

555 Bon. L'étude hydrogéologique a été réalisée, bien elle a essayé justement de faire l'inventaire des puits d'eau potable qu'il y avait dans le secteur, donc c'est sûr que les puits qui vont être situés en aval hydraulique de la route par rapport au cours d'eau sont regardés de façon plus précise, ça va dépendre de plusieurs éléments, là, les types d'aquifère avec la topographie et tout ça.

560

Donc ce qu'il y avait dans l'étude hydrogéologique, c'est... il était question qu'il y avait plusieurs des puits qui étaient situés entre... il y avait le chiffre, entre... la majorité des puits, en tout cas, je n'ai pas le chiffre, qui étaient entre 75 et 470 mètres de la route, donc pour ces puits-là, il n'y avait pas vraiment de problème. Pour ceux qui étaient à l'intérieur d'un 75 mètres, à ce moment-là, c'est des puits qui étaient... qu'on dit qu'ils sont à risque, donc c'est des puits que lorsqu'on va faire... un avant les travaux, on va faire une analyse précise de la qualité de l'eau de ces puits-là.

565

Et puis lorsqu'on va... après les travaux, pendant le suivi, bien on va regarder encore une fois l'analyse de l'eau, puis si on s'aperçoit qu'il y a une contamination par les travaux ou par des chlorures, par exemple, à cause de la route sur ces puits-là, à ce moment-là il y a... le Ministère va redonner de l'eau potable, de qualité égale ou supérieure, là, à la personne qui serait touchée.

570

575 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Mais il le donne comment? C'est en recreusant un puits ou en...?

M. CLAUDE SIROIS :

580

Ça peut être en recreusant un autre puits à un autre endroit, un endroit où l'eau potable va être de meilleure qualité.

M. LUC BERGERON :

585

Dans certains endroits, ça peut même... en construisant un réseau d'aqueduc.

LA PRÉSIDENTE :

590

Hum. O.K.

M. ALBERT TREMBLAY :

595

Là, on a comme un petit ruisseau qui passe à peu près à 30 pieds de notre puits, là, ça fait que toutes les eaux de ruissellement... puis il y a déjà une source qui vient de la montagne qui descend à côté de notre maison...

LA PRÉSIDENTE :

600

Et ce genre...

M. ALBERT TREMBLAY :

605

... puis c'est ça. Toute l'eau du ruissellement du printemps va descendre là.

LA PRÉSIDENTE :

610

Ce genre de situation-là, là, un puits avec une source, un ruisseau et tout ça qui sont quand même dans le même secteur, ce sont des aspects que vous avez répertoriés, que vous avez analysés?

M. LUC BERGERON :

615

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

En termes de risques?

620

M. LUC BERGERON :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

625

O.K. Et donc...

M. LUC BERGERON :

630 Puis c'est ces puits-là dont on... dans le programme de suivi dont on parlait dans notre programme, là...

LA PRÉSIDENTE :

635 Hum hum.

M. LUC BERGERON :

... ce sont ces types de puits là qu'on va suivre.

640

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Vous avez une question?

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

Je voulais savoir est-ce que le puits de monsieur et madame Tremblay fait partie des puits qui sont à risque?

650 **M. CLAUDE SIROIS :**

Je n'ai pas l'information comme ça, là, il faudrait regarder. Je sais que je n'ai pas toute la localisation exacte, là, il faudrait voir peut-être avec la personne qui a fait l'étude, là... je peux m'informer à cette personne-là pour avoir l'information, là, mais moi je ne l'ai pas ici, là.

655

LA PRÉSIDENTE :

Vous pourriez nous déposer l'information que vous pourriez consulter, là, sur le site du BAPE dans les prochains jours.

660

Ce que vous disiez tout à l'heure, que vous alliez caractériser les puits avant et puis faire un suivi pendant quelques années, est-ce que vous avez déterminé la distance de... à partir de quelle distance que vous allez caractériser ou est-ce que c'est tous les puits... jusqu'à quelle distance de la route?

665

M. CLAUDE SIROIS :

Ce qui a été évalué dans l'étude, c'était surtout les puits qui étaient en deçà de 75 mètres de l'emprise de la route, là, qui vont être caractérisés de façon précise, là, et complète, là. On parlait d'une quinzaine de puits qui seraient dans cette situation-là.

670

LA PRÉSIDENTE :

675 Donc si, pour monsieur Tremblay, le puits est à environ à 100-200 mètres, il ne serait pas automatiquement caractérisé? Il est à combien?

M. ALBERT TREMBLAY :

680 200 pieds, pas à 200 mètres.

LA PRÉSIDENTE :

Ah, 200 pieds? Ah, O.K.

685 **M. ALBERT TREMBLAY :**

75 mètres, ça fait presque 250 pieds, là.

LA PRÉSIDENTE :

690 Bon. C'est ça, c'est bon. O.K.

M. ALBERT TREMBLAY :

695 Puis comme je vous disais, là, toute l'eau de ruissellement du haut de la montagne, parce qu'on est en aval de l'autoroute, ça fait que toute l'eau de ruissellement de la montagne passe dans notre petit ruisseau qui passe au côté de la maison, puis qui est à 30 pieds, qui est à 10 mètres de notre puits artésien, que lui il est à 100 pieds de profond.

700 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K. Peut-être que je pourrais profiter du fait que vous soulignez cet aspect-là avant de vous permettre votre... Bien là, en fait, vous êtes deux, j'avais deux inscriptions, ça serait...

705 **M. ALBERT TREMBLAY :**

Quatre questions!

LA PRÉSIDENTE :

710 ... quatre questions. Là, vous en avez eu deux.

Le représentant de... j'aimerais parler au représentant de la Ville de Québec concernant toute la question du déglacage et d'utilisation des sels de déglacage et tout ça. Monsieur des

715 Rivières? Je pense que vous avez... J'aimerais ça que vous nous expliquiez un peu quel est...
qu'est-ce qui inquiète la ville sur la question de l'utilisation des sels de déglacage?

M. MARC DES RIVIÈRES :

720 Je vais inviter, là, monsieur Proulx et madame Babineau à se joindre à moi, ils pourront
répondre à vos questions là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

725 Parfait. Vous voulez venir au micro?

On va prendre quelques minutes parce que ça... dans le fond, parce qu'il y a eu déjà
quelques explications qui ont été faites par le promoteur, par les ministères concernant leurs
attentes et tout ça, sur... vous allez pouvoir les consulter, là, sur les verbatim et tout ça, et dans
730 les documents qui ont été déposés, sur tout... comment va se faire l'entretien, qu'est-ce qui est
utilisé, et aussi quel peut être l'impact sur les cours d'eau, les façons de faire et tout ça. Je
pense que ça a été amplement discuté, ça va pouvoir vous donner beaucoup d'information.

Maintenant, il y a peut-être juste la Ville de Québec où on attendait justement la présence
735 de spécialistes à cet égard pour voir, étant donné qu'on est quand même dans le bassin versant
du... qui se rend jusqu'au lac Saint-Charles, et donc qui est la prise d'eau de la Ville de Québec,
on voulait connaître quel est, pour la Ville de Québec... quelle est votre impression en regard du
projet, mais aussi des répercussions possibles pour la prise d'eau de la Ville de Québec, vos
inquiétudes.

740

Mme LOUISE BABINEAU :

Bon, bien merci de nous permettre de nous exprimer relativement à ce point de vue là.
Oui, c'est sûr que compte tenu que le lac Saint-Charles, il y a la rivière des Hurons qui se
745 déverse dans le lac Saint-Charles, le lac Saint-Charles et jusqu'à la prise d'eau, une portion de la
rivière, sont une source d'alimentation... ou une réserve en eau brute à des fins d'alimentation en
eau potable pour près de 300 000 personnes, ce qui est quand même considérable, donc on a
une préoccupation à cet égard-là.

Et puis j'aimerais quand même souligner une question par rapport au plan de gestion.
Lorsqu'on dit qu'il va y avoir des tests de qualité de l'eau, des tests des taux de sel qui sont
750 présents dans les différentes sources, les réservoirs d'eau potable, qui devront... effectués par le
Ministère avant la réalisation de la route, est-ce qu'il va y avoir une interaction à ce moment-là
avec la Ville de Québec, est-ce qu'il va y en avoir au niveau du lac Saint-Charles? Ça, c'est une
755 interrogation que je voudrais adresser au Ministère par rapport à ça.

Finalement, ça fait partie d'un document sur les sels de déglacage qui nous avait été
remis. Et puis aussi, notre préoccupation...

760 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais je m'excuse, juste attendre, ce que vous désirez, c'est qu'il y ait des discussions ou des ententes avec la Ville de Québec pour les façons de faire ou pour établir les suivis éventuels, c'est ce qu'on comprend?

765

Mme LOUISE BABINEAU :

770

C'est ça, parce qu'au niveau du plan de gestion, ici, des sels de voirie de la route 75, d'accord, du 19 novembre 2004, on dit que le Ministère va faire quand même... avant la réalisation de cette route, il va déterminer un seuil de base à partir duquel les impacts des sels de voirie pourront être mesurés.

775

Pour nous, c'est très important parce que si on veut faire un suivi au niveau des paramètres, ça nous prend, tu sais, comme un seuil de base à partir duquel on va être capable, par la suite, de mesurer certains impacts.

780

Puis quand on regarde des zones de vulnérabilité, bien, le lac Saint-Charles, il est constitué en deux bassins, comme vous le savez. Donc il y a un bassin, qui est le bassin nord, qui est un bassin très profond avec une fosse, mais ce n'est pas un très grand lac, mais les berges sont très escarpées et puis il y a quand même 16 mètres de profond. Donc, ça devient une zone de vulnérabilité... c'est-à-dire que «ça devient», c'est potentiellement une zone vulnérable pour certaines concentrations de sels d'ions chlorure. Ça, c'est une chose.

785

Le second bassin a beaucoup moins de... a une petite profondeur, il fait environ 4 mètres de profond, les berges ne sont pas escarpées parce que c'est comme une ancienne rivière qui a été inondée, donc le temps de renouvellement est très très très très rapide, donc l'impact est moindre.

790

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

795

Mme LOUISE BABINEAU :

Je ne sais pas si vous avez besoin de plus de précisions par rapport à ça?

800

LA PRÉSIDENTE :

Mais donc, en fait, ce que vous voulez, c'est qu'il y ait une entente ou une discussion avec le ministère des Transports pour établir réellement... D'abord, est-ce que ce qui est proposé par le ministère des Transports pour le mesurage, le suivi et tout ça, ça vous convient?

Mme LOUISE BABINEAU :

805 Bien, disons, ici, bien on ne voit pas de détails par rapport à ça, là, c'est un plan de gestion, c'est les grandes lignes...

LA PRÉSIDENTE :

810 Oui.

Mme LOUISE BABINEAU :

815 ... c'est très bien ce qui est annoncé, mais on voudrait avoir un échange relativement à ça, on trouverait ça très important.

LA PRÉSIDENTE :

820 O.K.

Mme LOUISE BABINEAU :

825 Parce que de toute façon, pour les différents lacs qu'on a sur notre territoire, on a des paramètres de suivi, hein, on se fait des programmes de caractérisation et puis on veut... on l'a déjà pour l'eutrophisation, puis à ce moment-là, ça nous permettrait d'aller chercher d'autres paramètres et puis de faire un suivi très serré si justement il y a une augmentation de la présence ou des concentrations de chlorure.

LA PRÉSIDENTE :

830 Hum hum.

M. LUC BERGERON :

835 Oui, on va demander à monsieur Bédard de répondre.

LA PRÉSIDENTE :

840 Oui, monsieur Bédard?

M. YVES BÉDARD :

845 Oui. Au départ, le programme de suivi qu'on propose, c'était, bien d'une part, pour les sels de déglacage présents dans les nappes phréatiques et puis aussi l'impact des sels de déglacage sur l'habitat du poisson.

Au niveau du lac Saint-Charles, de la prise d'eau potable, nous en fait notre préoccupation était essentiellement au niveau des risques de déversement de produits toxiques. Nous, c'est ce qui vraiment était notre inquiétude. C'est pour ça que le Ministère, de son

850 initiative, a décidé de gérer ces eaux de drainage de l'autoroute de façon indépendante du réseau hydrographique...

LA PRÉSIDENTE :

855 O.K.

M. YVES BÉDARD :

860 ... et de les faire transiter par des bassins. Je pense que l'enjeu de la protection du réservoir d'eau potable était là.

865 Les chlorures, je sais que la Ville de Québec font des relevés systématiques des chlorures à partir de l'eau brute avant le traitement, alors j'ai eu des données hier, et puis à partir de ces données-là – je pense que c'est des données qui sont très fiables et qui sont régulièrement prises – on peut voir... on pourra voir l'évolution des concentrations, mais on me disait que dans le mois d'avril ça tournait aux alentours de 20 milligrammes par litre.

870 Bon, si on augmente de 50 %, on pourra peut-être penser qu'on atteindra des 50 milligrammes par litre... des 30 milligrammes, mais je pense que les données sont là, les chiffres sont là, la banque informatique est accessible, puis peut-être qu'il pourrait y avoir un suivi à partir de ces données-là parce que c'est vraiment... l'eau, avant d'être traitée, c'est vraiment là où on veut que l'eau soit le moins affectée par les chlorures. Alors on a la résultante de tout le réseau hydrographique, c'est ça qui est important, en tout cas pour ce qui est de l'eau potable toujours, là, puis je pense que les données sont là.

875 Mais l'enjeu est plus au niveau des déversements accidentels, parce que ceux qui ont souvenir de la vanne d'acide sulfurique en Gaspésie, tout ça, là, si advenant que ça arrive là, on a les bassins qui vont nous donner un temps de réaction pour éviter que ça s'en aille dans la rivière des Hurons. Puis du moment que c'est dans une rivière, c'est pratiquement impossible de retenir l'eau. Une estacade, dans une rivière, là, ça ne se met pas, là : ça passe par en dessous, ça passe par dessus, on ne peut plus retenir.

885 Alors notre inquiétude était là parce que la route longe tout le temps la rivière, on est très très très proche alors l'eau allait directement dans la rivière. Là on gère notre eau de façon indépendante.

890 C'est compliqué, hein, il faut voir qu'il y a des ruisseaux qui se croisent un par-dessus l'autre, là, il y a des échangeurs de cours d'eau, là, ça demande toute une complexité de drainage qui n'est pas rigolote. Quand on le dit, c'est le *fun*, mais quand on essaie de le faire c'est très complexe, parce qu'il faut gérer avec... se créer des bassins de drainage un par-dessus l'autre pour s'assurer que notre eau transite par un bassin avant d'aller dans le réseau hydrographique.

895 Alors nous, de notre propre initiative, on a jugé que c'était important. C'est la première fois que ça se fait au Québec, hein, il faut comprendre ça, là.

LA PRÉSIDENTE :

900 Un bassin de rétention de ce type-là?

M. YVES BÉDARD :

Oui. C'est la première fois que ça se fait au Québec.

905 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est étonnant, hein?

M. YVES BÉDARD :

910 Pour des autoroutes, oui. Absolument. Parce qu'il y a quand même un réservoir d'eau potable majeur, là...

LA PRÉSIDENTE :

915 Oui.

M. YVES BÉDARD :

920 C'est pour ça que ce n'est pas... c'est la raison.

LA PRÉSIDENTE :

925 C'est la première fois que ça se fait au Québec, mais l'expertise, elle vient d'où, elle vient de...?

M. YVES BÉDARD :

930 Ça vient d'Europe...

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

935 **M. YVES BÉDARD :**

... essentiellement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

940

Et est-ce que vous êtes capable d'évaluer quand même le pourcentage de taux de réussite dans le cas d'un déversement?

M. YVES BÉDARD :

945

Évidemment, ça nous donne un... plus de temps de réaction, mais c'est certain que si Urgence-Environnement ou les autorités municipales, en fait il y aurait des gens qui géreront – c'est des vannes, hein, qu'on peut fermer – dépendant du temps de réaction des unités d'urgence, évidemment on pourra...

950

Je sais que pour ce qui est des hydrocarbures, le système est fait que les hydrocarbures, ils flottent, puis notre eau... l'eau qui flotte ne peut pas être évacuée, alors les hydrocarbures, ça va bien.

955

Mais une substance dissoute, comme de l'acide sulfurique, évidemment, là, le temps de réaction des autorités, d'Urgence-Environnement, puis t'as le temps de fermer la vanne, puis... Bon ça, évidemment, si ça prend trois quarts d'heure pour avoir Urgence-Environnement ou les pompiers, c'est certain qu'on a moins de chances, mais si ça se fait en 10-15 minutes, alors...

960

Il y aura un plan d'urgence à établir puis une façon de fonctionner, que les gens en urgence aient les clés de tous ces systèmes-là, là.

LA PRÉSIDENTE :

965

Mais juste pour bien comprendre, parce qu'on voit l'image, là, vous avez un exemple de bassins de captation qui sont à un endroit précis mais...

M. YVES BÉDARD :

970

Oui?

LA PRÉSIDENTE :

975

... il n'y a rien qui garantit que l'accident va avoir lieu là.

M. YVES BÉDARD :

Non.

980

LA PRÉSIDENTE :

Comment ça fonctionne pour se rendre là?

M. YVES BÉDARD :

985

C'est ça. Voilà, c'est ce que j'ai expliqué. C'est qu'on a un système de drainage indépendant, toute l'eau est dirigée vers ce bassin-là.

LA PRÉSIDENTE :

990

O.K.

M. YVES BÉDARD :

995

Elle passe en dessous de l'autoroute, elle passe par-dessus les cours d'eau, c'est assez compliqué, puis elle finit par se retrouver dans le bassin; puis après avoir traversé le bassin, là elle va dans le cours d'eau.

LA PRÉSIDENTE :

1000

O.K.

M. YVES BÉDARD :

1005

C'est pour ça que tout le bassin, le micro-bassin de drainage qui est rattaché à un bassin, va... si l'événement arrive dans ce bassin-là, alors on est sûr que ça va se retrouver dans ce bassin-là.

LA PRÉSIDENTE :

1010

Et ça, ce réseau-là, c'est fait... c'est quoi? C'est comme un canal? C'est comme un... le long de l'autoroute?

M. YVES BÉDARD :

1015

C'est nos fossés. C'est nos fossés.

LA PRÉSIDENTE :

1020

C'est les fossés?

M. YVES BÉDARD :

1025

Sauf que normalement, les fossés, aussitôt qu'on a un petit cours d'eau, on envoie l'eau dans les cours d'eau automatiquement.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1030

M. YVES BÉDARD :

Là maintenant, on passe par-dessus les petits cours d'eau pour...

1035

LA PRÉSIDENTE :

Pour éviter le cours d'eau? O.K.

M. YVES BÉDARD :

1040

... pour concentrer, pour avoir le moins de bassins possible, parce que chaque bassin coûte quand même très cher, puis on concentre l'écoulement pour limiter le nombre de bassins, il va y en avoir plusieurs, hein, parce que...

1045

LA PRÉSIDENTE :

Sur combien de kilomètres?

M. YVES BÉDARD :

1050

C'est pour le bassin versant de la rivière Saint-Charles, donc...

LA PRÉSIDENTE :

1055

Tout le secteur, autrement dit, de la nouvelle route?

M. YVES BÉDARD :

... jusqu'au kilomètre 74 à peu près.

1060

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Tout ce qui se trouve à l'intérieur du bassin versant pour...

1065

M. YVES BÉDARD :

Du lac Saint-Charles.

LA PRÉSIDENTE :

1070

Du lac Saint-Charles.

M. YVES BÉDARD :

1075 Parce qu'on est entre deux bassins, là, le projet.

LA PRÉSIDENTE :

1080 Je vais faire une question pernicieuse un peu : pourquoi ça n'existe pas maintenant avec une route? Le danger n'est pas là maintenant?

M. YVES BÉDARD :

1085 C'est le... oui, le volume de trafic, puis le volume de produits, on sait qu'il y a énormément de camions, tous les produits toxiques circulent par camionnage, et puis la présence de l'eau potable qui est une source importante, c'est ces deux éléments-là qui font que ça... on a... nous, on a considéré que c'était important.

LA PRÉSIDENTE :

1090 O.K.

M. YVES BÉDARD :

1095 Parce que ce n'est pas quelque chose qui nous est exigé par le ministère de l'Environnement, c'est une initiative qu'on a eue parce que, bon, on l'a vu ailleurs puis, bon, on voyage aussi, là, puis on trouvait que c'était... compte tenu du risque important, ça valait la peine.

1100 **LA PRÉSIDENTE :**

Ce qu'on comprend, c'est une nouvelle façon de faire que vous implantez, mais que dans le fond, actuellement, il y en aurait un risque, comme ailleurs au Québec, probablement.

1105 **M. YVES BÉDARD :**

Oui, absolument, absolument.

LA PRÉSIDENTE :

1110 On comprend ça?

M. YVES BÉDARD :

1115 Ce qui est arrivé, c'est la rivière York, là, je ne sais pas si vous vous en souvenez...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1120

M. YVES BÉDARD :

... ça fait quelques années, bon, ce n'était pas une source d'eau potable, ce n'était pas trop un problème, mais les poissons en ont mangé pour leur rhume, là, mais...

1125

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1130

M. YVES BÉDARD :

Quand on a une source d'eau potable bien identifiée, comme un lac comme ça, ça vaut vraiment la peine.

1135

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci. Est-ce que ça va? Une autre question? Puis après ça, je vais aller au deuxième...

1140

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1145

Oui, allez-y.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1150

Finalement, les chlorures, est-ce qu'ils prendraient le même réseau, ce réseau vers le bassin, ou si eux passeraient ailleurs, là, c'est-à-dire le sel?

M. YVES BÉDARD :

1155

Je m'excuse, mon collègue...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1160

Oui, ma question, c'est de savoir si, en ce qui concerne les sels, les chlorures, est-ce que avec les bassins de rétention, ils s'en vont là ou s'ils s'en vont ailleurs, eux?

M. YVES BÉDARD :

1165 Les chlorures, il y a moyen de fixer les chlorures dans la végétation. Le problème, c'est
que leur capacité d'absorption est relativement faible, puis du moment que les tissus végétaux
sont saturés, les végétaux meurent, il y a un relargage des sels et puis le problème aussi, c'est
que le choc halin se produit le printemps en mars...

1170 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

C'est ça.

M. YVES BÉDARD :

1175 ... début avril, les végétaux sont inactifs, donc l'essentiel du sel passe. Alors les marais
filtrants pour filtrer les sels de déglacage, c'est un petit peu utopique. Donc tout passe dans le
système.

1180 **M. ALFRED MARQUIS, commissaire :**

Alors ma question maintenant, la véritable, là : s'il y avait justement... on voyait avec le
temps des scénarios se développer, disons, une augmentation des chlorures, est-ce qu'il y a des
alternatives que vous avez pour l'avenir?

1185 **M. LUC BERGERON :**

Je peux en donner une, une alternative, elle n'est pas facile à faire, mais je l'ai faite
lorsque je gérais le réseau à Trois-Rivières. Dans la municipalité de Trois-Rivières, on a
imperméabilisé avec des membranes, on a imperméabilisé l'autoroute.

1190 Donc toute l'eau d'autoroute... parce que la ville de Trois-Rivières gérait à l'intérieur de la
ville sept puits d'eau potable et, avec les années, la concentration en ions chlore était devenue
problématique, donc le Ministère a imperméabilisé tout le bassin versant de l'autoroute 40 à
l'intérieur de la ville de Trois-Rivières, par des membranes.

1195 **M. YVES BÉDARD :**

1200 Pour ajouter une précision, c'est vrai pour les... on peut agir pour les eaux souterraines,
pour les eaux de surface, c'est impossible. La seule chose, la solution qu'on pourrait avoir
socialement, c'est d'utiliser des abrasifs au lieu des sels de déglacage. C'est un choix de
société, il y a des pays qui fonctionnent avec ça, alors nous on n'est pas prêts, on veut l'asphalte
noire toute l'année, alors c'est un choix de société.

1205 Ça, s'il y avait un réel problème... ou d'aller vers des types de fondants moins dangereux
pour l'environnement, mais encore là il faut voir, là, il y a des remplaçants, mais des fois ce n'est
pas toujours garanti que c'est mieux pour l'environnement, mais l'alternative des abrasifs en est
un, mais c'est un choix de société, il faut l'accepter tout le monde qu'on roule sur une...

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1210

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1215

Merci.

M. LUC BERGERON :

1220

Puis on a dit ce matin que les abrasifs, à certains égards, étaient peut-être plus dommageables pour l'environnement que les sels. Donc, là aussi, il y a un équilibre à trouver, là.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1225

Excusez. Monsieur Bergeron, est-ce qu'il y a une alternative qui serait l'emploi de moyens mécaniques pour l'entretien?

M. LUC BERGERON :

1230

On parlait tout à l'heure que le plan de gestion des sels de déglçage, un des volets était la veille technologique. J'ai participé moi-même à deux congrès mondiaux sur les matériaux de déglçage et actuellement, au niveau mondial, il n'existe aucune alternative aux sels... aucune alternative économique aux sels de déglçage.

1235

On va me dire que oui, dans les aéroports, on peut utiliser de l'urée, c'est 10 fois le prix du sel et c'est très très très dommageable pour tout ce qui est acier, métal, donc et la végétation. Donc essentiellement, il n'y a pas de... Il y a des pays qui se sont essayés avec des moyens mécaniques, des rouleaux avec des pneus usés puis tout ce que vous voulez, puis ça ne fonctionne pas.

1240

Monsieur Bédard soulignait qu'il y a des pays qui ont fait le pari de cesser l'épandage de sel. En Allemagne, par exemple, on a expérimenté durant plusieurs années... on a carrément dans le nord de l'Allemagne cessé l'épandage de sel à des fins environnementales. Le premier constat qu'ils ont fait, c'est que tous les automobilistes se sont munis de pneus à clous et le réseau routier a été détruit en deux hivers.

1245

Donc vous voyez que ce n'est pas simple et au Québec, en tout cas, il y a une culture qui est bien incrustée dans les valeurs des Québécois, c'est qu'on aimerait circuler sur le réseau routier 365 jours par année avec la même vitesse, qu'il neige, qu'il pleuve, qu'il fasse beau, les...

1250

On le sait, comme gestionnaires de réseaux, on a beaucoup de pression des usagers, Dieu sait, on entretient la réserve faunique des Laurentides, dès que les gens circulent cinq minutes en arrière d'un camion de déneigement on reçoit un paquet de plaintes, donc les gens

1255 aiment ça circuler sur du pavage. C'est la contrainte que... les sels de déglacage, c'est une
contrainte environnementale, on en est conscients, mais il existe très très peu d'alternatives
autres que... C'est possible de cesser le déglacage dans des endroits particuliers, on le fait par
exemple sur l'autoroute 15 dans les Laurentides, justement pour des fins...

LA PRÉSIDENTE :

1260 Monsieur Bergeron, je vais vous demander d'accélérer un petit peu parce que je voudrais
passer au questionnement aussi.

M. LUC BERGERON :

1265 Oui, c'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

1270 Je vous en prie, pour conclure, s'il vous plaît? Ça va, vous pouvez conclure, oui oui, vous
pouvez conclure, c'est ça que je vous dis.

M. LUC BERGERON :

1275 Bien, l'autoroute des Laurentides, on expérimente depuis une trentaine d'années un
tronçon d'autoroute où il ne se fait aucun épandage. C'est possible sur un secteur particulier et
on n'a pas dénoté une hausse d'accidents, mais c'est fait sur une portion très très... Mais au
Québec, on ne l'a jamais expérimenté pour dire : «Une région au complet, on ne posera pas de
sel.» Je n'ose pas penser ce que ça donnerait sur le bilan routier.

1280 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Alors monsieur... on a fait une bonne boucle, mais c'est pour répondre un peu à
votre appréhension et celle d'autres intervenants concernant comment va être gérée toute la
question de déglacage ou des déversements pour les cours d'eau qui sont dans votre coin.

M. MARC DES RIVIÈRES :

1290 Madame Girard?

Mme LOUISE BABINEAU :

Madame?

1295 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

Mme LOUISE BABINEAU :

1300

Excusez-moi, madame, est-ce que je pourrais amener un élément relativement au bassin de rétention et de captation, s'il vous plaît ?

LA PRÉSIDENTE :

1305

Oui, allez-y. Oui?

Mme LOUISE BABINEAU :

1310

Oui, c'est ça. Alors nous, on avait aussi une préoccupation. D'ailleurs on félicite toute l'initiative pour les bassins de captation en cas de mesures d'urgence ou de problématique de déversement de contaminants; cependant, on voulait aussi savoir s'il va y avoir un schéma d'alerte ou un plan rattaché à ça pour les mesures d'urgence, parce que le fait d'avoir des bassins avec des vannes comme ça, mais ça prend tout un système aussi rattaché à ça au niveau des mesures d'urgence.

1315

Et puis j'avais un deuxième volet à ma question : si ces bassins-là servent de bassin de rétention pas seulement pour des contaminants mais pour les eaux de ruissellement de surface et qu'il y a une utilisation des sels... des abrasifs et des sables, à ce moment-là est-ce qu'il va y avoir des mesures d'entretien de ces bassins-là qui vont être mises en place? Merci.

1320

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron?

1325

M. LUC BERGERON :

Monsieur Bédard en a parlé, c'est clair qu'il va falloir associer tous les organismes associés à des mesures d'urgence. Je pense à Urgence-Environnement, les pompiers, la municipalité de Stoneham, nos propres équipes, c'est une question – et la Ville de Québec évidemment, là – mais vous êtes peut-être loin de chez vous, là.

1330

Monsieur Bédard en a parlé, on est conscients que ça va être une question de temps, c'est-à-dire que plus l'intervention va être rapide, plus on risque de recueillir le plus de contaminants possible.

1335

À votre deuxième question – voulez-vous la reposer, s'il vous plaît?

Mme LOUISE BABINEAU :

1340

Oui, avec plaisir. Si les bassins de captation à des fins de déversements accidentels servent aussi pour le ruissellement des eaux de surface, donc pour le drainage de l'autoroute, et qu'il y a... au lieu d'utiliser des... en certaines périodes, conditions météo qui sont adéquates, là,

1345 des sables et des abrasifs, est-ce qu'il va y avoir un entretien réalisé au niveau de ces bassins-là pour ne pas justement qu'il y ait par la suite relargage au niveau des plans d'eau? Parce qu'on a une préoccupation pas seulement pour l'eau potable, mais pour l'écosystème aquatique. Merci.

M. LUC BERGERON :

1350 Tout à fait, ça faisait d'ailleurs partie du plan, là...

LA PRÉSIDENTE :

1355 Oui?

M. LUC BERGERON :

1360 ... un plan de suivi. On a effectivement... on devra effectivement entretenir ces bassins-là à perpétuité, là. Ça va faire partie de l'infrastructure routière et on devra lui donner une pérennité comme le reste de l'ouvrage.

LA PRÉSIDENTE :

1365 Peut-être pour... – parce qu'on va poursuivre avec le questionnement – j'apprécierais que les représentants de la Ville de Québec nous fassent parvenir... fassent parvenir à la commission leur questionnement ou leurs inquiétudes en regard du projet, qu'ils veulent soumettre à l'attention de la commission. Ça nous fera plaisir, là, de recevoir ces demandes d'information là. On pourra assurer un suivi dans les inquiétudes que la Ville peut avoir à cet effet. Merci.

1370

Alors monsieur ou madame Tremblay, votre troisième question sur quatre?

M. ALBERT TREMBLAY :

1375 Trois?

LA PRÉSIDENTE :

1380 Bien, vous êtes deux, c'est ça que vous m'avez dit?

Mme DENISE TREMBLAY :

C'est pour ça qu'on est venu deux, on a quatre questions.

1385

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

M. ALBERT TREMBLAY :

1390

Non, mais on en a rien qu'une de posée.

LA PRÉSIDENTE :

1395

Mais moi, j'avais les puits artésiens, puis j'avais l'emprise... allez-y, là, on va voir qu'est-ce qui en est, mais j'ai beaucoup d'autres personnes à passer aussi. Allez-y. On va y aller.

M. ALBERT TREMBLAY :

1400

Est-ce qu'on peut revenir à la carte du mont Wright? Merci.

Hier, en fin de soirée, vous avez eu monsieur Georges Legendre qui a parlé de déplacer le stationnement...

1405

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. ALBERT TREMBLAY :

1410

... sur... où le mont Wright...

LA PRÉSIDENTE :

1415

Oui?

M. ALBERT TREMBLAY :

1420

... entre les deux routes, entre l'autoroute puis la route 175.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1425

M. ALBERT TREMBLAY :

Puis monsieur Bergeron a laissé une porte ouverte là-dessus, ça fait que j'en profite. C'est sûr qu'en déplaçant la route un petit peu plus vers l'est, vous diminuez la courbe avant d'arriver au mont Wright, donc vous sortez du mont Wright un petit peu plus en amont de la montagne, mais par contre ça s'éloigne un petit peu de chez nous.

1430

LA PRÉSIDENTE :

1435 Oui, mais on comprend, là... c'est parce qu'on ne pourra pas faire... je comprends, là, votre inquiétude, mais on ne pourra pas faire point par point sur la route et même par rapport à la proposition qu'a faite monsieur Legendre aussi hier.

1440 Je pense que ce que vous pouvez faire – parce que sinon, on va faire ça sur l'ensemble des kilomètres, tout le monde aura quelque chose à proposer. Mais ce que je voudrais plutôt que vous posiez comme question, c'est qu'est-ce qui vous préoccupe, mais on ne peut pas commencer à essayer de voir quels bouts qui pourraient être retirés, rapprochés, parce que vous comprenez qu'il faudrait refaire l'ensemble des plans.

1445 Là, c'est voici, c'est le projet qui est soumis, c'est le projet qui a été discuté avec plusieurs personnes aussi, et vous pourrez lors de la deuxième partie d'audiences faire des propositions qui pourraient améliorer les choses. Par contre, si vous avez une question en regard du tracé, ça il n'y a pas de problème, je vais la recevoir.

1450 **M. ALBERT TREMBLAY :**

J'ai une question.

LA PRÉSIDENTE :

1455 Allez-y.

M. ALBERT TREMBLAY :

1460 Est-ce qu'il y a quelqu'un qui pourrait m'expliquer en détail qu'est-ce qu'il y a dans les ruines du mont Wright?

LA PRÉSIDENTE :

1465 O.K. Donc, qu'est-ce qu'il y a à protéger dans le mont Wright?

M. ALBERT TREMBLAY :

C'est ça, parce que...

1470 **LA PRÉSIDENTE :**

Qui fait que... ce que je comprends de votre question, là, c'est pour vous, il y aurait moins de problèmes si la route passait plus à l'intérieur du mont Wright que près de vos résidences.

1475 **M. ALBERT TREMBLAY :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1480

Et je comprends du choix qui a été fait par le ministère des Transports dans la proposition qu'ils ont faite, c'est en regard des discussions qu'ils ont eues entre autres avec la municipalité...

M. ALBERT TREMBLAY :

1485

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1490

... et donc vous voulez avoir des réponses par rapport à ça : pourquoi choisir ça plutôt que les résidences?

M. ALBERT TREMBLAY :

1495

Qu'est-ce qu'il y a...

LA PRÉSIDENTE :

1500

Si je résume ça, qu'est-ce qu'il y a à protéger?

M. ALBERT TREMBLAY :

1505

Dans... c'est ça, dans les ruines du mont Wright. Moi j'ai mon opinion là-dessus...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. ALBERT TREMBLAY :

1510

... ça fait 30 ans que je vis là.

LA PRÉSIDENTE :

1515

Vous pourrez nous la dire en deuxième partie de l'audience, mais là, je pourrais peut-être demander à un intervenant de la municipalité. Je pense qu'ils ne sont pas là, ils nous ont dit qu'ils ne pouvaient pas être là ce soir. Attendez... oui, il y a madame.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

1520

Il y a madame Mathieu.

LA PRÉSIDENTE :

1525

Madame Mathieu, si vous voulez vous approcher; peut-être libérer une place au bout, s'il vous plaît?

1530

Alors madame Mathieu, quelle est la valeur pour la municipalité de ce secteur-là du mont Wright et du parc en soi? Juste expliquer un peu...

Mme FABIENNE MATHIEU :

1535

Je suis vraiment loin d'être une experte en foresterie, mais c'est sûr que la forêt, c'est une forêt ancienne. Donc c'est une...

LA PRÉSIDENTE :

1540

Attendez, monsieur Tremblay, c'est... je comprends, j'ai posé une question, on va attendre la réponse. O.K.

Mme FABIENNE MATHIEU :

1545

C'est un écosystème exceptionnel à l'intérieur duquel on retrouve divers végétaux qui sont de plus en plus rares et il y a des arbres, notamment des bouleaux, qui sont les plus vieux bouleaux du Québec. Alors c'est aussi un lieu où on fait beaucoup de villégiature, donc beaucoup de marche en forêt, d'interprétation de la nature. C'est une zone protégée.

1550

Et contrairement à ce qu'a dit monsieur Bergeron, les ruines, ce n'est pas vraiment notre priorité, là; on ne savait même pas qu'elles étaient là. Mais c'est vraiment la forêt qui est intéressante.

LA PRÉSIDENTE :

1555

Est-ce que pour le ministère... je ne sais pas si c'est pour Faune ou le ministère de l'Environnement qui avait un avis à donner sur ce secteur-là, sur la valeur de ce milieu-là?

M. NICOLAS JUNEAU :

1560

Ce serait peut-être plus monsieur Tremblay, là, du volet forestier, pour le MRN.

LA PRÉSIDENTE :

1565

Du MRN, hein? Monsieur Tremblay?

M. DANIEL TREMBLAY :

1570 Oui, effectivement, la forêt ancienne est importante pour nous, c'est un écosystème forestier exceptionnel, donc c'est une forêt très âgée. D'après les cartes que j'ai consultées, il y a une érablière à bouleaux jaunes et il y a aussi ce qu'on appelle une pessière, là, à épinettes noires – pessière, c'est... le mot désigne le peuplement d'épinettes, là... épinette rouge.

1575 L'épinette rouge, c'est une essence qui est en décroissance au Québec, donc quand il y a des peuplements anciens d'épinettes rouges, on tient vraiment à les préserver. Mais comme je disais hier, le peuplement qui est vraiment l'écosystème est situé à l'est de la ligne d'Hydro.

LA PRÉSIDENTE :

1580 Hum hum.

M. DANIEL TREMBLAY :

1585 Donc à l'ouest, c'est des peuplements plus jeunes où on n'a pas vraiment de problématique, là, de conservation parce que c'est des peuplements qu'on peut retrouver à peu près n'importe où. En gros, c'est ça, là.

LA PRÉSIDENTE :

1590 O.K. Donc, autrement dit, les peuplements qui ont moins d'importance, est-ce que c'est... est-ce que je comprends bien, c'est ceux où passe la route présentement, là?

M. DANIEL TREMBLAY :

1595 Bien, c'est ceux qui sont situés près des ruines, là, du côté ouest de la ligne d'Hydro.

LA PRÉSIDENTE :

1600 Oui?

M. DANIEL TREMBLAY :

Donc ça, c'est des peuplements en friche...

LA PRÉSIDENTE :

1605 O.K.

M. DANIEL TREMBLAY :

1610 ... avec des pommiers...

LA PRÉSIDENTE :

Des feuillus intolérants qu'on voit sur la carte, là, hein?

1615

M. DANIEL TREMBLAY :

Des feuillus intolérants, donc des bouleaux blancs, des trembles, des choses comme ça...

1620

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Oui.

1625

M. DANIEL TREMBLAY :

... avec des sapins. C'est des peuplements jeunes, donc...

LA PRÉSIDENTE :

1630

O.K.

M. DANIEL TREMBLAY :

1635

... des jeunes peuplements qui n'ont pas une valeur extrêmement importante, là.

LA PRÉSIDENTE :

1640

Hum hum. Alors monsieur Tremblay, vous avez votre réponse. Vous allez pouvoir la commenter, si vous voulez, dans un mois.

M. ALBERT TREMBLAY :

1645

Il n'y a personne qui a répondu.

LA PRÉSIDENTE :

1650

Bien, votre question, c'était : pourquoi est-ce qu'on veut protéger... on ne veut pas passer dans le secteur du mont Wright, qu'on veut protéger ça, puis plutôt que de passer près des gens, ce n'est pas ça, votre question?

M. ALBERT TREMBLAY :

1655

Je m'excuse. Ma réponse, c'était : est-ce qu'il y a quelqu'un qui pourrait m'expliquer c'est quoi qu'il y a exactement dans les ruines?

LA PRÉSIDENTE :

Ah! Dans les ruines?

1660

M. ALBERT TREMBLAY :

Oui, c'est ça. Parce qu'il faut protéger les ruines, ça fait qu'il faudrait qu'ils me disent c'est quoi qu'il y a dans les ruines.

1665

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Mais ce que la municipalité a répondu, c'est qu'eux, ils n'ont jamais demandé à protéger les ruines, c'était les espèces et la forêt. Monsieur Tremblay, les ruines, c'est quoi?... Allez au micro.

1670

M. YVES BÉDARD :

Bon, c'est parce que j'ai déjà enseigné là à des étudiants sur le mont Wright, c'est pour ça que je le connais un peu.

1675

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1680

M. YVES BÉDARD :

C'est la maison des frères Wright, en fait c'est deux frères qui habitaient là, une petite ferme, alors c'est les fondations qui restent seulement avec quelques outils aratoires, là, qui sont brisés. Ça n'a pas une grande valeur en termes historiques, mais pour l'histoire du site, ça a une valeur, parce que c'est tout rattaché au site, à... alors c'est la maison de ferme, il y a encore des vieux pommiers, des vieux plants de rhubarbe. Bon, c'est plus pour l'histoire du site, c'est important, mais bon, il n'y a pas de trésor.

1685

Mais c'est classé, je crois... c'est un site historique classé – il est-tu classé?... – ah! il n'est pas classé, donc... C'est vraiment une valeur, je dirais, rattachée à l'histoire du site qui est quand même importante, parce que vous connaissez le débat qu'il y a eu dans les tribunaux face à ce site-là, là.

1690

1695

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors vous avez eu votre réponse?

M. ALBERT TREMBLAY :

1700

C'est ça, il reste les pommiers et la rhubarbe.

LA PRÉSIDENTE :

1705 Voulez-vous me donner votre autre question, monsieur Tremblay?

M. ALBERT TREMBLAY :

1710 Peut-être à monsieur Bergeron?

LA PRÉSIDENTE :

1715 Oui, allez-y.

M. ALBERT TREMBLAY :

1720 Il me dit que les grattes du côté gauche, c'est seulement sur les routes et non pas sur les autoroutes. Je n'ai pas bien compris.

LA PRÉSIDENTE :

1725 Expliquez, monsieur Bergeron.

M. ALBERT TREMBLAY :

1730 L'autoroute Laurentien, c'est une autoroute, puis il n'y a pas de gratte du côté gauche, on voit toujours des grattes du côté droit. Est-ce que je dois comprendre que l'autoroute, le contournement qu'on voit là, ce n'est pas la même chose que ce qu'il y a sur l'autoroute Laurentien, avant d'arriver là? Parce qu'il va y avoir des sorties pour ceux qui sont propriétaires de terrains?

LA PRÉSIDENTE :

1735 Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

1740 Je ne voudrais pas faire un cours d'opération de camion de déneigement, c'est qu'on...

LA PRÉSIDENTE :

1745 Non, mais je comprends, monsieur Bergeron, mais à des questions qui ont été posées en regard de la possibilité de poser un New Jersey et de rétrécir l'emprise, la réponse qui a été apportée, c'est que ça causerait un problème au niveau de la gestion du déneigement parce que vous ne pourriez pas à ce moment-là faire du dégagement du côté gauche. Ce que monsieur... c'est dans ce sens-là que je comprends... j'accepte la question de monsieur.

M. LUC BERGERON :

1750

En cours d'hiver, on va généralement déneiger en tandem, donc deux camions côte à côte, on va pousser la neige à droite.

LA PRÉSIDENTE :

1755

Hum hum.

M. LUC BERGERON :

1760

Lorsque survient le printemps et que l'eau fond...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

1765

M. LUC BERGERON :

1770

... on va utiliser des sens uniques réversibles, puis on va pousser la neige... la voie de droite à droite, la voie de gauche à gauche pour éviter qu'on traverse les deux voies d'autoroute avec de la neige puis que tout ça fonde, puis qu'il y ait de la neige sur la grandeur de la chaussée, surtout que dans la courbe on est en dévers, ce qui fait...

1775

Alors si on mettait un New Jersey, ce serait la même chose. En mettant un New Jersey, on ne peut pas pousser la neige à droite, on est obligé de pousser la neige à... On n'est pas... on ne peut pas mettre la neige à gauche, on est obligé de pousser la neige à droite.

1780

Ce qui fait que monsieur a partiellement raison, l'hiver on va pousser vers la droite, mais dès qu'on arrive en période printanière et qu'on se préoccupe de l'eau, on va mettre la neige des deux côtés. Pour mettre de la neige des deux côtés, ça nous prend de l'espace. C'est pour ça qu'on a des terre-pleins de 18,6 mètres.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

1785

M. LUC BERGERON :

1790

Ce n'est pas un chiffre inventé, c'est parce qu'on a besoin de cet espace-là pour mettre la neige, particulièrement dans la réserve faunique des Laurentides où il tombe six mètres, puis il faut la mettre... si on la pousse toute à droite, on va être rendu en novembre puis on ne saura plus quoi faire avec, là. Donc on la met des deux côtés, donc on va utiliser ce qu'on appelle des sens uniques réversibles, donc on va mettre de la neige à gauche et à droite.

LA PRÉSIDENTE :

1795

O.K. C'est clair. Merci.

M. ALBERT TREMBLAY :

1800

Ça fait que, c'est ça, on voit bien la coupe, là, puis on parle de 90 kilomètres à l'heure, tandis que sur le boulevard Laurentien c'est 100 kilomètres à l'heure, ça fait que ce n'est pas comme une autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

1805

Oui, mais ça, ça a été expliqué la question, là, des normes déjà. Vous allez retrouver aussi, ça a été expliqué à plusieurs reprises pourquoi 90, pourquoi 100, pourquoi une autoroute ou pas. Mais de toute façon, je pense qu'on a bien compris l'explication pourquoi, là, ce serait dans cet endroit-là difficile de mettre un New Jersey ou de rétrécir. O.K. Ça va.

1810

Est-ce que vous aviez une autre question?

M. ALBERT TREMBLAY :

1815

Non, ça va aller. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

C'est beau.

1820

Mme DENISE TREMBLAY :

Merci.

1825

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Alors j'inviterais un prochain participant. Alors madame Véronique Audet pour l'Association forestière Québec métropolitain. Madame Audet n'est pas là. Alors, madame Jeanne Robin du Conseil régional de l'environnement. Madame Robin. Monsieur Louis-Yves Poulin. Bonsoir, monsieur Poulin.

1830

M. LOUIS-YVES POULIN :

Bonsoir, madame.

1835

LA PRÉSIDENTE :

Votre première question?

1840 **M. LOUIS-YVES POULIN :**

Je fais partie du Regroupement des citoyens de Stoneham et ma première question concerne le passage de l'autoroute près du mont Wright.

1845 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1850 **M. LOUIS-YVES POULIN :**

Est-ce que ce serait possible qu'on illustre ça sur notre écran?

LA PRÉSIDENTE :

1855 Oui. Monsieur Bergeron.

M. LOUIS-YVES POULIN :

1860 Avec le zoom si possible. Alors, pendant ce temps-là, je vais y aller. Je vais faire une introduction...

LA PRÉSIDENTE :

1865 Oui.

M. LOUIS-YVES POULIN :

1870 ... parce que ça m'apparaît indispensable de le faire, c'est une comparaison que je veux faire.

Alors, j'imagine que dans le cas des ruines du mont Wright, une liste exhaustive des artefacts a été faite, de façon à ce qu'on soit capable de les identifier clairement. Dans ce contexte-là, lorsque nous avons construit le barrage d'Assouan en Égypte, on a tout déplacé les temples de la Vallée des rois et on a été capable de faire ce travail-là passablement avec précision. De même, au Québec, on est capable de déplacer des cimetières.

1880 Ma question est la suivante. Est-ce que le ministère des Transports pourrait envisager de déplacer les ruines du mont Wright de façon à pouvoir tasser les deux voies de la future autoroute et ainsi donc, il aurait beaucoup de facilité à resituer le stationnement des visiteurs du mont Wright et peut-être éventuellement qu'il y aura un avantage évident à ne pas déplacer certaines maisons suite à ce déplacement-là.

LA PRÉSIDENTE :

1885 Monsieur Poulin, je vais adresser la question -- juste pour préciser aussi. C'est parce que
ce que je reçois de la part de certaines personnes, c'est que c'est très clair, là, pour la
commission, ce qu'on peut constater, c'est qu'il y a des gens qui sont pour, des gens qui sont
contre, des positions diamétralement opposées en regard de ce secteur-là. C'est-à-dire qu'il y a
1890 plusieurs résidents qui préféreraient que ça passe plus loin, à l'intérieur de la forêt, et d'autres qui
veulent plutôt qu'on épargne la forêt et qu'on passe plus près de l'ancienne route.

Alors, je sais que ces arguments-là, j'imagine qu'ils vont être développés au moment des
mémoires aussi. Et aussi, la commission prend note, là, de cette polarisation-là.

1895 Alors, tout à l'heure, il y a eu une réponse du ministère des Transports qui a dit : on peut
toujours revenir à un autre tracé, bien sûr, mais là, à ce moment-là, ça ne correspond plus aux
attentes de d'autres personnes. La commission va évaluer tout ça.

Par contre, je vais quand même adresser la question au ministère des Transports,
1900 monsieur Bergeron, à savoir dans l'éventualité où le tracé pourrait être reporté plus à l'intérieur
de la forêt, est-ce que ce genre d'opération-là peut se faire, de déplacer des ruines?

M. LUC BERGERON :

1905 Tout à fait. On a expliqué hier, là, qu'on pourrait effectivement déplacer la route vers l'est
d'un certain nombre de mètres, là. Mais c'est comme je disais hier, là, c'est habiller Paul puis
déshabiller je ne sais pas qui, là, Jacques. Si on se reporte ici, le mur antibruit qui est là, il est
décalé vers ici. Ça, ça a 25 mètres de... c'est un talus, donc on va se rapprocher de ces
maisons-là. Ça fait qu'il faudrait poser la question à ces gens-là, s'ils vont aimer ça que le mur
1910 antibruit soit ici, par exemple.

Hier... c'est un équilibre entre certaines personnes et d'autres. On était conscient,
lorsqu'on a fait le tracé, on avait eu le même débat lorsqu'on passait ici en avril 2004, on
n'expropriait pas ceux-là mais on expropriait ceux-là. Ça fait que c'est un équilibre entre... et
1915 nous, là, on n'a pas choisi... on n'a pas d'amis puis on n'a pas d'ennemis dans ce projet-là, là,
donc on a essayé techniquement de faire un tracé qui répondait à nos objectifs de sécurité mais
en même temps, on était sensible à la protection du parc.

Bon. Certaines personnes nous disent -- puis elles ont peut-être raison, là -- bien, plutôt
1920 que d'exproprier 2-3 maisons, on serait peut-être mieux de rentrer dans le parc. Mais il faut
comprendre, je le répète, là, parce qu'il faut comprendre ça, là : c'est que, oui, je vais peut-être
sauver ces quatre-là, je vais peut-être exproprier des gens ici ou, si je ne les exproprie pas, il va y
avoir un mur ici, là, puis je vous ai dit que la Loi de la voirie, elle nous empêche de... elle ne nous
permet pas d'exproprier des gens parce qu'ils ont des impacts sur le bruit ou d'autre chose, là.
1925 C'est qu'eux autres ici, ces cinq, ces huit maisons-là, au lieu d'avoir un mur ici, le mur, il va être
ici.

1930 Donc, on était conscient, là. Bon. Certains vont... ces personnes-là vont peut-être être heureuses ou ne seront peut-être pas heureuses parce qu'elles vont vivre le phénomène que monsieur, tantôt, nous disait, c'est qu'elles vont avoir une route en avant, une route en arrière, puis elles vont être encore plus proche du monsieur de tantôt, là, elles vont être accotés sur l'emprise mais on ne les expropriera pas.

1935 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1940 **M. LUC BERGERON :**

Donc, je ne sais pas, moi, vous...

1945 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, on reçoit votre réponse, monsieur Bergeron. Alors, monsieur Poulin, votre deuxième question?

1950 **M. LOUIS-YVES POULIN :**

Ma deuxième question porte sur la justification d'une autoroute. Hier, ce sujet-là a été abordé puis il y a des points qui me semblent intéressants, sur lesquels on pourrait revenir à soir.

1955 Lorsque le ministère des Transports décide de construire une autoroute, il s'attarde à des facteurs comme la sécurité, les accidents, l'intensité de la circulation, l'endroit où on fait passer cette autoroute-là. Également, il s'interroge sur le fait : est-ce qu'il y a des impacts au niveau touristique, s'il y a des impacts au niveau des économies des régions que cette route-là, éventuellement, va relier, puis pour les gens qui travaillent dans l'environnement, qui font des études sur la vitesse de traversée des grenouilles.

1960 Alors, ma question est la suivante : est-ce qu'il y a une priorité qui est déterminée à chacun des secteurs d'activités ou de sécurité lorsque vient le moment de déterminer si, oui ou non, on va faire une autoroute? Dans ce sens-là, est-ce que la sécurité, dans l'ordre des facteurs que j'ai nommés, est plus importante que l'industrie touristique? Est-ce que le taux d'accidents est plus important que les facteurs économiques, soit positifs, soit négatifs, qui vont être engendrés lorsqu'on va construire cette future autoroute-là? Alors, est-ce qu'il y a un ordre de ça?

1970 **LA PRÉSIDENTE :**

Un ordre de priorité...

M. LOUIS-YVES POULIN :

Voilà.

1975

LA PRÉSIDENTE :

... en regard des choix, là, de justification pour le projet?

1980

M. LOUIS-YVES POULIN :

Dans le cas de l'autoroute dont on parle, on sait très bien que la portion qui traverse la Ville de Stoneham est très dangereuse. Alors, est-ce que ça, c'est un facteur qui est plus important que l'environnement ou que l'économie?

1985

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors, monsieur Bergeron?

1990

M. LUC BERGERON :

Ce serait peut-être facile si c'était comme ça, mais c'est un enchevêtrement d'objectifs qui fait en sorte qu'on intervient de façon plus ou moins lourde sur un réseau. Vous avez raison, on a tenu en compte la sécurité routière, on a tenu en compte... on a donné, hier, nos objectifs. On a tenu en compte qu'on devait se situer en prolongement du projet de 80 à 227 où on intervenait puis on a fait le débat.

1995

On a des objectifs de protection de l'environnement, on a des objectifs de... on est dans une réserve faunique des Laurentides... dans une réserve faunique, c'est-à-dire. On était conscient qu'on était dans un site particulier. C'est tous ces objectifs-là, ils ne sont pas... on ne les a pas priorisés en disant c'est un au-dessus des autres, ils sont tous... dire «égaux»... ils sont tous pris en compte dans la décision et, bien sûr, il faut le dire, il y a quatre premiers ministres qui ont annoncé qu'on interviendrait, donc ça fait partie aussi de tout l'ensemble de la problématique.

2000

2005

Donc, les objectifs, ils ne sont pas priorisés, un, deux, trois, quatre, ils sont tous... ils sont d'égale mesure. D'ailleurs, l'étude d'impact le démontre, on prend en compte tous ces facteurs-là pour les documenter, les justifier et il n'y en a pas un qui transcende les autres.

2010

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez votre réponse, monsieur Poulin.

2015

M. LOUIS-YVES POULIN :

Ça va. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2020

Merci. Alors, je vais inviter une prochaine intervenante, madame Caroline Dubé de la Table d'harmonisation du parc national de la Jacques-Cartier. Madame Dubé. Alors, elle est absente. Monsieur Alexandre Turgeon. Monsieur Turgeon. Madame Julie Molard. Monsieur Jérôme Léger. Bonsoir. Allez-y, monsieur Léger.

2025

M. JÉRÔME LÉGER :

Bonjour, Madame la Présidente. Tout d'abord, me permettez-vous de poser ma sous-question plutôt que la question, c'est pour éclairer la question générale?

2030

LA PRÉSIDENTE :

Posez... on verra si c'est une sous ou une vraie mais allez-y puis... je ne sais pas à quoi vous faites référence, allez-y, monsieur Léger.

2035

M. JÉRÔME LÉGER :

Alors, je voudrais savoir s'il existe un protocole de suivi pour l'environnement et des travaux pour la portion de l'autoroute entre les kilomètres 53 et 60.

2040

LA PRÉSIDENTE :

O.K. C'est donc les travaux qui ont déjà été réalisés?

2045

M. JÉRÔME LÉGER :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2050

Peut-être monsieur Juneau ou madame Lamontagne. Avez-vous une bonne mémoire, étiez-vous sur ce dossier-là?

Mme RUTH LAMONTAGNE :

2055

Je vais retrouver mon information.

M. NICOLAS JUNEAU :

2060

Madame Lamontagne va répondre si vous lui laissez deux secondes.

LA PRÉSIDENTE :

2065 Oui, oui, allez-y. Donc, en fait, vous voulez savoir où en est rendu le suivi des travaux qui ont été effectués entre... C'est le ministère de l'Environnement qui s'en occupe.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

2070 Bonsoir. Madame la présidente, ce que j'ai comme information, ce projet de 53,5 à 60 kilomètres a été autorisé par un décret... -- je m'excuse, là, je n'ai pas ça tout dans ma tête, là.

LA PRÉSIDENTE :

2075 Prenez votre temps, il n'y a pas de problème, on comprend.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

2080 Oui. Bon. Ça va. Ça a été un avis de projet qui a été déposé en juillet 86. On a fait un décret, selon l'avis de projet... on a eu une demande de C.A. Le décret, écoutez, oui... excusez, 28 juin 1999... 89.

2085 On a eu un premier C.A., une première demande de certificat d'autorisation qui est suite au dépôt des plans et devis pour la route, qui a été émis pour la première chaussée en juillet 1990 et un deuxième C.A. a été émis... un certificat d'autorisation, je m'excuse, qui a été émis plus récemment, un deuxième et un troisième; le dernier qui a été émis, finalement, c'est le 18 mars 2003.

2090 La fin de ces travaux-là pour la deuxième chaussée, ce n'est pas encore terminé. Donc, on n'a pas de programme de suivi, là, ou de résultats de suivi qui nous ont été communiqués, là, pour ce dernier tronçon-là.

2095 Maintenant, il faudrait que je prenne l'information en ce qui concerne le premier tronçon qui a été autorisé... la première chaussée qui a été autorisée un petit peu plus tôt pour savoir s'il y a eu des suivis qui ont été déposés auprès du Ministère, parce que moi, j'ai simplement la chronologie, là, des événements qui se sont passés dans ce dossier-là, je n'ai pas la connaissance, là, exactement du premier tronçon.

LA PRÉSIDENTE :

2100 Mais on peut comprendre, madame Lamontagne, que ce type de travaux là, il y avait nécessairement un suivi...

Mme RUTH LAMONTAGNE :

2105 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2110 ... qui devait être fait et qui est en cours. Alors, ça devait être votre sous-question.

M. JÉRÔME LÉGER :

2115 C'était ma sous-question, c'était pour amener...

LA PRÉSIDENTE :

Alors, c'est pour en arriver à une question maintenant en quoi cet aspect-là...

2120 **M. JÉRÔME LÉGER :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2125 ... peut se lier à notre projet à l'étude?

M. JÉRÔME LÉGER :

2130 Exactement. Hier après-midi, une personne qui habite au kilomètre 59,5 ou 7, là...

LA PRÉSIDENTE :

2135 Oui?

M. JÉRÔME LÉGER :

... nous a relaté ses problèmes de lac où il y avait beaucoup d'argile.

2140 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. JÉRÔME LÉGER :

2145 Un autre monsieur aussi à qui j'ai parlé a des problèmes d'ensablement, problèmes aussi d'eau, d'inondation dans les sous-sols. Et l'APEL, l'Association pour la protection de l'environnement du lac Saint-Charles et des Marais du nord, a reçu beaucoup de commentaires des riverains qui habitent en contrebas de la portion entre 53,5 et 60, qui ont aussi des problèmes d'inondation dans leur sous-sol et d'érosion sur leur terrain parce qu'il y a des ruisseaux qui se sont mis à couler, notamment ce printemps.

2150

2155 Alors, deuxièmement, j'ai constaté sur le terre-plein, entre les kilomètres 53,5 et 60, qu'il y avait beaucoup d'érosion et beaucoup de ravinement. Le ministère des Travaux publics a mis des toiles géotextiles pour empêcher la sédimentation et pour empêcher toutes les matières en suspension de tomber dans les regards, ce qu'on appelle les regards, donc on a mis des toiles géotextiles, mais il y en a beaucoup qui se sont affaissées et donc, qui ne servent plus à rien.

2160 La principale raison, à mon avis, c'est qu'il n'y a pas de végétation sur ce terre-plein-là. D'accord? Alors, la question est celle-ci : est-ce que le Ministère va prendre en compte tous les problèmes... prendre en considération tous les problèmes qui existent dans cette portion-là pour ne pas les répéter dans le prochain tronçon, disons? C'est ça ma question.

2165 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Bergeron, est-ce que, un, vous êtes au courant des problèmes qui existeraient, je ne sais pas s'ils sont dus à la route ou autres, mais dans ce secteur-là; deux, est-ce que ce genre de problème-là pourrait se reproduire dans les tronçons qui seraient aménagés selon le projet que vous présentez? On comprend, là, l'inquiétude des gens en regard de ce qu'ils voient, là, actuellement.

M. LUC BERGERON :

Je vais demander à monsieur Bédard de répondre.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bédard.

2180 **M. YVES BÉDARD :**

2185 Bon. Premièrement, pour ce qui est des ensemencements, en particulier dans le terre-plein, c'est que ces ensemencements-là ont été faits... le chantier s'est terminé l'année dernière et ils ont été faits l'automne dernier, ce qu'on appelle les ensemencements en dormance, donc les végétaux n'ont pas germé puisque ça a été fait très tard, c'est supposé germer ce printemps. Alors, il y a des garanties sur les ensemencements. Alors, c'est pour ça qu'il y a eu un peu d'érosion. Les ensemencements en dormance ne protègent pas contre l'érosion, ça, c'est sûr. Il y a un petit peu de ravinement.

2190 Il y a un projet... il y a un programme de suivi pour ce projet-là. Évidemment, on va suivre, au niveau des bassins de sédimentation, de faire encore leur entretien pendant au moins deux ans. C'est sûr que tous les végétaux, parce qu'il y a eu beaucoup de végétaux de plantés, s'assurer qu'il y a une reprise des végétaux, il y a une garantie aussi là-dessus.

2195 Il y a tout le programme de suivi des puits d'eau potable qui va se faire, parce que dans ce tronçon d'autoroute-là, il y a effectivement des fossés qui ont été imperméabilisés pour protéger les nappes phréatiques, là, avec des membranes, puis il y a aussi des habitats

2200 fauniques de compensation qui ont été créés sur le ruisseau Dugas, entre autres, qui vont être suivis pour s'assurer... là, on a déjà fait un premier suivi, mais s'assurer qu'ils se maintiennent. Alors, tout ça est en cours, là. Puis c'est possible qu'il y ait des problèmes, là, de microbassin également.

LA PRÉSIDENTE :

2205 Mais est-ce que vous étiez au courant de ces problèmes-là que les gens...

M. YVES BÉDARD :

2210 D'inondation?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2215 **M. YVES BÉDARD :**

Oui, oui. On m'a appelé. La personne de l'APEL...

LA PRÉSIDENTE :

2220 O.K.

M. YVES BÉDARD :

2225 ... que je connais m'a appelé, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2230 O.K.

M. YVES BÉDARD :

2235 Je l'ai référée à l'ingénieur chez nous et puis là, je n'ai pas la suite parce que depuis ce temps-là, je suis en audience, là.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2240 **M. YVES BÉDARD :**

2245 Mais effectivement, le problème m'a été référé et j'ai référé ça à un ingénieur chez nous. Là, je n'ai pas fait le suivi, là. Mais c'est des choses qui arrivent, là, des fois, quand on joue avec le drainage d'un secteur important, là, qu'il peut y avoir des ajustements, là. Je ne peux pas en dire plus.

LA PRÉSIDENTE :

2250 Mais à la question de monsieur Léger, si effectivement ça se confirme avec ce que vous... on comprend que vous êtes en train actuellement, là, d'évaluer c'est quoi le problème.

M. YVES BÉDARD :

2255 Hum, hum.

LA PRÉSIDENTE :

2260 Mais à la question de monsieur Léger à savoir que ce problème-là serait pris en compte aussi dans l'analyse du projet à l'étude pour savoir est-ce que ça peut se reproduire ou quoi que ce soit, c'est la question de monsieur Léger.

M. YVES BÉDARD :

2265 Bien, c'est toujours pris en compte, l'impact du drainage sur, entre autres, les ponceaux déjà existants, parce que si on augmente la quantité d'eau dans un ruisseau, les ponceaux en aval ne sont pas nécessairement capables de l'accepter.

2270 Alors ça, je sais que les hydrologues travaillent là-dessus pour... ce n'est pas moi qui fais l'ouvrage mais je les vois travailler, là, puis c'est des questions qu'ils se posent constamment puis ça oblige, à certains endroits, comme sur la 73, d'avoir des bassins d'orage, comme on appelle, qui permettent de ralentir l'écoulement. Ça, on en a quelques-uns sur ce projet-là. Mais peut-être qu'il y a eu une erreur de calcul ou il y a un microbassin qui a été oublié, là, c'est possible, là.

2275 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

2280 **M. YVES BÉDARD :**

Mais là, je ne veux pas m'aventurer, là, ce n'est pas mon domaine.

LA PRÉSIDENTE :

2285 Monsieur Léger, votre deuxième question?

M. JÉRÔME LÉGER :

Oui.

2290

LA PRÉSIDENTE :

Ah, excusez, monsieur Bergeron, vous vouliez rajouter quelque chose?

2295

M. LUC BERGERON :

Bien, il y a une partie de la réponse aussi dans le fait que les travaux ne sont pas terminés. Ça fait que... le chantier n'est pas terminé, donc l'entrepreneur est encore responsable de son chantier et monsieur Bédard disait, les garanties sur les végétaux, il y en a encore pour deux ans; l'entrepreneur, il lui reste encore du ménage à faire, donc c'est possible, là, qu'il y ait du ravinement, mais ces travaux-là vont tous être repris par l'entrepreneur au printemps ou, au plus tard, à l'été, là.

2300

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Léger, votre deuxième question?

2305

M. JÉRÔME LÉGER :

Oui. Un marais, comme son nom l'indique, sert pour la filtration, la rétention et la purification de l'eau.

2310

LA PRÉSIDENTE :

Hum, hum.

2315

M. JÉRÔME LÉGER :

Alors, vu que le ministère des Transports n'a pas l'intention de mettre des bassins de rétention à sédiments ou, à tout le moins, pas beaucoup et donc, tous les sédiments vont aller dans la rivière des Hurons et vont se retrouver, après ça, dans le Marais du nord. Alors, je voudrais poser la question : quel serait l'impact d'une accumulation des matières en suspension dans les Marais du nord au point de vue de sa filtration, de sa rétention et de sa purification de l'eau qui, on vous le rappelle, sert de source d'eau potable pour la Ville de Québec?

2320

2325

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron?

2330

M. LUC BERGERON :

Monsieur Bédard?

M. YVES BÉDARD :

2335

Bon. Comme on a dit tantôt, on a nos bassins de captation qui ont comme rôle premier les déversements accidentels et ils vont éventuellement jouer le rôle de bassins de sédimentation, c'est certain. Ces bassins-là vont être entretenus surtout au niveau des sédiments.

2340

Mais comme j'ai dit tantôt, la meilleure garantie qu'on a, c'est d'avoir de grands talus avec de faibles pentes, des talus enherbés parce qu'on ne fauchera pas ces talus-là et ça va être des herbes hautes, là, on va appliquer ce qu'on appelle la gestion écologique chez nous. Alors, ces grands talus enherbés là qui ont souvent 14 mètres de long, c'est la meilleure garantie pour

2345

capturer les sédiments. Contrairement à ce que l'ancienne 75 qu'on connaît, là, où on roule presque dans les fossés, là, où les abrasifs se retrouvent rapidement. Ça, c'est le premier élément efficace. Les fossés enherbés aussi.

2350

Après ça, il reste les bassins de sédimentation. Mais c'est sûr que pendant les travaux, on n'a pas d'herbe, hein, là, on a beaucoup plus de problèmes d'érosion. C'est très différent, la situation en chantier et en période d'opération normale, ce n'est pas comparable.

LA PRÉSIDENTE :

2355

Mon collègue aurait une question, monsieur Bédard.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

2360

Oui. La gestion écologique, est-ce que ça veut dire qu'il n'y a aucun pesticide d'utilisé pour maintenir la végétation comme vous la voulez, le long de la route?

M. YVES BÉDARD :

2365

Oui. Bon, ça, je pourrais vous en parler évidemment plusieurs heures de la gestion écologique, c'est mon dada.

2370

Non, le Ministère n'utilise jamais de pesticides le long de ses autoroutes pour... autant d'herbicides que d'insecticides. Puis même, on n'utilise plus de tondeuse maintenant, presque plus, en fait, on se contente de tondre les deux premiers mètres parce qu'on a des problèmes d'herbe à poux, puis le reste, c'est ce qu'on appelle un contrôle des plantes ligneuses parce qu'on ne veut pas non plus avoir d'arbres sur le bord des autoroutes, on s'entend là-dessus, question de sécurité.

2375

Alors, à tous les cinq ou 10 ans, dépendant de l'arrivée des semenciers, des semis d'arbres, on va passer un coup de faux pour couper les jeunes arbres qui ont pu se développer. Alors, ça fait des milieux très efficaces pour filtrer les eaux de drainage.

LA PRÉSIDENTE :

2380 Donc, on comprend que c'est plus du désherbage ou du déboisement manuel que de l'utilisation, entre autres, de phytocides?

M. YVES BÉDARD :

2385 Il n'y a pas de phytocides du tout puis il y a très peu d'utilisation mécanique, c'est au minimum.

LA PRÉSIDENTE :

2390 O.K.

M. YVES BÉDARD :

2395 Comme je vous dis, c'est deux mètres, le reste c'est aux 10 ans, une passe.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2400 **M. LUC BERGERON :**

2405 Madame, j'aimerais souligner que monsieur Bédard est trop humble, mais c'est parce qu'avec un de ses collègues de la direction de la Capitale nationale, ils ont implanté la gestion écologique au Québec et ça été reconnu par l'Association des transports canadiens, ils ont gagné le Grand prix canadien 2004 en écologie pour la gestion écologique au Québec, parce que l'expérimentation qui a été faite à Québec de ce type de gestion là a été maintenant extensionnée à l'ensemble des autoroutes du Québec et il fait le tour du monde avec cette technique-là puis c'est apprécié de tout le monde.

2410 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, bravo! Bravo! Je pense que ce serait même intéressant si vous pouviez nous déposer une documentation quelconque qui nous explique le programme en question.

2415 **M. YVES BÉDARD :**

Je peux même vous faire une présentation si vous voulez! Elle est toute prête.

LA PRÉSIDENTE :

2420

Je vais essayer de voir si j'ai une place pour une autre capsule. On va attendre! Merci, monsieur. Oui, monsieur Léger?

M. JÉRÔME LÉGER :

2425

Une petite question. Est-ce que le Ministère a prévu un suivi au niveau de l'accumulation des matières en suspension dans les Marais du nord?

LA PRÉSIDENTE :

2430

Oui, monsieur Bergeron?

M. JÉRÔME LÉGER :

2435

À titre préventif.

LA PRÉSIDENTE :

2440

Effectivement, ça faisait partie de la question...

M. JÉRÔME LÉGER :

Oui.

2445

LA PRÉSIDENTE :

... s'il y a un suivi de prévu sur les matières en suspension.

M. YVES BÉDARD :

2450

Bon. Outre les sédiments qui viennent des abrasifs, qui sont des matières qui ne sont pas beaucoup en suspension parce que ce qu'on prend, c'est des gros graviers, le reste des matières en suspension, c'est très faible, hein. Quand on parle évidemment au niveau de la gestion normale, pas de la construction, là, il y a très peu de matières en suspension qui proviennent du réseau autoroutier, là, très peu.

2455

LA PRÉSIDENTE :

Hum, hum.

2460

M. YVES BÉDARD :

Alors, il y a les chlorures, oui, les abrasifs, oui, mais les matières en suspension, très, très peu.

2465

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Une dernière question?

2470 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Pardon. Monsieur Bédard, durant la construction, vous semblez dire, là, que ça peut être problématique. Est-ce que vous prenez des moyens pour éviter qu'il y ait du transport massif, là, de sédiments?

2475

M. YVES BÉDARD :

Oui. Comme j'ai dit, le plus difficile, c'est de fixer les argiles parce que les argiles, elles, elles rentrent rapidement en suspension puis une argile, ça prend 24 heures en milieu lacustre pour déposer, donc on a un milieu lacustre, on en a un. Alors, ce qu'on fait le plus possible pour les argiles, c'est de limiter leur mise en suspension en travaillant en amont.

2480

Maintenant, on a développé des techniques, vous avez peut-être vu dans la réserve faunique, on fait des fossés de crête. Au lieu d'avoir un fossé en bas de talus, on le fait dans le haut du talus pour éviter que l'eau coule sur le talus puis on met aussi ce qu'on appelle des barrières filtrantes, c'est comme des géotextiles verticales qu'on met pour ralentir l'écoulement, pour éviter que les argiles soient mises en suspension.

2485

C'est en amont qu'il faut travailler. Du moment que l'argile est rendue en suspension, il n'y a plus moyen de les arrêter, il faut construire des piscines olympiques, utiliser des flocculants comme de l'alun pour les faire déposer, je veux dire, c'est gigantesque. Ça fait que c'est là-dessus qu'on travaille. Mais c'est certain qu'on n'arrive pas à tout arrêter, ça, il n'y a personne qui est capable de faire ça, je n'ai jamais vu ça nulle part.

2490

2495 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Merci, monsieur Léger.

M. JÉRÔME LÉGER :

2500

Merci, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, avant la pause, je vais appeler un dernier intervenant, Denis Jubinville, s'il vous plaît, de la MRC du Fjord-du-Saguenay. C'est bien ça. Bonjour, monsieur Jubinville.

2505

M. DENIS JUBINVILLE :

2510

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

2515 Alors, votre première question?

M. DENIS JUBINVILLE :

2520 Oui. Au niveau de circulation, depuis le début des audiences, on parle de 4 à 6000 véhicules, j'aimerais savoir s'il y a des *peaks* au niveau de la circulation, l'été, l'hiver, les fins de semaine ou la semaine?

LA PRÉSIDENTE :

2525 Oui?

M. DENIS JUBINVILLE :

2530 C'est parce que là, j' imagine qu'on parle d'une moyenne.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2535 **M. DENIS JUBINVILLE :**

Donc, je ne sais pas s'il y a quelque chose à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

2540 Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

2545 Bien, on a 60 à 84 puis 84 à 227, on se tirelle qui va présenter la fiche.

LA PRÉSIDENTE :

2550 Monsieur Jubinville, voulez-vous connaître plus à l'intérieur de la réserve faunique et Saguenay ou à partir de...

M. DENIS JUBINVILLE :

2555 Non, sur l'ensemble du territoire, du projet.

LA PRÉSIDENTE :

Sur l'ensemble du territoire.

2560

M. LUC BERGERON :

On va présenter ces quatre chiffres, là.

2565

LA PRÉSIDENTE :

Hum, hum.

M. LUC BERGERON :

2570

60 à 84. Bon. Celle-là. Donc, le tronçon a été segmenté en trois parties, du kilomètre 60 à 66, donc de la 371 à Saint-Edmond, on voit qu'on a un DJMA de 6500, 5500, 4900. DJMA, ça veut dire débit journalier moyen annuel, donc c'est une moyenne annuelle. Le DJME, c'est une moyenne d'été, donc les mois d'été. On voit donc que la circulation augmente, 6400 dans le dernier tronçon versus 8900 dans le premier tronçon.

2575

Pour répondre précisément à la question sur les *peaks*, la suite... Bon. On a pris, par exemple... parce qu'on a un compteur permanent au kilomètre 103, donc un compteur 24 heures par jour, 365 jours par année. Donc, juste pour vous illustrer, on a pris la moyenne de 52 vendredis d'une année. On voit 7208 alors qu'on avait tantôt, dans le dernier tronçon, environ 6000, donc... 5000, on voit donc qu'on est à 7208 véhicules.

2580

Les vendredis d'été, on a de 9500 à 11 000 véhicules. Et pour vous donner une idée, le lundi de Pâques, 21 avril 2003, on a eu 12 245 véhicules dans la réserve faunique des Laurentides, bon, un débit journalier, là, c'est un débit dans les deux directions. C'est habituellement moitié-moitié mais pas toujours, mais donc, c'est pour vous donner un ordre de grandeur de la circulation et des *peaks*. Donc, on dit toujours qu'il passe juste 4000 véhicules par jour mais on voit que ça fluctue dans la semaine, ça fluctue dans l'année. Puis on va juste vous donner les mêmes chiffres mais de 84 à 227, là.

2585

2590

M. DONALD TURGEON :

O.K. Les données pour la partie qui est plus dans la réserve faunique des Laurentides, c'est des données qui ont été relevées sur le compteur dans le secteur de la forêt Montmorency puis c'est les données de l'année 1900... 2003, c'est-à-dire. Donc, on voit ce qui est en jaune ici, c'est le débit moyen annuel qui est de 5000. Donc, toutes les colonnes en jaune sont le débit... je les ai faites par mois.

2595

On voit qu'au mois de janvier, il y a des débits... le débit moyen du mois qui est peut-être de 3800, peut-être, débit moyen année, mais on a des *peaks* qui dépassent 8000. On peut

2600

s'attendre que c'est peut-être le 2 janvier, c'est des journées de fête, là, les journées que les gens reviennent ou vont chez la parenté. Bon. Février... février, mars, c'est assez... c'est plus bas, c'est calme. Après ça, avril, il y a un gros *peak* d'au-dessus de 12 000 pour une journée. On voit quand même que le débit du mois d'avril est inférieur un peu au débit moyen annuel.

2605

Dès qu'on arrive en été, les colonnes bleues ici, on voit que ça augmente, donc le débit d'été est supérieur au débit moyen annuel. Et les *peaks* aussi, il y a des *peaks*, là, à tous les mois.

2610

Donc, je ne sais pas si c'est au Saguenay ou ici qu'on parlait du phénomène de compensation, là, qu'on voit que pendant la période hivernale, on peut présumer toutes sortes de choses mais en tout cas, certaines études donnaient que les gens, l'hiver, se restreignaient à traverser et se reprenaient plus en période d'été, mais c'est un peu ce qu'on voit là. Et il y a des creux pendant les mois de février, mars et novembre. Donc ça, c'est les données par mois.

2615

Le suivant, c'est un graphique, là. Ça va être rapide, j'en ai juste trois petits graphiques. Le suivant, c'est le nombre de jours. J'ai fait des tranches de 1000 véhicules. Donc, en bas de 4000, il y a 86 jours dans l'année qu'il y a en bas de 4000. De 4 à 5000, 81. Ça fait qu'il y a 160 jours, là, qui est à peu près dans le DJMA et la balance... il y a 320 jours qui ont été relevés. Ce n'est pas 365 parce qu'il y a des journées que le compteur a été défectueux. Mais on voit quand même qu'il y a 63 jours dans l'année que c'est en haut de 7000 véhicules. Donc, c'est une route quand même qui a des fluctuations dans la circulation, là, mais à chaque mois.

2620

Et le dernier, bien, le dernier graphique, j'ai comparé... quand j'ai regardé la carte du Québec, j'essayais de trouver des comparables de routes, ce n'est pas évident, mais en voyant la carte, il y a trois routes qui vont du sud vers le nord et que c'est de la circulation de transit. Il y a la 175 qui fait Québec-Saguenay, il y a la 155 de La Tuque au Lac Saint-Jean puis il y a la 117, là, de Mont-Laurier à l'Abitibi. Ça fait que j'ai dit, je vais prendre... je vais comparer les trois routes.

2625

2630

Et on voit que la route 175 qui a un débit de 5000, elle a un débit maximum de 12 000, donc une variation de 7000. Il y a des gros écarts, là, c'est amplifié beaucoup. Tandis que la 155, qui a un débit de 1470, bien, le *peak* est de 3200, on parle juste de 1800 de variable, là. Entre 7000 et 1800, ce n'est pas trop comparable. Et la 117, bien, c'est un débit moyen de 2000 et le maximum, 5300, c'est environ 3000. Donc, on voit que la route 175, même si on dit qu'elle a juste 5000 de circulation, elle a des variations très importantes.

2635

LA PRÉSIDENTE :

2640

Hum, hum. Merci.

M. DENIS JUBINVILLE :

Merci.

2645

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Jubinville, votre deuxième question?

2650 **M. DENIS JUBINVILLE :**

Oui. J'ai déjà mentionné à Saguenay que, la première question, quand on traverse le parc, c'est de savoir si le parc était beau quand on arrive à destination. Est-ce qu'on considère la route telle qu'elle est conçue aujourd'hui comme étant une route dangereuse?

2655

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron?

2660 **M. LUC BERGERON :**

Monsieur Turgeon?

M. DONALD TURGEON :

2665

C'est une route qui a beaucoup d'accidents et aussi, j'ai essayé de faire le comparable avec les routes du Saguenay. La semaine passée, on en a parlé un peu au Saguenay. Je vais essayer de sortir les chiffres, je ne voudrais pas me tromper. Oui, ici. Si on compare la route 175, là, les 143 kilomètres, dans l'ensemble, avec le reste des routes de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, on a deux fois plus d'accidents mortels sur la 175 que dans toutes les autres routes du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

2670

J'ai comparé également au niveau provincial. Quand on prend les... là, juste le réseau qui est sous la responsabilité du Ministère, avec le nombre d'accidents qui s'est produit sur ce réseau-là, on arrive aussi à... si on prend tout le réseau, on le ramène sur 143 kilomètres, ça donne l'équivalent de 2,1 accidents mortels par année, tandis que la réserve, on a vu qu'on avait 4,4.

2675

Ça fait que même en prenant l'ensemble des routes qui appartiennent au Ministère au niveau du Québec, la 175, pour un tronçon de 143 kilomètres, a deux fois plus d'accidents mortels que... disons, on peut dire une moyenne provinciale.

2680

Donc, au niveau accidents mortels, je pense que les données parlent. Il y a peut-être d'autres routes qui ont des points particuliers mais quand on prend un ensemble, là, c'est une route qui semble être supérieure à la moyenne.

2685

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2690

M. LUC BERGERON :

Madame, est-ce que vous nous laissez les statistiques d'accidents de 60 à 84 parce qu'on conviendra qu'on est dans un milieu totalement différent du reste de la réserve?

2695

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y, pour... oui, l'autre secteur.

2700

M. LUC BERGERON :

Bien, c'est un seul acétate. Bon. Ce qui caractérise du kilomètre 60 à 84 versus le reste du parc, on l'a dit, il y a beaucoup d'accidents mais un des facteurs contributifs, c'est le nombre d'accès.

2705

Donc, on disait, hier, une moyenne de 10 accès au kilomètre. La rue Crawford, dans le kilomètre de la rue Crawford, 24 accès au kilomètre. Donc, les pires endroits, on les rencontre ici, là, c'est dans le parc de maisons mobiles aux kilomètres 60-61, la rue Crawford, 62,3 à 63,3 et au Relais du Nord, on l'a vue, hier, là, la concentration d'accidents, là, au Esso, là, Relais du Nord, 73,4-74,2.

2710

Donc, on rencontre ici, là, les critères de... les taux d'accidents. Donc, le taux d'accidents, c'est ce qu'on mesure à ces endroits-là. Le taux critique, c'est une moyenne provinciale pour des configurations de routes similaires et T_a/T_c , on considère qu'une normalité, c'est à 1. En haut de 1, c'est problématique.

2715

Donc, on voit qu'aux maisons mobiles, on a un taux T_a/T_c de 1,42. On voit qu'à Crawford, on est à 2,30. Donc, on pourrait, à la question précise, dire qu'à Crawford, on est dans une zone dangereuse. Et au Relais du Nord, on a un taux T_a/T_c de 1,39, c'est-à-dire que c'est des zones problématiques.

2720

Ce qui aussi est contributif, c'est qu'on est dans une fin d'autoroute, donc les gens ont été habitués de circuler sur un réseau autoroutier et, d'un coup sec, qu'on tombe sur une route à quatre voies, beaucoup d'accès, ce qu'on n'a pas rencontré. Donc, quelqu'un qui s'en viendrait de Montréal, il a circulé sur une route sans accès, il va tomber d'un coup sec avec beaucoup d'accès. On l'a vu, il y a trois intersections avec plusieurs accès. Donc, il y a beaucoup d'accidents et ils sont concentrés particulièrement à ces trois endroits-là.

2725

LA PRÉSIDENTE :

2730

Merci. Mon collègue aurait une question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2735 Depuis les audiences, on a parlé, bon, beaucoup du pourcentage de camionnage aussi
au niveau de la route 175, on parle de quoi, de 18 à 20 %, je pense, là, de camionnage. En
période estivale, est-ce qu'il y a une problématique qui est soulevée, en fait, que vous avez
remarquée au niveau de cette route-là, concernant, par exemple, les véhicules récréatifs? Est-ce
2740 que c'est un élément qui joue dans la fluidité ou dans le niveau de services, est-ce que c'est
quelque chose qui est particulier à cette route-là?

M. LUC BERGERON :

Oui. Monsieur Turgeon?

2745

M. DONALD TURGEON :

On n'a pas d'étude spécifique sur la problématique des véhicules récréatifs, mais pour
être quelqu'un du Saguenay qui a affaire souvent à venir à Québec, on s'aperçoit que souvent le
2750 véhicule récréatif est plus problématique qu'un camion. Il roule à vitesse plus lente et souvent il
traîne un autre véhicule à l'arrière, il y a toujours une auto ou... surtout les motorisés, là, les *Fleet
Wheel* ont leur véhicule indépendant, mais quand c'est un véhicule motorisé, souvent il y a un
autre véhicule attaché à l'arrière, là, qui leur sert de véhicule de dépannage ou de transport et
c'est un véhicule qui roule plus lentement que les véhicules lourds, là. Mais on n'a pas de
2755 données, là...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pas de données.

2760

M. DONALD TURGEON :

... spécifiques pour ces domaines-là.

2765

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, dans le document, par exemple, que vous avez déposé récemment, là, qui donne
le nombre de... en fait, qui caractérise les véhicules lourds, un véhicule lourd, une unité, deux
unités, donc on ne peut pas, à l'intérieur de ça, aller chercher une donnée qui...

2770

M. DONALD TURGEON :

Il est peut-être considéré comme un véhicule deux unités, c'est parce que ça a été relevé,
ça, au même titre de comptage avec...

2775

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Donc, il n'y a pas de...

2780 **M. DONALD TURGEON :**

... des boucles qui déterminent la longueur des véhicules et c'est à partir de ça qu'on fait nos pourcentages mais...

2785 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, il n'y a pas de données précises...

2790 **M. DONALD TURGEON :**

Non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2795 ... sur cette information-là. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2800 Alors, nous allons faire une pause d'une dizaine de minutes et revenir avec d'autres intervenants. Merci.

20 h 33 - SUSPENSION DE LA SÉANCE

20 h 49 - REPRISE DE LA SÉANCE

2805 **LA PRÉSIDENTE :**

2810 Alors, nous allons reprendre les audiences. Donc, on va essayer, ce soir, étant donné que ça fait quand même des grosses journées, des grosses soirées pas juste pour nous, pour vous aussi et pour les gens dans la salle, pour les promoteurs et personnes-ressources aussi, ce soir, on va essayer de terminer pas trop tard, peut-être, je donne encore à peu près une heure d'audience et nous allons reprendre aussi demain après-midi à 13 h 30, et nous évaluerons l'opportunité, si on en refait demain soir ou pas, dépendant, là, de ce qui reste à passer, là, comme questionnement.

2815 Alors, je vais appeler madame Robin que nous avons sur la liste tout à l'heure, qui était absente. Bonsoir, madame Robin.

Mme JEANNE ROBIN :

2820 Bonsoir. Je m'excuse pour mon retard.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous en prie. Allez-y, votre première question.

2825

Mme JEANNE ROBIN :

Ma première question porte...

2830

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi. Je vais peut-être demander à l'arrière de... c'est parce qu'on entend parler à l'extérieur, c'est difficile. Peut-être de fermer la porte de côté, s'il vous plaît. Alors, je m'excuse, madame Robin, allez-y.

2835

Mme JEANNE ROBIN :

Ma première question porte sur les débits de circulation projetés pour la portion du kilomètre 84 au kilomètre 227.

2840

LA PRÉSIDENTE :

Hum, hum.

2845

Mme JEANNE ROBIN :

Je voudrais savoir si ces débits ont été actualisés puisque par rapport aux dernières études qui avaient été faites, l'augmentation annuelle des débits ne semble pas se faire au rythme qui avait été prévu.

2850

Je sais que, actuellement, c'est environ 5000 véhicules et j'aurais voulu savoir donc si on avait des prévisions sur ce que serait le débit, par exemple, aux alentours de 2020 et puis comment se partagent les débits entre les différents types de véhicules, véhicules légers, véhicules lourds et aussi comment se partagent les débits, on a un débit annuel moyen mais qu'en est-il des débits en hiver et puis en été? Voilà.

2855

LA PRÉSIDENTE :

Il vient d'y avoir une présentation, il y a quelques minutes, de l'ensemble des débits.

2860

Mme JEANNE ROBIN :

Avec la prévision future?

2865

LA PRÉSIDENTE :

La prévision, non, on va la demander.

2870 **Mme JEANNE ROBIN :**

C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2875

Par contre, vous allez le trouver à l'intérieur, là, des documents qui ont été déposés.

Mme JEANNE ROBIN :

2880

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

2885

Et juste à l'intervenant précédent, on a fait le tour de l'ensemble du tracé, tous les débits sur l'année, les DJMA et DJME. Ça fait que vous allez retrouver toutes ces informations-là autant dans les documents qui ont été déposés...

Mme JEANNE ROBIN :

2890

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

2895

... que sur le verbatim. Alors, je passerais peut-être, monsieur Bergeron ou monsieur Turgeon, un, est-ce que ces débits-là, les chiffres que vous nous avez donnés sont actualisés?

M. DONALD TURGEON :

2900

On a déposé, je pense, au cours de la semaine dernière, auprès des responsables, là, les débits actualisés, en fin de compte, le débit 2003 de circulation qui est sur un comptage sur la route 175 avec... pour répondre à la question, c'était 23,4 % de camions. Le débit était... le DJMA était de 5000 véhicules.

2905

La projection qu'il y avait dans l'étude de BUC était de 2,3 %. Dans notre étude d'impact, on a mis 2 puis actuellement, on est à 2,15, là, au cours des six dernières années. Donc, on est dans un ordre très normal des projections. Ça fait que ce qui a été fait... nous, ce qu'on considère, c'est que ce qui a été fait dans l'étude de BUC est encore conforme, là, on suit le pourcentage de projection.

2910

LA PRÉSIDENTE :

Donc, ce qu'amenait l'étude de BUC se confirme...

M. DONALD TURGEON :

2915

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2920

... avec l'actualisation que vous en avez faite?

M. DONALD TURGEON :

Oui, c'est ça.

2925

LA PRÉSIDENTE :

Donc, BUC était à 2,3?

2930

M. DONALD TURGEON :

Donnait 2,3. Nous, ce qu'on avait mis dans l'étude d'impact, on parlait d'une augmentation de 2,2 et on est autour de 2,15, là, c'est...

2935

LA PRÉSIDENTE :

Alors, 2,15, l'augmentation annuelle.

M. DONALD TURGEON :

2940

Annuelle.

LA PRÉSIDENTE :

2945

O.K. Et pour les prévisions jusqu'à 2020, c'est toujours les mêmes?

M. DONALD TURGEON :

2950

Bien, oui, c'est toujours les mêmes. On est dans le pourcentage, là, qui avait été prévu dans les études, dans les deux dernières études antérieures.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2955

M. DONALD TURGEON :

2960

Pour les débits de circulation, on vous disait c'est 5000 pour le DJMA et l'été, c'est 6500. C'est toujours une moyenne parce qu'on a vu qu'il y avait des *peaks* jusqu'à 12 000, au-dessus de 12 000, et pour l'hiver, c'est 3900.

LA PRÉSIDENTE :

2965

O.K. Donc, vous allez voir tous ces aspects-là. Est-ce que la part de camions lourds, de voitures personnelles et tout ça, est-ce que vous l'avez déposée aussi?

M. DONALD TURGEON :

2970

Oui, c'est dans les mises à jour des données, ça a été déposé la semaine dernière, c'était 23,4, de mémoire, là, le pourcentage de véhicules lourds et on a déposé, cette semaine, la répartition des types de véhicules lourds, c'est-à-dire les une unité, les camions semi-remorques et les trains routiers, les pourcentages de chaque type de véhicule lourd.

LA PRÉSIDENTE :

2975

Parfait.

M. LUC BERGERON :

2980

Madame la Présidente, juste pour illustrer, du kilomètre 60 à 84, j'ai la donnée ici, le chiffre officiel, juste un chiffre, au kilomètre 60 à 66, en 2000, le DJME était de 8400 et en 2018, il sera de 10 550 avec une progression effectivement de 2 % par année.

LA PRÉSIDENTE :

2985

O.K. Madame Robin, votre deuxième question?

Mme JEANNE ROBIN :

2990

Suivant les normes de conception routières québécoises, la construction d'une route à chaussées séparées est justifiée à partir de 8000 véhicules ou plus. Et dans l'étude d'opportunité de BUC de 1999, les experts estiment que l'entretien hivernal, à court et à moyen terme, risque d'être difficile si on construit une route à chaussées séparées sur la 175, parce que les débits de circulation ne sont pas arrivés à ce seuil de 8000 véhicules.

2995

Et ce que je comprends, c'est que l'entretien hivernal risque d'être difficile parce que les fondants et les abrasifs ne sont efficaces qu'à condition qu'un certain nombre de véhicules roulent sur la route effectivement.

3000

Donc, je voudrais savoir comment le ministère des Transports envisage de faire face à ce problème d'entretien et si les difficultés d'entretien hivernal risquent d'avoir des répercussions sur la sécurité et sur le nombre d'accidents?

LA PRÉSIDENTE :

3005

Peut-être nous expliquer ce que vous nous avez expliqué la semaine dernière à Saguenay concernant justement cette problématique d'entretien là et ce que vous déterminez comme étant une nécessité d'avoir la route à quatre voies pour faire face à ces événements-là.

3010

M. LUC BERGERON :

3015

Oui. On a expliqué au Saguenay, la semaine dernière, qu'avec le quatre voies séparées, lors de précipitations, le trafic, instinctivement, se concentre sur une seule voie de circulation. On le vit quotidiennement dans la réserve faunique des Laurentides lors de précipitations, nous déneigeons la voie lente et aucune circulation n'occupe la voie.

3020

Donc, avec le quatre voies séparées, lors d'une précipitation, autant les camions lourds que le trafic de... les automobilistes se concentrent dans une seule voie de circulation. Le Ministère, donc, se concentre pour déneiger les deux voies et, dès que la précipitation est terminée, nous déglaçons les deux voies et le trafic reprend son circuit normal sur les deux voies de circulation.

3025

Donc, on a expliqué, la semaine dernière, que le fait d'avoir un quatre voies par rapport à aujourd'hui où on a une portion de la réserve à trois voies, une portion à deux voies, ça augmenterait les matériaux de déglacage de 50 % et non de 100 %.

3030

Mais au niveau circulation, lors de précipitations, donc on estime qu'au niveau sécurité routière, ça va être sensiblement le même effet qu'aujourd'hui parce que la circulation va se concentrer sur une seule voie de circulation. Puis monsieur Turgeon voudrait parler aussi de la justification, là.

LA PRÉSIDENTE :

3035

Oui, allez-y.

M. DONALD TURGEON :

3040

O.K. Bien, c'est pour revenir à la présentation que j'ai faite précédemment, là, juste avant la pause, concernant la variation des volumes de circulation, on parle de 8000 mais il y a presque... peut-être deux mois dans l'année qu'il n'y a pas des pointes en haut de 8000, là. C'est comme je disais tout à l'heure, comparé à d'autres routes...

LA PRÉSIDENTE :

3045

Peut-être remonter pour madame Robin la...

M. DONALD TURGEON :

3050 Oui. Celle-là, O.K. On voit... O.K., ça va aller mieux agrandie. On voit ici que le volume de circulation moyen, c'est 5000, c'est une moyenne annuelle mais à chaque mois, c'est divisé par mois, à chaque mois, on a... alors, en janvier, on a des *peaks*, le DJM maximum, là, ça dépasse le 8000, en avril... tous les mois, en fin de compte, les seuls mois où il n'y a pas de *peak* qui dépasse 8000, c'est peut-être novembre, février et mars.

3055 Donc, il y a des variations assez importantes. La moyenne donne 5000 sauf que comme on montrait tantôt sur la partie du côté de Québec, là, les vendredis, les dimanches et des journées dans la semaine, il y a toujours des journées plus calmes puis des journées avec des *peaks*. Donc, il y a plusieurs journées dans l'année qui dépassent le 8000 de circulation.

3060 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Mme JEANNE ROBIN :

3065

Donc, juste...

LA PRÉSIDENTE :

3070

Oui?

Mme JEANNE ROBIN :

3075 ... pour que je sois sûre d'avoir bien compris. Au moment de l'entretien hivernal, en fait, quand on a deux fois deux voies, finalement, ça revient à une seule voie qui est déneigée par sens de circulation; est-ce que c'est ça?

LA PRÉSIDENTE :

3080

On a compris que dans les moments... durant la tempête; c'est ça? Durant le moment critique où là, il y a une tempête, qu'il y a une voie?

M. LUC BERGERON :

3085

Durant les précipitations, intuitivement, le trafic circule sur une seule voie.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3090

M. LUC BERGERON :

3095

Même si le Ministère déneige les deux voies, on le voit régulièrement, dans les voies lentes, nous déneigeons en tandem les deux voies de circulation et le trafic n'utilise, en période de précipitation, que la voie de gauche, délaissant la voie de droite.

3100

Dès que la précipitation est terminée, nous appliquons les fondants et tout de suite, le trafic revient sur les deux voies de circulation. Parce que les gens, en période de précipitation, d'abord diminuent leur vitesse, donc... et ils utilisent, là, le canal que les autres véhicules ont fait devant eux, donc c'est plus sécuritaire pour eux, donc les gens ne se lancent pas sur les deux voies de circulation. Donc, en période de précipitation importante, là, le facteur du deux voies ne joue pas.

3105

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame Robin.

3110

Mme JEANNE ROBIN :

Merci.

3115

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'appelle le prochain participant, monsieur Alexandre Turgeon, s'il vous plaît.
Bonsoir monsieur Turgeon.

3120

M. ALEXANDRE TURGEON :

Bonsoir.

3125

LA PRÉSIDENTE :

Alors, votre première question?

3130

M. ALEXANDRE TURGEON :

Alors, ma première question a trait aux travaux préparatifs à la construction de la route et notamment aux coupes... qui ont été faites dans le parc de la Jacques-Cartier sur 800 mètres et plusieurs coupes qui ont été réalisées en vue de faire des sondages sur des hypothèses de tracés dans la réserve faunique. Je veux savoir si le promoteur entend prendre des mesures pour compenser adéquatement, d'une part, le parc de la Jacques-Cartier.

3135

Est-ce que c'est normal que le promoteur agisse comme ça sans demander des autorisations, sans savoir où il a les pieds? Est-ce que dans le cas de la réserve faunique, il a à demander des autorisations avant de procéder à ces travaux-là qui, j'imagine, il va continuer de préparer parce qu'il va toujours être en phase préparatoire l'été prochain? Et est-ce qu'il entend prendre les moyens pour s'assurer du respect de l'intégrité de la limite du parc de la Jacques-

Cartier, en vous rappelant que la Loi sur les parcs, elle est claire : on ne peut pas toucher et altérer une limite d'un parc national?

3140

LA PRÉSIDENTE :

Par contre, il y a eu cet après-midi...

3145

M. ALEXANDRE TURGEON :

Bien, madame...

LA PRÉSIDENTE :

3150

Oui, mais c'est une interprétation que vous en faites, mais je vais d'abord demander ce qu'il en est. Juste pour vous dire, monsieur Turgeon, cet après-midi ce qui a été... il y a eu un questionnement avec entre autres la division du patrimoine concernant le parc de la Jacques-Cartier, ce qui a été apporté comme précision c'est que le ministère des Transports aurait consulté les dirigeants du parc pour s'assurer de ne pas empiéter sur le parc pour ne pas avoir à... effectivement, il y a un processus aussi, là, d'audiences publiques qui est obligatoire dans un contexte d'entrer dans les limites du parc de la Jacques-Cartier, selon la Loi sur les parcs.

3155

M. ALEXANDRE TURGEON :

3160

Je comprends de votre réponse que le promoteur va faire donc le projet complètement à l'extérieur des limites actuelles du parc?

LA PRÉSIDENTE :

3165

C'est ce qu'on a demandé, cet après-midi il y a eu des réponses, vous pourrez lire les verbatim là-dessus.

M. ALEXANDRE TURGEON :

3170

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

3175

Maintenant, je demanderais à monsieur Bergeron peut-être de nous expliquer, peut-être de revenir là-dessus et de nous expliquer s'il y a eu actuellement du déboisement qui a été fait. Est-ce qu'il a été fait à l'intérieur du parc de la Jacques-Cartier ou dans la réserve faunique?

M. LUC BERGERON :

3180

Ce que monsieur Turgeon nous dit, c'est tout à fait exact, le ministère des Transports initialement, les informations qu'on avait, on a confondu les limites de la Sépaq et les limites du

3185 parc de la Jacques-Cartier. Donc, nous avons fait effectivement un tronçon de déboisé. Ceci a eu pour effet qu'on a rencontré le parc de la Jacques-Cartier, les autorités du Ministère, et on s'est entendus... on a pris entente pour que... d'abord, on a... on s'est entendus avec le parc de la Jacques-Cartier que la partie qu'on avait déboisée de façon... par erreur...

3190 Bien, ce n'était pas illégal parce que les limites du parc ce n'était pas si clair que ça, là, cet après-midi, on parlait de...

Mme NANCY BOLDUC :

Madame la Présidente, pardon.

3195 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Ah, madame Bolduc?

Mme NANCY BOLDUC :

3200 Oui, en tout cas j'aimerais rajouter, s'il vous plaît, après, commenter. Je vais laisser tout le monde parler, mais j'aimerais commenter.

LA PRÉSIDENTE :

3205 Oui, mais attendez, je vais laisser répondre...

Mme NANCY BOLDUC :

3210 Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

3215 ... monsieur Bergeron.

M. LUC BERGERON :

3220 Bon, on a pris entente avec les autorités du parc pour revoir l'ensemble du tronçon de notre tracé qui jouxte le parc de la Jacques-Cartier et on a accepté de revoir le tracé à certains endroits, ce qui fait en sorte qu'aujourd'hui il n'y a plus aucun empiètement dans les limites du parc de la Jacques-Cartier.

LA PRÉSIDENTE :

3225 Pour en revenir à la question de monsieur...

M. LUC BERGERON :

Et la partie qu'on a déboisée...

3230

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

3235

M. LUC BERGERON :

... on a offert à la... on devait faire une route un peu plus en amont pour ramener un accès qui était déjà utilisé par le parc et ils ont accepté qu'on construise une nouvelle route qui va être plus sécuritaire que ce qu'il y avait avant à l'intérieur même du déboisement, ce qui fait en sorte que c'est comme ça qu'on est arrivés à une entente avec le parc.

3240

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Peut-être madame Bolduc pour le parc, est-ce que vous avez quelque chose à rajouter?

3245

Mme NANCY BOLDUC :

Oui.

3250

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

3255

Mme NANCY BOLDUC :

Oui, bien j'ai quelque chose à rajouter dans la mesure où je pense qu'il faut employer les termes exacts. Il y avait quand même une communication qui avait été établie avec le ministère des Transports pour les sensibiliser au fait qu'il y avait un parc de conservation et qu'un parc de conservation, bien on ne peut pas empiéter à l'intérieur de la limite. Et ça, je crois que les gens n'ont pas fait... ne pensaient pas que cette limite-là était aussi coulée dans le béton que ça.

3260

Et c'est sûr que la route a été implantée dans le parc sur 750 mètres par 10 mètres de large et, oui, après ça on a fait déplacer la route à l'extérieur des limites du parc. Par contre, ce que... attendez...

3265

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y, prenez votre temps.

3270

Mme NANCY BOLDUC :

3275 Oui. Ce que je veux dire, c'est que j'aimerais qu'on s'assure que les limites... parce que j'ai regardé tous les plans ici et à aucun moment la limite du parc n'y apparaît. Donc, c'est assez facile, sans le faire exprès, de se retrouver à l'intérieur du parc quand on ne met pas de limite à nulle part.

3280 Et aussi, ce qu'on m'a assurée, mais j'aimerais bien que ce soit dit ici parce que c'est écrit et su de tous, c'est que oui, on va respecter la limite du parc. Par contre, on a spécifié que peut-être on entrerait de quelques mètres -- quelques mètres moi, ça veut dire pas beaucoup -- à l'intérieur du parc quand il y aurait des traverses de cours d'eau pour reprofiler des talus.

3285 Donc nous, on a accepté que dans ce cas-là on empiète de quelques mètres à l'intérieur des limites du parc. Au niveau de l'entrée, c'est vrai que ça va être plus sécuritaire de la façon dont ça va être fait. Par contre, au niveau du tronçon qui a été déboisé et qui ne sera pas réutilisé, ce n'est pas finalisé au niveau de savoir qu'est-ce qu'on va faire, là, avec l'ensemble de ce tronçon-là.

3290 On a aussi eu confirmation que tout le long des travaux il y aurait une équipe de suivi du parc qui serait consultée pour chaque fois où on empiéterait de quelques mètres à l'intérieur des limites du parc afin que ce ne soit pas plus de quelques mètres.

LA PRÉSIDENTE :

3295 Je comprends que l'empiètement dont vous parlez serait de façon ponctuelle pour faire les travaux, mais que ce ne serait pas la route ou l'emprise qui empiéterait sur le parc?

Mme NANCY BOLDUC :

3300 Moi, en tout cas de ce que j'en ai compris -- ce n'est peut-être pas ça, on réajustera si ce n'est pas ça -- de ce que j'en ai compris, c'est que oui l'emprise de la route empiéterait à l'intérieur des limites du parc de quelques mètres, au niveau du... parce que la limite du parc, c'est la limite de l'emprise de la route actuelle. Mais l'emprise de la route actuelle, les règles, les normes au niveau sécurité ont bien évolué depuis que cette route-là existe et donc, au niveau
3305 des pentes, au niveau des talus, tout ça, bien c'est sûr que ça change.

3310 Donc, même en gardant la portion de route qui existe maintenant, les talus vont changer. Donc, quand la route et la limite du parc ne font qu'un, bien c'est sûr que si on reprofile le fossé, le talus, ça touche les limites du parc.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Juneau, vous avez quelque chose à rajouter?

3315 **M. LUC BERGERON :**

Madame, c'est ce que j'ai expliqué cet après-midi, c'est que ce n'est pas la route qui empiète dans le parc, c'est l'emprise.

3320 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, j'ai bien compris...

M. LUC BERGERON :

3325

L'emprise, ça peut être la clôture, ça peut être le fossé, mais ce n'est pas route. C'est pour ça que je disais tantôt que l'entente qu'on a prise avec le parc, c'est qu'on a même déplacé des tronçons routiers qui étaient accotés sur le parc, justement pour s'assurer qu'il n'y aurait aucun tronçon routier qui empiéterait dans le parc.

3330

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, on comprend aussi... j'ai demandé cet après-midi, madame Bolduc, qu'on nous dépose quand même une carte où on voit bien la route avec les limites du parc, ça va être déposé, que ce soit...

3335

Mme NANCY BOLDUC :

Oui, excusez-moi je n'étais pas là cet après-midi.

3340

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Alors, j'ai demandé qu'on nous dépose un document qui nous démontre bien, là, le projet de route sur lequel on voit aussi les limites réelles du parc pour qu'on ait une bonne appréciation.

3345

Monsieur Juneau, vous aviez quelque chose à rajouter?

M. NICOLAS JUNEAU :

3350

Oui. Moi, ce que je voulais dire c'est que dans le cadre du processus, nous, on doit aussi s'assurer... on analyse les impacts puis on doit s'assurer du respect des lois et règlements. On a la Loi sur les parcs qui s'applique, on a le Règlement du parc national de la Jacques-Cartier, donc quand on analyse le dossier, on consulte les gens, entre autres les gens du parc national, mais on consulte aussi le Service des parcs dont monsieur Le Rouzès fait partie.

3355

Puis nous, nous allons valider... s'assurer que les limites du parc sont respectées dans leur intégralité, sinon la Loi s'applique et puis il y a un processus qui peut en découler, entre autres les audiences publiques.

3360

Mais la limite, bon, est définie dans le règlement -- moi je n'ai pas les compétences, là, pour dire quelle est la limite. Mais on va consulter l'ensemble des intervenants pour s'assurer que les limites sont respectées parce que ça fait, entre autres, partie du 8 % des aires protégées, l'objectif.

3365

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3370

M. NICOLAS JUNEAU :

Donc, c'est une très grande préoccupation pour nous.

LA PRÉSIDENTE :

3375

Merci. Monsieur Turgeon?

M. ALEXANDRE TURGEON :

3380

Il y a une partie de la réponse... de la question que je n'ai pas eu la réponse, à savoir est-ce que le promoteur entend proposer des compensations au parc de la Jacques-Cartier ou il va attendre que le décret gouvernemental le force à le faire, d'une part, pour les travaux qui ont été faits... dans le parc de la Jacques-Cartier?

3385

Et d'autre part, ma question pour... parce que je pense que le Ministère va continuer de faire des travaux préparatoires comme ça, dans la réserve faunique, est-ce que le promoteur doit demander à une instance des autorisations avant de procéder à ce type de travaux là?

LA PRÉSIDENTE :

3390

Monsieur Bergeron, pour ce qu'il y ait de la compensation, moi j'ai bien compris tout à l'heure que vous aviez discuté...

M. LUC BERGERON :

3395

La compensation, elle a été offerte au parc, c'est une nouvelle route plus sécuritaire et les dernières conversations que j'ai eues avec le parc, c'est que ce mode de compensation là avait été accepté.

3400

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. LUC BERGERON :

3405

Pour ce qui est des autorisations dans la réserve faunique des Laurentides, légalement on est sur des terres de la Couronne, je ne sais pas au niveau... oui, bien monsieur Martel aurait une réponse, là.

3410 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Martel?

M. DONALD MARTEL :

3415

Au niveau de la réglementation pour les travaux d'investigation comme on les fait, le règlement d'application de l'article 22 dit que les travaux d'investigation de projets qui devront être autorisés par un 22 n'ont pas à être autorisés en tant que soi. Ça fait que ça, c'est pour la Loi sur la qualité de l'environnement, de un.

3420

De deux, pour ce qui est de la Loi sur la forêt, étant donné qu'on fait des travaux d'investigation sur des terres du domaine de l'État, nous devons demander un permis d'intervention. Ici je précise aussi, peut-être une précision, l'intervenant a mentionné qu'on faisait des lignes d'essai. On ne fait pas de lignes d'essai, lorsqu'on décide d'y aller avec des lignes, du déboisement pour des études de sol, c'est parce qu'on a un tracé définitif. Juste en passant, là, on ne fait pas des lignes pour voir un petit peu où est-ce qu'on va.

3425

LA PRÉSIDENTE :

3430

Mais...

M. DONALD MARTEL :

3435

À ce moment-là, qu'est-ce qu'on fait? C'est qu'on demande un permis d'intervention au ministère des Ressources naturelles. Dans le cas du projet de la route 175, étant donné qu'on a un projet majeur, on s'est entendu verbalement avec le MRN pour dire que les arbres qui étaient coupés pour ces travaux-là étaient laissés en place puis si jamais le projet était autorisé en dedans d'un an, on demanderait un permis d'intervention pour l'emprise générale et qu'on récupérerait des arbres à ce moment-là.

3440

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Madame Dubreuil, pour le MRN, est-ce que vous avez quelque chose à rajouter.

3445

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Je vais laisser la parole à monsieur Daniel Tremblay de Forêt Québec.

3450

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

M. DONALD MARTEL :

3455

Je m'excuse, Madame la Présidente, est-ce que je peux juste terminer un petit point? Il me restait encore un...

LA PRÉSIDENTE :

3460

Oui, bien allez-y.

M. DONALD MARTEL :

3465

... un règlement.

LA PRÉSIDENTE :

3470

Oui.

M. DONALD MARTEL :

3475

Il reste aussi le Règlement sur les habitats fauniques. À ce moment-là, le Règlement sur les habitats fauniques, lorsqu'on respecte les conditions comme telles, autrement dit si on protège les plans d'eau puis s'il n'y a pas de perturbation sur l'habitat, il n'y a pas de demande à faire, à ce moment-là.

3480

Mais si on avait eu une traverse particulière ou un dérangement quelconque dans l'habitat du poisson, là il aurait fallu demander une autorisation aussi en vertu de l'article 128(7).

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors, monsieur Tremblay?

3485

M. DANIEL TREMBLAY :

3490

Bon, ça se passe en deux étapes, la première étape c'est avec le secteur territoire pour avoir les autorisations de droit de passage et ainsi de suite. Maintenant, quand il y a du déboisement, c'est un permis d'intervention annuel qu'on appelle catégorie «utilité publique» puis à ce moment-là, il y a effectivement récolte de bois. Les bois doivent être disposés près du chemin selon des spécifications qui satisfont le bénéficiaire de CAAF qui a le droit sur le bois. Puis bien entendu, il faut que le bois soit ramassé dans l'année même. Alors, on parle d'entente, là, mais c'est annuel, c'est à partir du 1^{er} avril à chaque année puis c'est selon les volumes, là, qui sont en cause, là. Je ne sais pas s'il y a...

3495

LA PRÉSIDENTE :

3500 Mais on comprend que s'il y a des interventions qui doivent être faites dans le cadre, par exemple, du projet à l'étude pour aller valider certains aspects sur le terrain, ils ont une permission à demander?

M. DANIEL TREMBLAY :

3505 Effectivement, ils ont toujours une permission à demander, c'est selon les volumes.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

3510 **M. DANIEL TREMBLAY :**

3515 Le point qui est peut-être un petit peu plus ambigu, c'est au niveau d'un parc de conservation, là, je suis moins sûr qu'on a la juridiction pour émettre les permis, c'est une loi indépendante, mais la réserve faunique des Laurentides et tous les territoires hors parc, c'est le ministère chez nous, Ressources naturelles et de la Faune qui émet les permis d'utilité publique.

LA PRÉSIDENTE :

3520 Monsieur Turgeon?

M. ALEXANDRE TURGEON :

3525 Madame la Présidente, je ne veux pas poser de sous-question, mais je veux bien comprendre, là. Monsieur du MRN dit que ça prend un permis d'autorisation et le promoteur nous dit qu'il a fait une demande et il a eu une autorisation verbale. Est-ce que c'est normal?

LA PRÉSIDENTE :

3530 Bon. Alors, monsieur Tremblay?

M. DANIEL TREMBLAY :

3535 C'est toujours des permis d'intervention annuels; des autorisations verbales, moi, à ma connaissance je n'en ai pas vu, là. Je ne sais pas... peut-être qu'on parle de la région 02, chez nous région 03, Portneuf-Laurentides, à ma connaissance, ça ne se fait pas.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Martel?

3540

M. DONALD MARTEL :

Nous avons eu une rencontre formelle avec le ministère des Ressources naturelles, il y a eu une autorisation verbale pour la région 02, effectivement.

3545

LA PRÉSIDENTE :

La région 02?

3550

M. DONALD MARTEL :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3555

O.K. C'est quoi ça, la région 02, c'est...?

M. DONALD MARTEL :

3560

C'est le Saguenay-Lac-Saint-Jean.

LA PRÉSIDENTE :

Saguenay-Lac-Saint-Jean?

3565

M. DONALD MARTEL :

Oui. Puis il y a aussi le fait que le ministère des Transports a une entente administrative qui date de 1990 qui allège un petit peu le traitement des demandes aussi à ce moment-là. C'est pour ça que monsieur parle d'autorisation annuelle. C'est que nous, on présente les projets puis en vertu de l'entente, on est autorisés d'office, si on respecte le Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État.

3570

LA PRÉSIDENTE :

3575

Hum hum. Merci. Monsieur Turgeon, votre deuxième question?

M. ALEXANDRE TURGEON :

3580

Juste avant, Madame la Présidente, la région 02 dans le projet présent c'est 40 kilomètres seulement dans le projet.

LA PRÉSIDENTE :

3585 Hum hum.

M. ALEXANDRE TURGEON :

3590 Je comprends de la part du MRN que normalement il émet toujours des permis écrits, alors je demanderais que le promoteur dépose les permis écrits s'il y a effectivement...

LA PRÉSIDENTE :

3595 J'aimerais savoir, monsieur Turgeon, dans quel... comprendre qu'est-ce que ça va amener à la compréhension du dossier à l'étude pour savoir s'il y a -- qu'est-ce qui justifie, là, cette demande-là?

M. ALEXANDRE TURGEON :

3600 Bien, d'une part, que le promoteur agisse correctement pour les travaux à venir au cours des prochains mois, parce que le promoteur n'aura pas son certificat d'autorisation, décret gouvernemental sans doute avant le mois de mai 2006, dans le cas présent. Donc, il va continuer à faire des travaux d'ici là. Donc notre but c'est de s'assurer, dans le cas présent, qu'il soit bien conscient des règles et qu'il les suive dorénavant.

3605

LA PRÉSIDENTE :

3610 O.K. Oui, je comprends, là, que pour... votre préoccupation à l'égard de certaines règles. On a eu des réponses là-dessus, je veux bien qu'on fasse déposer, mais je ne vois pas en quoi ça permet d'éclairer plus l'étude du dossier, là, qu'on a actuellement, là.

M. ALEXANDRE TURGEON :

3615 C'est parce que somme toute, Madame la Présidente, ce que moi ce que je comprends c'est que le promoteur nous dit : «On a eu une discussion avec la région 02», la majorité du projet est dans la région 03.

LA PRÉSIDENTE :

3620 Oui?

M. ALEXANDRE TURGEON :

3625 Donc, ils ont fait des coupes sans demander de permission à qui que ce soit, sans autorisation de qui que ce soit...

LA PRÉSIDENTE :

Non, ce n'est pas... excusez-moi monsieur...

3630

M. ALEXANDRE TURGEON :

... dans la région 03.

3635

LA PRÉSIDENTE :

... monsieur Turgeon, c'est votre interprétation, là.

3640

On a eu des réponses en regard de la région... de toute la question du parc et tout ça, on a eu la réponse du MRN à cet effet-là que ça semble avoir été respecté, les règles. On a eu aussi la réponse pour la question du parc de la Jacques-Cartier à savoir, oui, il y a eu un problème là, lequel a été discuté.

3645

Je comprends que vous mettez en doute, pour la région 02, la permission qu'ils avaient ou pas d'aller faire quelque chose, c'est ça?

M. ALEXANDRE TURGEON :

3650

Je dis, Madame la Présidente, le promoteur dit : «On a eu une conversation verbale et une autorisation verbale pour la région 02», c'est 40 kilomètres seulement dans le présent projet. Dans la réserve faunique, dans la région 03, donc le promoteur ne nous dit pas qu'ils ont eu des discussions, il ne nous dit pas non plus qu'il y a eu des demandes verbales. Dans la région 03, Madame la Présidente, il n'y a pas que le parc de la Jacques-Cartier.

3655

Le parc de la Jacques-Cartier c'est uniquement une très petite partie au sud qui est affectée par le projet. On est normalement, puisqu'on est à l'extérieur des limites, tout le temps dans la réserve faunique des Laurentides dès qu'on sort de la municipalité de Stoneham jusqu'à temps qu'on tombe... donc, sur plus de 140 kilomètres, on est dans le territoire de la région 03, dans la réserve faunique. Et d'après ce que le promoteur nous dit, ils n'ont pas demandé d'autorisation pour procéder aux travaux dans cette région-là.

3660

LA PRÉSIDENTE :

Bon alors, monsieur Bergeron?

3665

M. LUC BERGERON :

Bien, je n'ai pas entendu qu'on avait dit qu'on n'avait pas demandé d'autorisation, je vais vérifier, je n'ai pas l'information et demain après-midi, je vous donnerai l'information.

3670

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, merci. Alors, votre deuxième question, monsieur Turgeon?

3675 **M. DANIEL TREMBLAY :**

Je pourrais peut-être apporter un complément d'information.

3680 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous nommer, s'il vous plaît.

M. DANIEL TREMBLAY :

3685 Monsieur Tremblay de...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

3690

M. DANIEL TREMBLAY :

3695 Par rapport aux permis, je me souviens qu'en 2003, ils ont eu un permis, ils ont fait une récolte de bois, les bois ont été dirigés à la Scierie Leduc, donc je ne peux pas vous dire pour 2004, là, j'ai changé de fonction dernièrement, mais en 2003, je me souviens très bien comment ça s'est déroulé, les permis ont été émis puis tout a été conforme.

LA PRÉSIDENTE :

3700 Alors, vous pouvez peut-être nous valider aussi puis nous revenir avec la réponse pour 2004?

M. DANIEL TREMBLAY :

3705 Parfaitement, madame.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Turgeon, deuxième question?

3710

M. ALEXANDRE TURGEON :

Je reviendrai, Madame la Présidente, avec la justification du projet.

3715 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. ALEXANDRE TURGEON :

3720

Dans le cadre des présentations antérieures à la présente audience de la part du promoteur, dans les réponses aux... donc dans les présentations que monsieur Bergeron notamment a faites du projet à deux moments à Stoneham, monsieur Bergeron a mentionné à la question de savoir qu'est-ce qui justifiait le projet : « Bien, écoutez le projet a été annoncé, promis par quatre premiers ministres. » On retrouve ces éléments de réponses là à plusieurs reprises dans les réponses aux questions du ministère de l'Environnement au promoteur.

3725

Alors, est-ce que le promoteur peut nous confirmer -- et on le comprend, il y a de fortes pressions, la population est extrêmement mobilisée et souhaite avoir ce projet-là au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Les ministres ont déjà... les membres du gouvernement qu'ils réaliseraient le projet indépendamment de vos recommandations, est-ce que le promoteur peut nous confirmer aujourd'hui que la première justification du projet c'est une justification d'ordre politique?

3730

LA PRÉSIDENTE :

3735

Il y a déjà eu une question à cet effet cet après-midi sur l'ordre de priorisation pour la justification. Je vais demander à monsieur Bergeron d'en faire état et aussi de répondre à votre question sur l'aspect politique.

3740

M. LUC BERGERON :

Nous avons fixé comme objectif au projet plusieurs éléments. Oui, en continuité au projet de 80 à 227, en soutien économique à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, sécurité routière, protection de l'environnement, on est dans la réserve faunique des Laurentides, on est conscients de ça, assurer la fluidité de la circulation, diminuer considérablement les fermetures de route, diminuer les frais de transport et les plans de déplacement, favoriser le développement économique, minimiser les impacts sur le milieu humain et cetera, là.

3745

Donc, on a expliqué cet après-midi que le projet, on y a associé plusieurs objectifs puis il n'y a pas un objectif qui transcende les autres, chacun pris... est à part égale, il n'y en a pas un qui nous apparaît plus important que les autres. On les a tous considérés dans la justification du projet.

3750

Et j'ai oublié le principal, là, favoriser le développement économique en donnant un meilleur accès à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, on en a discuté au Saguenay amplement, on est revenus ici. Donc, c'est tous ces objectifs-là qui sont pris en compte dans le projet.

3755

LA PRÉSIDENTE :

3760

Ça a été... effectivement vous allez le retrouver dans les verbatim, il y a eu aussi une présentation sur ces aspects-là au niveau du développement économique et ça a été aussi

discuté au Saguenay-Lac-Saint-Jean sur plusieurs aspects. Vous allez retrouver d'ailleurs dans les verbatim toutes les réponses qui ont été apportées.

3765

M. ALEXANDRE TURGEON :

Mais je ne comprends pas la place de la décision politique qui a quand même été un moment marquant dans les décisions et le promoteur ne s'en est jamais caché dans les présentations antérieures par rapport au fait que les anciennes études... les études jusqu'à 99 du Ministère disaient que ce n'était pas opportun de faire une route à quatre voies sur la 175.

3770

J'essaie de comprendre la place du politique dans le processus et comprendre pourquoi le promoteur ne nous répète pas les arguments qu'il nous a évoqués à Stoneham au printemps dernier.

3775

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron, peut-être aussi d'expliquer, là, ce que vous nous avez amené, là, concernant, là, les aspects de justification en regard du projet.

3780

M. LUC BERGERON :

Bien, on ne nie pas qu'il y a eu quatre premiers ministres qui ont signé un protocole, la justification du projet, on l'a faite... en tout cas on a tenté de le faire et au Saguenay et ici en y associant le développement économique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, en y associant la sécurité, la fluidité de l'axe, en y associant la protection du territoire, en y associant la protection de l'environnement, en y associant l'amélioration de la qualité de vie des riverains à Stoneham.

3785

3790

Donc, c'est un ensemble d'objectifs qui concourent tous à une amélioration d'ensemble du projet. Ce que j'ai dit cet après-midi, c'est que ce n'est pas un objectif plus que les autres, ces objectifs-là, ils concourent tous ensemble à un projet qu'on estime justifié.

3795

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Merci monsieur Turgeon. Alors, je vais appeler un prochain participant, monsieur Mario Trudel, s'il vous plaît. Bonsoir monsieur Trudel.

3800

M. MARIO TRUDEL :

Bonsoir Madame la Présidente, bonsoir messieurs, dames de l'assemblée.

LA PRÉSIDENTE :

3805

Alors, votre première question?

M. MARIO TRUDEL :

3810 Oui, concernant l'environnement et le faunique. Est-ce que, tout particulièrement dans le secteur Stoneham et Saint-Adolphe, l'impact environnemental et faunique serait diminué en réduisant la vitesse et ce, restant le plus près possible de l'axe ou non? Alors, simplement en diminuant la vitesse, exemple conditions de l'air et de l'eau, moins de contacts entre les véhicules et les mammifères et cetera.

3815

LA PRÉSIDENTE :

Ce que vous voulez dire c'est en diminuant la vitesse, est-ce que ça éliminerait les problèmes de sécurité?

3820

M. MARIO TRUDEL :

Non, la sécurité ça, ça va venir plus tard; seulement aux niveaux environnemental et faunique, si on diminue la vitesse, est-ce que ça l'a impact significatif au niveau...?

3825

LA PRÉSIDENTE :

Sur quels aspects de l'environnement?

3830

M. MARIO TRUDEL :

Sur l'environnement, mettons, la pollution de l'air, l'eau et les contacts avec les mammifères entre les véhicules.

3835

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Juneau?

M. MARIO TRUDEL :

3840

Est-ce que c'est possible de...

M. NICOLAS JUNEAU :

3845

Effectivement, on peut présumer qu'il y aurait moins de risques d'accidents avec la grande faune, on peut aller dans des concepts comme dire les gaz à effet de serre, mais je pense que ce n'est pas des éléments nécessairement significatifs, là. Puis ce n'est pas non plus quelque chose qui a été évalué dans le cadre de ce projet-là. Ce qu'on a sur la table c'est un projet de quatre voies divisées avec une vitesse affichée de 90 kilomètres/heure, donc c'est sur ça qu'on a eu des avis des différents experts.

3850

Donc, je ne sais pas, peut-être que les gens de la Faune pourraient aller peut-être plus loin sur les risques avec la grande faune, là, vite comme ça c'est ce que je vois, là.

3855 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Dubreuil?

3860 **Mme CHANTAL DUBREUIL :**

Moi, je n'ai pas d'autre réponse à cette question, je pense que monsieur Juneau a couvert la réponse.

3865 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. LUC BERGERON :

3870 Moi, j'en ai une par contre.

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y donc.

3875 **M. LUC BERGERON :**

3880 Ça ne fait pas partie des objectifs du projet. L'objectif du projet, on vient de le dire, c'est un soutien au développement économique de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, une amélioration de la fonctionnalité puis de la fluidité de la circulation. Donc, ce n'est pas dans l'objectif du Ministère de faire une route à 30 kilomètres/ heure, d'une part.

3885 D'autre part, cet élément-là on ne l'a pas encore amené, mais on ne fixe pas une limite de vitesse par la simple pose de panneaux de signalisation. L'utilisateur de la route qui circule sur une route, dans sa tête, il se donne une limite de vitesse peu importe le panneau de circulation. Et nous, un quatre voies séparées, sans accès, ça ne peut pas se prendre en bas de 90 kilomètres/ heure.

3890 Donc, nous, le design qu'on a fait c'est une route sécuritaire à 90 kilomètres/heure et même si on descendait le trafic à 70 kilomètres/heure, ça va engendrer une fausse sécurité, les gens vont continuer de circuler à 100 puis 105 kilomètres/heure puis les gens vont s'imaginer que parce qu'il y a un panneau à 70 que les gens vont tous circuler à 70, ce n'est pas ça qui se passe. Les gens dans leur tête, ils adaptent leur conduite à la perception qu'ils ont de l'environnement et non pas de la signalisation.

3895

Et la route, telle qu'on va la construire, c'est un environnement pour rouler à 90 kilomètres/heure et c'est à cette limite de vitesse là qu'on a *designé* et qu'on va concevoir la route. Ce n'est pas une route qui va être faite pour 70, 50 ou 30 kilomètres/heure. Ça ne fait partie des objectifs du projet.

3900

LA PRÉSIDENTE :

Votre deuxième question, monsieur Trudel?

3905

M. MARIO TRUDEL :

Juste pour ajouter, vu qu'on est dans un monde de juste milieu, comme monsieur Bergeron le mentionne souvent, 80 kilomètres/heure, sans parler de 70, pour les secteurs, là, où il y a du monde civil, je veux dire c'est évident que quand on traverse une autoroute dans des régions habitées, l'impact est semble-t-il énorme.

3910

LA PRÉSIDENTE :

Votre deuxième question, vous pourrez voir au moment de...

3915

M. MARIO TRUDEL :

Oui excusez.

3920

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

3925

M. MARIO TRUDEL :

J'ai cru comprendre, selon l'explication du Ministère, qu'on se sert un peu dans le système mathématique de calcul pour le bruit, de la portion, de véhicules très peu bruyants pour éliminer beaucoup, là, la portion de véhicules très bruyants. Exemple, là, mes données ne sont pas exactement, là, les plus récentes que j'ai vues tantôt, j'ai fait un truc, là, un peu plus serré. 1100 véhicules lourds par 24 heures, je présume, peut-être qu'on pourrait me corriger, donc 48 véhicules lourds dans une heure, donc un véhicule lourd à toutes les minutes 25 secondes. Ce n'est pas un gros calcul mathématique, là, c'est assez simple. Ce qui m'amène à comprendre que la proportion... un véhicule lourd à toutes les minutes 25 secondes, c'est du bruit, le 50 ou le 55, on peut aller au-delà, là, je veux dire...

3930

3935

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

3940

M. MARIO TRUDEL :

... c'est beaucoup de bruit. Puis la seule façon actuellement de réduire ce bruit-là, ce serait d'essayer de réduire un tant soit peu la vitesse, même si on me dit que ça n'a pas été conçu à cet effet. Alors, c'est tout ce que j'avais à ajouter.

3945

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Vous pourrez peut-être en parler au moment de votre... il n'y a pas de question, là, c'est ça, vous en parlerez lors de votre mémoire?

3950

M. MARIO TRUDEL :

C'est ça, c'est ça. Bien, la question serait plutôt de confirmer qu'on utilise justement le fait... parce que le calcul mathématique est utilisé, en principe, pour faire passer le truc un peu plus facilement finalement.

3955

LA PRÉSIDENTE :

Je ne comprends pas votre question.

3960

M. MARIO TRUDEL :

Je dis qu'on utilise les 5000 véhicules mettons non bruyants...

3965

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. MARIO TRUDEL :

3970

... pour camoufler les 1100 véhicules extrêmement bruyants avec ce calcul-là, si vous comprenez, là.

LA PRÉSIDENTE :

3975

Non non, ce n'est pas comme ça que ça fonctionne, attendez.

M. MARIO TRUDEL :

3980

Non?

LA PRÉSIDENTE :

Non, bien en tout cas...

3985

M. MARIO TRUDEL :

Alors, on pourrait peut-être...

3990

LA PRÉSIDENTE :

... je ne l'ai pas compris comme ça. Je vais demander au Ministère de... monsieur Bergeron d'expliquer comment c'est calculé.

3995

M. LUC BERGERON :

Je vais essayer de faire ça simple, là. On... puis vous ne me laisserez pas faire ma capsule, hein?

4000

LA PRÉSIDENTE :

Non.

M. LUC BERGERON :

4005

Bon. Ça aurait eu une belle occasion, là.

LA PRÉSIDENTE :

4010

Oui, mais vous me la déposerez, de toute façon... j'aimerais ça que vous me la déposiez, par exemple, mais ce que monsieur a peut-être juste besoin de comprendre, c'est pourquoi vous tenez compte...?

M. LUC BERGERON :

4015

On explique tout ça dans la capsule.

LA PRÉSIDENTE :

4020

Oui, je sais.

M. LUC BERGERON :

4025

Regardez, on installe un sonomètre comme ça, là, qui est ici, là, on installe ça à côté du chemin durant 24 heures puis on prend la moyenne. On ne camoufle rien, là, on prend les véhicules qui sont là. Si sur ces journées-là il y a 1200 véhicules, 1300 véhicules, s'ils utilisent leurs freins moteur ou pas leurs freins moteur, on prend la donnée réelle et ça nous fait une cote moyenne.

4030 Après ça, on doit simuler le bruit, dans notre cas ici, là, c'est une mesure qu'on a prise en
2003, on simule quel sera le bruit avec la nouvelle route et l'augmentation du trafic en 2018.
Vous comprendrez que je n'ai pas de sonomètre en 2018, donc je mets ça dans un modèle
mathématique qui prend en compte la topographie, la vitesse, l'augmentation de circulation et
4035 cetera puis qui nous dit : bien en 2018 on prévoit qu'à cet endroit-là il va y avoir tel bruit. Et c'est
en fonction de ces deux valeurs-là, la valeur actuelle puis la valeur prévue, qu'on identifie s'il y
aura des mesures d'intervention ou non.

 Donc, notre objectif ce n'est pas de camoufler ou de... on prend en compte tous les
véhicules et pour... comme j'ai dit hier, pour rassurer tout le monde, si le modèle n'est pas bon,
4040 on assure qu'on va faire un suivi au niveau du bruit un an, cinq ans et 10 ans après la
construction de la route.

 Et au bout d'un an, au bout de cinq ans, ce n'est plus un modèle, c'est qu'on va remettre
le sonomètre puis il va nous dire c'est quoi la vraie vie. Puis si jamais le modèle s'est trompé
4045 puis que dans 10 ans on a dépassé notre seuil où on aurait dû intervenir, on intervient
rétroactivement.

 Donc, je ne pense pas qu'on essaie de camoufler les véhicules lourds, ça fait partie du
modèle, ça fait partie de la donnée.

4050

LA PRÉSIDENTE :

 Peut-être attendre un petit peu, j'ai mon collègue qui a une question à poser là-dessus.

4055

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

 Oui. En fait, c'est plus une information pour vous, monsieur Trudel. Dans les documents
déposés, il y a un document récent qui a été déposé par le Ministère qui concerne l'analyse, en
fait, acoustique du nouveau tracé.

4060

 La référence en fait, si vous allez à l'arrière, c'est le DA-29b et dans ce document-là, ce
qu'on voit c'est que dans les débits qui ont servi à faire la simulation sonore, bon, c'est autour de
12 000 véhicules qui a été utilisé comme étant le débit journalier moyen estival et à ça, il y a un
pourcentage de camions qui environ 18 % qui est réparti selon les essieux. Alors, c'est un peu la
4065 façon... on parlait tantôt de chiffres de camions et tout ça, à ce moment-là, vous avez les
données qui ont été utilisées pour faire la simulation qui sont dans ce document-là.

LA PRÉSIDENTE :

4070

 Merci. Merci monsieur Trudel. Alors, nous allons appeler un dernier intervenant pour ce
soir, monsieur Réjean Simoneau, s'il vous plaît.

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4075 Bonsoir Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

4080 Oui, bonsoir monsieur Simoneau, votre première question?

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4085 Ma question, avant vous allez me permettre de vous faire une petite présentation avant d'arriver à ma question, un texte assez court. Un jour...

LA PRÉSIDENTE :

Sans opinion?

4090 **M. RÉJEAN SIMONEAU :**

Pardon?

LA PRÉSIDENTE :

4095 Sans opinion?

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4100 Une histoire vécue sur la route 175.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Allez-y.

4105 **M. RÉJEAN SIMONEAU :**

4110 Très court. Un jour moi et mon épouse étions dans notre voiture sur la route 175 en direction de Québec. Au kilomètre 65, nous avons été stupéfaits de suivre une voiture qui titubait de gauche vers la droite. Il s'en est fallu de peu pour provoquer un accident face à face.

4115 Nous n'avions pas les moyens nécessaires pour l'arrêter, il était environ vers les 9 h le soir. On n'avait pas les moyens d'alerter les policiers parce qu'on n'avait pas de cellulaire. Mais heureusement, l'individu s'est arrêté au restaurant un kilomètre plus loin, où le Pétro-Canada, il y avait le petit restaurant Chez Denise qui était là et il s'est arrêté.

Alors moi, je l'ai suivi et je me suis stationné en arrière de lui pour le bloquer. Il ouvrit la portière, à peine il se tenait debout. Je lui demandai : «D'où vient-tu?» Il me répondit : «Du parc des Laurentides.»

4120

L'été passé, il était environ 10 h du soir, je m'arrêtai au Pétro-Canada, fraîchement installé pour acheter du lait. Quelle ne fut pas ma surprise de voir quatre individus sortir avec une caisse de bière sous le bras et poursuivre leur route en direction du parc des Laurentides. Où allaient-ils? Aucune idée, mais j'ai vu que l'un d'eux qui était assis derrière avait une bouteille de bière entre les deux jambes.

4125

Question : est-il possible de savoir, dans le nombre de décès reliés à la route 175, le pourcentage de ceux qui ont commis un accident, mortel ou pas, causé par la consommation d'alcool?

4130

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron?

4135

M. LUC BERGERON :

Bon, nous, nos statistiques d'accidents elles sont tirées des rapports d'accidents produits par les policiers et qui sont recueillis par la Société d'assurance automobile du Québec et nous, c'est à partir des bases de données de la Société qu'on peut vous donner des statistiques de la typologie d'accidents. Donc, c'est très rare que les policiers vont identifier sur un rapport d'accident la raison, à moins qu'elle soit très évidente.

4140

Donc, le policier s'il a des raisons évidentes de suspecter que c'est la boisson qui est la cause de l'accident, il va l'indiquer, parfois ça peut être la vitesse, mais c'est excessivement rare qu'un rapport de police va indiquer la cause de l'accident. Il peut indiquer l'état de la chaussée, la température, il neigeait, il faisait froid, c'était telle heure. Mais c'est très rare qu'un rapport d'accident on identifie la cause de l'accident.

4145

LA PRÉSIDENTE :

4150

Merci.

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4155

Madame la Présidente, ça fait 25 ans que je demeure à Stoneham, sur la rue Whalen et j'ai vu des accidents qui ont été commis par l'alcool, des accidents dramatiques.

LA PRÉSIDENTE :

4160

Mais monsieur Simoneau, je comprends, ça fait partie peut-être de votre argument pour votre deuxième partie d'audience, mais là, à votre question à savoir s'ils connaissent, là, le taux

d'accidents qui est dû à l'alcool, on comprend... on a eu une réponse. Qu'elle vous convienne ou pas, là, on a eu une réponse.

4165 Alors, peut-être votre deuxième question, monsieur Simoneau?

M. RÉJEAN SIMONEAU :

Ma question va être encore dans le même sens.

4170

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

4175

M. RÉJEAN SIMONEAU :

Avec ce que j'ai pu lire tantôt au niveau de l'influence du trafic de l'autoroute 175, on parle qu'en moyenne il y a 1100 camions qui passent par jour et que ça va s'accélérer avec les années. Alors, point de vue sécurité, j'aimerais ça qu'on puisse me montrer au kilomètre 66...
4180 parce que moi, je suis un résident de la rue Whalen, si c'est possible de pouvoir montrer sur la carte parce qu'il y a quelque chose qui m'inquiète.

Vu que je considère que l'autoroute 175 avec la problématique de trafic et aussi de gens qui sont peut-être en état d'ébriété parce qu'on retrouve souvent des bouteilles de bière sur le
4185 long du chemin, je voulais savoir s'il arrivait au kilomètre 66 -- est-ce qu'on peut le voir plus gros? Oui. Au niveau de la rue Whalen, s'il vous plaît.

M. LUC BERGERON :

4190

On n'aura pas les accidents sur la rue Whalen parce que la rue Whalen ce n'est pas une route qu'on gère.

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4195

Monsieur Bergeron, ce n'était pas ma question, je vais vous dire pourquoi.

M. LUC BERGERON :

Non, mais on ne les aura pas les accidents, on ne gère pas le...

4200

M. RÉJEAN SIMONEAU :

Ce n'est pas ça, non, ma question ce n'est pas ça, je veux juste vous montrer...

4205

LA PRÉSIDENTE :

Posez-moi votre question, monsieur Simoneau.

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4210

Oui, alors voilà. Parce que l'autoroute va passer sur la rue Whalen, O.K. Comment ça se fait qu'on ne la voit pas l'autoroute, là? Par la voie de contournement, s'il vous plaît.

4215

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'on a la bonne? Ça s'en vient.

M. LUC BERGERON :

4220

C'est parce qu'il voulait montrer les accidents.

LA PRÉSIDENTE :

4225

O.K. Alors, peut-être aller montrer avec le projet de contournement, là.

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4230

Ce que je veux vous dire, madame...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y monsieur Simoneau.

4235

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4240

... Girard, c'est que nous les gens de la rue Whalen, voyez-vous, là, on est entièrement coupés, O.K., de Stoneham, et la seule porte de sortie est par l'autoroute. S'il arrivait, O.K., avec l'influence de... l'augmentation des voitures et des camions sur l'autoroute 175, avec tout ce qui se passe sur la route 175, s'il arrivait, ma question, s'il arrivait un accident écologique, dramatique, d'urgence, moi, résident de la rue Whalen, elle est où ma porte de sortie?

LA PRÉSIDENTE :

4245

Est-ce qu'on peut voir un peu plus gros, là, comment... qu'est-ce qui est prévu pour les gens de la rue Whalen en termes de voie d'accès, là? Est-ce qu'ils demeurent avec un circuit d'accès local ou il faut absolument qu'ils passent par l'autoroute?

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4250

Bien, nous avons...

LA PRÉSIDENTE :

4255 Attendez, monsieur Simoneau, je veux avoir la réponse du...

M. LUC BERGERON :

4260 Bien, je vais demander à monsieur Vaillancourt, là, de donner la réponse au monsieur, là.

M. DENIS VAILLANCOURT :

4265 Oui. Bon, la rue Whalen est ici, ça fait que pour les gens de la rue Whalen, ils peuvent prendre la voie de desserte ici jusqu'à la rue Saint-Edmond.

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

4270 **M. DENIS VAILLANCOURT :**

4275 Après ça, ils continuent puis ils s'en vont prendre la route 175 actuelle. Ils auraient encore accès par la route 175 actuelle. En cas d'accidents majeurs ici sur la route à quatre voies séparées, ils ont l'accès par la rue Whalen, la voie de desserte ici, la rue Saint-Edmond, on passe sous la route à quatre voies séparées et on continue par la rue Saint-Edmond puis la 175 actuelle, de la même façon qu'aujourd'hui.

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4280 Ce n'est pas ma réponse, monsieur.

M. DENIS VAILLANCOURT :

Non?

4285

M. RÉJEAN SIMONEAU :

4290 Parce que voyez-vous, là, s'il y a un accident juste sur la rue Whalen où est-ce qu'on demeure, là -- est-ce que je peux avoir votre bidule, s'il vous plaît? Merci. Alors, voyez-vous la rue Whalen, là, elle est ici, là. On s'entend bien là-dessus, là?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

4295

M. DENIS VAILLANCOURT :

Oui.

4300 **M. RÉJEAN SIMONEAU :**

Elle est coupée là, ici, là. Il n'y a plus rien, là. L'autoroute, là, nous autres on ne passe plus là, là. Pour avoir accès à l'autoroute, on sort ici, on passe en dessous puis on s'en va prendre l'autoroute. S'il y a un accident écologique, qu'il soit là ou qu'il soit là, O.K., on ne peut plus passer, là. J'imagine que les polices vont dire : «Eh, on évacue, là.» O.K., là. Nous autres, les gens de la rue Whalen, on n'a pas de porte de sortie.

Les gens de Saint-Adolphe eux autres, ils peuvent rester en haut ou ils peuvent... en tout cas, les gens de la rue Paré, ils peuvent s'en aller par le boulevard Talbot, la route actuelle, tandis que nous, on descend et je suis convaincu que là, là, il vont nous dire : «Interdit de passer», parce qu'il y a un déversement de je ne sais pas trop quoi de matière toxique, on est faits nous autres en haut, là.

4310 **LA PRÉSIDENTE :**

4315

O.K. Alors, monsieur Bergeron, qu'est-ce qu'il y a de prévu, là, je veux dire effectivement s'il arrive un accident quel qu'il soit dans ce secteur-là de l'autoroute, les gens qui habitent... étant donné qu'il n'y a plus de lien, là, avec la route par là, quelles sont leurs voies de sortie? Est-ce qu'il doit y en avoir une, est-ce que d'habitude vous n'avez pas une obligation de vous assurer de ça?

4320

M. LUC BERGERON :

Bien, je ne comprends pas la question. Où vous voulez... qu'est-ce que vous voulez qu'on vous réponde qu'il n'y aura jamais d'accident? Je ne comprends pas l'objet de la question.

4325

M. RÉJEAN SIMONEAU :

La question était s'il y a un accident, monsieur Bergeron -- je vous ai exposé ce qui se passe sur le boulevard Talbot, là, avec les gens qui sont...

4330

M. LUC BERGERON :

Si le Pont Laporte tombe, on est tous...

4335

M. RÉJEAN SIMONEAU :

Je ne vous parle pas du Pont Laporte, là, monsieur Bergeron.

4340

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur, attendez un instant, un instant, un instant. Monsieur Simoneau, c'est à moi les questions, moi, je dirige. Monsieur Bergeron, c'est à moi les réponses puis moi, je dirige, on se comprend?

4345

M. RÉJEAN SIMONEAU :

On se comprend, madame, oui.

4350

LA PRÉSIDENTE :

Bon. Écoutez, monsieur Simoneau, ce que je comprends de votre interrogation ou de vos craintes, c'est que dans le contexte de la nouvelle configuration, vous n'avez plus qu'une seule sortie, hein, un seul endroit pour sortir et que s'il y arrivait un accident dans ce secteur-là, vous n'avez plus la possibilité d'aller ailleurs que... vous ne pouvez plus sortir de chez vous. C'est ça votre inquiétude.

4355

Alors, monsieur Bergeron, ce que je veux comprendre c'est que dans le contexte de la configuration qui est proposée, on comprend que monsieur Simoneau n'a plus qu'une seule voie de sortie de chez lui, s'il y a un accident là important pour lequel... il ne peut plus aller nulle part. Est-ce que normalement vous devez prévoir dans les configurations une autre sortie pour les gens en quelque part ou...?

4360

M. LUC BERGERON :

Bon, c'est la situation vécue par n'importe quelle autoroute. En situation d'urgence, on fait l'hypothèse qu'il y a un accident ici, ce qu'on va faire, on va lui faire prendre la bretelle puis on va le faire embarquer à l'envers dans la bretelle ici ou ici puis on va bloquer la circulation, on va évacuer les gens. C'est une évacuation...

4365

4370

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Simoneau, un instant. Oui, allez-y, monsieur Bergeron.

4375

M. LUC BERGERON :

C'est une évacuation. Donc on va... comme l'autoroute, on ne peut plus circuler sur l'autoroute ici, on va prendre l'autoroute à contresens, on va bloquer l'autoroute puis on va le faire sortir à la prochaine... au prochain échangeur.

4380

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors, vous avez votre réponse, monsieur Simoneau, qu'elle vous plaise ou pas, c'est votre réponse. C'est qu'il y a une possibilité et c'est prévu qu'il y ait une possibilité pour évacuer.

4385

M. RÉJEAN SIMONEAU :

C'est beau.

4390

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Simoneau.

4395

Monsieur Bergeron, peut-être juste valider, je vous avais fait déposer une proposition d'un intervenant, d'un résident qui ne pouvait pas se présenter au micro concernant le fait que sa terre était divisée en deux et donc l'accès à sa terre... est-ce que vous avez eu le temps de vous pencher là-dessus? Vous pouvez me répondre ce soir ou demain?

4400

M. LUC BERGERON :

Non, on aimerait prendre en délibéré, on le regarderait demain matin parce que c'est... surtout notre expert il est en arrière puis il est ici ce soir, il n'a pas eu le temps de regarder...

4405

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. LUC BERGERON :

4410

On va tenter de le regarder demain matin puis essayer de vous revenir demain après-midi.

LA PRÉSIDENTE :

4415

Bon, c'est parfait. Donc, vu l'heure je vais peut-être rajouter une seule personne pour ce soir. Alors, le prochain intervenant, monsieur Pierre Gravel, s'il vous plaît. Monsieur Legendre, c'est...

4420

M. GEORGES LEGENDRE :

J'aurais une question à vous poser, madame, rapidement : serait-il possible de poursuivre la séance de ce soir d'environ une heure pour permettre le plus possible à des citoyens de Stoneham pour exposer leurs questions rapidement, rapidement?

4425

LA PRÉSIDENTE :

Écoutez, monsieur Legendre... monsieur Legendre, on a beaucoup de monde, ça fait déjà deux semaines complètes qu'autant toutes les équipes sont là. Et donc on ne peut pas

4430 permettre... vous savez, on travaille le matin pour se mettre à jour sur les choses, on travaille en audience tout l'après-midi et tout le soir.

En début de semaine, c'est plus facile d'aller plus tard, 11 h 30, 11 h 45, mais rendu à ce temps-ci, je pense que si vous voulez avoir une bonne écoute et tout ça. Et de toute façon, je ne
4435 peux pas passer tout le monde, j'ai déjà trop de monde et je pense que ce soir, on a passé un bon nombre de personnes, malheureusement je vais terminer après monsieur Gravel parce qu'il va déjà être passé 10 h.

Je comprends qu'il y a... c'est pour ça qu'on est ici encore demain et c'est pour ça qu'on
4440 sera le temps... mais je pense que toute personne qui veut s'adresser à la commission doit aussi avoir le loisir d'avoir une écoute et avoir des réponses à ses questions. Et je sais que tout le monde serait impatient de passer rapidement, mais on ne peut pas changer l'ordre, là, de présentation. Je pense que c'est bien important, il y a beaucoup de monde, on va prendre le temps pour passer tout le monde, mais on ne peut pas aller au-delà des forces de tout le monde
4445 non plus aussi, là. Ça exige beaucoup.

M. GEORGES LEGENDRE :

Je ne demande pas de changer l'ordre de présentation, mais c'est parce que j'ai
4450 l'impression qu'il y a beaucoup de gens dans la salle, ils ne se présenteront pas demain. Ça va être mon cas effectivement, je ne peux plus, je n'ai plus de disponibilité. J'en ai mis beaucoup, j'ai été ici tout le temps...

LA PRÉSIDENTE :

4455

Bien, écoutez monsieur...

M. GEORGES LEGENDRE :

4460

... puis il y a beaucoup de répétitions dans les questions et dans les réponses.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais monsieur, ça, ce n'est pas à vous d'apprécier ça, monsieur Legendre. Ce que
4465 je voulais dire c'est que si par contre il y a des choses importantes pour lesquelles... -- est-ce que vous voulez entendre ma réponse, monsieur Legendre?

M. GEORGES LEGENDRE :

4470

Oui, j'écoute.

LA PRÉSIDENTE :

4475 Bon, alors s'il y a des choses importantes pour lesquelles vous pensez... vous voulez
poser une question, vous n'avez pas eu l'occasion de la poser ce soir et que vous n'avez pas
l'occasion de la poser demain, la commission acceptera que vous nous écriviez vos questions
puis on va les acheminer et vous les déposer sur le site dès que possible. Merci.

4480 Alors, je vais appeler le dernier intervenant, monsieur Pierre Gravel, s'il vous plaît.
Bonsoir monsieur Gravel.

M. PIERRE GRAVEL :

4485 Bonsoir. Moi, j'aimerais que le Ministère m'explique comment je pourrais, en tant que
propriétaire d'un terrain assez grand, environ... entre 25 et 30 hectares le long de l'autoroute...
pas l'autoroute, la quatre voies séparées, comment je vais pouvoir me sentir en sécurité pour
pouvoir utiliser les terrains dans les mêmes conditions qu'actuelles?

LA PRÉSIDENTE :

4490 Vous êtes situé à quel endroit vous?

M. PIERRE GRAVEL :

4495 Au kilomètre 70, future route... future quatre voies séparées.

LA PRÉSIDENTE :

4500 Alors, le kilomètre 70 c'est ici. Est-ce qu'il y a moyen d'avoir un zoom?

M. PIERRE GRAVEL :

4505 Ça c'est... oui 70 selon l'ancien boulevard, mais 70, là, c'est à la nouvelle autoroute, là, si
on peut dire, là.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, 70...

4510 **M. PIERRE GRAVEL :**

Là, là, là.

LA PRÉSIDENTE :

4515 O.K. Alors vous, vous êtes situé à cet endroit-là?

M. PIERRE GRAVEL :

4520 Non, un petit peu à gauche, là.

LA PRÉSIDENTE :

4525 Oui. Alors, quelle est votre question?

M. PIERRE GRAVEL :

4530 Là. Bon, moi, en arrière de chez moi, j'ai par acquisition depuis de nombreuses années, j'ai réussi à me bâtir, comme on pourrait dire, un domaine...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

4535 **M. PIERRE GRAVEL :**

... un ensemble immobilier d'une surface d'à peu près 100 hectares... 100 arpents carrés.

LA PRÉSIDENTE :

4540 Oui?

M. PIERRE GRAVEL :

4545 Le résidu de terrain qu'il va rester après le passage de la quatre voies séparées va représenter environ 4000 pieds de façade sur l'emprise de l'autoroute. Je conçois qu'ils veulent me faire des accès forestiers, mais je ne juge pas ces accès forestiers là sécuritaires pour l'utilisation que j'entends faire de mes terrains, été comme hiver.

4550 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, qu'est-ce que vous faites de ces terrains-là, est-ce que c'est une exploitation?

M. PIERRE GRAVEL :

4555 J'exploite, actuellement j'ai une petite érablière là-dessus ça, j'exploite un peu mon bois puis...

LA PRÉSIDENTE :

4560 O.K.

M. PIERRE GRAVEL :

4565

... c'est un loisir terrible pour moi. Si je n'ai pas ma marche dans le bois à tous les jours, je déprime.

LA PRÉSIDENTE :

4570

Mais est-ce que... puis actuellement, qu'est-ce qu'on vous a proposé comme accès?

M. PIERRE GRAVEL :

4575

Actuellement, tout ce qu'on me propose, c'est des accès forestiers. Puis des accès forestiers, j'ai de la misère à y croire que ça rentre dans les normes de sécurité autant pour moi que pour les usagers de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

4580

Puis accès forestiers, vous voulez dire pour traverser en dessous de l'autoroute ou...?

M. PIERRE GRAVEL :

4585

Non non, comme moi si je pars de Stoneham pour me rendre à mes terrains, il va falloir que je monte jusqu'à l'entrée de la vallée de la Jacques-Cartier, j'utilise l'échangeur, redescendre, que j'arrête sur l'accotement, que je déblaie en hiver mon entrée pour me faire une place pour aller me stationner pour ne pas rester sur le bord du chemin, débarquer mes instruments pour aller opérer la coupe de bois que je veux faire...

4590

LA PRÉSIDENTE :

Puis votre coupe de bois, elle est de l'autre côté du projet de route?

4595

M. PIERRE GRAVEL :

Exact, du côté ouest.

LA PRÉSIDENTE :

4600

O.K. Alors, monsieur Bergeron, qu'est-ce qui a été envisagé pour permettre l'accès, là, au reste du terrain ou de l'exploitation de monsieur pour l'autoroute, passer en dessous ou à côté de l'autoroute, tout ce qui a été envisagé, je comprends, ça a été de faire le tour par la bretelle d'accès?

4605

M. LUC BERGERON :

4610 Bien, on ne peut pas répondre à ça. On a pris la peine de dire toute la journée, on n'a pas de plans, actuellement c'est un concept. C'est certain qu'on n'a pas rencontré les individus. Un jour, on va avoir des plans, on va savoir à quelle hauteur, la largeur, le talus, le fossé où il va être puis on va construire des accès qui vont être forcément sécuritaires.

LA PRÉSIDENTE :

4615 O.K. Bon, ce que je comprends, monsieur Bergeron, c'est que vous n'avez pas de plans définitifs, ça on le comprend bien. Mais les gens qui viennent ici, ils viennent puis ils vont venir à l'audience et en deuxième partie c'est pour se prononcer sur ce projet-là, comment ça les affecte et comment ils vont pouvoir... qu'est-ce qu'ils en pensent et comment il vont réagir.

4620 Alors, je comprends qu'il n'y a pas de plans, là, mais est-ce qu'il n'y a pas une idée quand même que vous pouvez dire comment vous allez régler ce genre de problème-là? Normalement, vous réglez ça comment pour que la personne ait accès à ses terres de l'autre bord? Est-ce que... quel genre d'accès qui sont proposés, je ne dis pas que ça va être ça spécifiquement pour monsieur, là, mais à quoi il peut s'attendre comme façon de voir, là?

4625 **M. LUC BERGERON :**

4630 C'est un accès à la route, le meilleur modèle que vous pouvez avoir, c'est le tronçon de Laterrière, donc il y a actuellement des résidences, il y a des commerces, il y a des lots forestiers sur le tronçon de Laterrière. Donc, ça va être des entrées privées...

LA PRÉSIDENTE :

4635 O.K. Qui vont être à partir de l'autoroute sur la route?

M. LUC BERGERON :

4640 À partir du terrain de l'individu jusqu'à la route, on a dit dans le concept qu'on n'acceptait aucun accès résidentiel et commercial, mais on acceptait les accès forestiers. Donc, on va construire à même le quatre voies séparées un accès, une entrée privée comme on dit, là, dans le jargon, là, à l'individu qui va... bon, on en a une ici, là, un accès qui va permettre d'entrer à la route puis de rentrer comme ça ou de ressortir comme ça.

4645 C'est certain que si l'individu, son terrain est ici, il ne pourra pas faire ça, là, il va être obligé d'aller à la prochaine sortie puis revenir comme ça puis... donc, on va faire un accès, là... donc, on va faire un accès à la route ici là, ou ici là.

LA PRÉSIDENTE :

4650 Donc, ce que vous prévoyez, c'est un accès pour aller sur l'autoroute, mais vous ne prévoyez pas nécessairement un accès pour traverser l'autoroute pour aller de l'autre côté, sa terre?

M. LUC BERGERON :

4655

Non.

LA PRÉSIDENTE :

4660

O.K. Et quel type... quand vous traversez votre terre, quand vous allez travailler sur votre terre, quel type d'instrument, est-ce que c'est une voiture, c'est un camion, c'est...?

M. PIERRE GRAVEL :

4665

Actuellement, j'utilise le quatre-roues, j'utilise mon tracteur de ferme, j'utilise mes *ski-doos*, je m'en sers à l'année.

LA PRÉSIDENTE :

4670

O.K. Donc, ce n'est pas nécessairement pour votre voiture à vous, là, c'est...?

M. PIERRE GRAVEL :

Non non.

4675

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

4680

M. PIERRE GRAVEL :

C'est pour l'utilisation... c'est parce que...

LA PRÉSIDENTE :

4685

Donc, pour un type d'utilisation d'exploitation de terre, là, on comprend que la problématique n'est pas nécessairement d'avoir accès l'autoroute, mais c'est de sa rendre à sa terre de l'autre bord de l'autoroute avec des véhicules qu'on dirait... je me demande même si vous avez le droit d'aller sur une... vous n'avez pas le droit d'aller sur la quatre voies là-dessus, là, il me semble.

4690

M. LUC BERGERON :

4695 Bien, ça dépend avec quel véhicule, c'est une route nationale de 90 kilomètres/heure, c'est certain que nous, là...

LA PRÉSIDENTE :

4700 Il ne peut y aller avec son tracteur puis il ne peut y aller avec le quatre-roues ou la motoneige, là?

M. LUC BERGERON :

4705 Un tracteur oui, parce que ce n'est pas une autoroute; une camionnette avec un *trailer*, oui, mais il ne pourrait pas prendre son *skid-oo* puis il ne pourrait pas prendre un *quad*, là. Mais c'est un accès forestier, donc c'est tous les véhicules qui peuvent utiliser un accès forestier, que ce soit un camion, que ce soit une automobile, que ce soit un *pick-up*.

M. PIERRE GRAVEL :

4710 La question était l'aspect sécuritaire. Je comprends qu'est-ce que ça va être l'accès forestier, mais de quelle façon ils peuvent me dire que je peux me considérer sécuritaire d'arrêter sur le bord du quatre voies comme ça puis débarquer mes équipements, m'installer puis ces affaires-là, été comme hiver? Ça là, j'ai beaucoup de misère.

4715 Est-ce qu'ils ont des études, des expériences ou quelque chose qui démontre que ce n'est pas dangereux pour les usagers et pour moi-même quand je considère que leurs propres employés, quand ils s'installent en bordure de l'autoroute pour travailler, ça leur prend un camion pour empêcher que quelqu'un leur rentre dedans avec un amortisseur, des gyrophares puis des fois la police pour faire du signalement?

LA PRÉSIDENTE :

4725 Hum hum. Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

4730 Bien, on va comprendre qu'ici c'est un deux voies, deux chaussées, un accotement large pavé plus un accotement en gravier, donc il y a de la place en masse pour se ranger. Je répète, c'est exactement le concept qui est à Laterrière. Donc, on vit avec ce concept-là depuis les années 70, c'est un quatre voies séparées avec des accès; par contre à Laterrière, il y a des accès résidentiels et commerciaux, ce qu'on n'aura pas de 60 à 75.

4735 Ce que monsieur... quand on parle d'accès forestiers, c'est exactement ce qu'on va avoir du kilomètre 75 au 84 et là, ça va être les résidences et les commerces qui vont avoir accès directement à la route via une entrée privée. Ça va être tout à fait sécuritaire, c'est un quatre voies... c'est un deux voies c'est-à-dire, avec un accotement pavé, un accotement en gravier, les talus doux, donc c'est un accès tout à fait conforme.

4740 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais je comprends, là, monsieur Gravel êtes-vous en train de nous dire que vous travaillez sur le bord de la route?

4745 **M. PIERRE GRAVEL :**

Non non, parce qu'actuellement je suis un des futurs possibles expropriés parce que je possède du terrain à partir...

4750 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

M. PIERRE GRAVEL :

4755

... du boulevard actuel jusqu'en haut de la montagne. Ça fait que quand je vais être exproprié, si ça se réalise, je vais me ramasser rien qu'avec le fond de terrain qui est la terre à bois...

4760 **LA PRÉSIDENTE :**

De l'autre côté?

M. PIERRE GRAVEL :

4765

... dans le coin. Puis là, je n'aurai plus aucun bâtiment pour mettre mes équipements, là, il va falloir que je charrie tout ça.

M. LUC BERGERON :

4770

Bon, bien tout ça va être compensé. On parlait hier d'expropriation, il ne faut pas mêler l'expropriation de l'accès, là. L'expropriation il va y avoir un dossier qui... on disait hier, on va négocier avec vous, ça a une valeur, on va vous compenser, on va vous déplacer, on va... il va y avoir une solution qui va être trouvée pour compenser le dommage qu'on va vous créer, là.

4775

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, est-ce qu'on peut penser que de toute façon... écoutez à partir du moment où monsieur exploite sa terre puis que si éventuellement ça se réalise et que le tracé effectivement confirme qu'il va être coupé d'une partie de sa terre d'exploitation, est-ce qu'on peut penser que ça va être... que le ministère des Transports va tenir compte des activités de monsieur sur sa terre pour configurer ses besoins?

4780

M. LUC BERGERON :

4785

Tout à fait, c'est exactement le concept qu'on a développé de 60 à 76, on permet les accès agricoles et forestiers.

LA PRÉSIDENTE :

4790

Bon, alors monsieur Gravel, on comprend la problématique, vous pourrez peut-être la soulever lors de votre mémoire pour bien... que ça soit clair pour vos demandes.

M. PIERRE GRAVEL :

4795

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4800

Est-ce que vous avez une deuxième question?

M. PIERRE GRAVEL :

4805

Oui, madame. Moi, j'aimerais comprendre la même problématique de l'aspect sécurité, parce qu'il a été dit qu'il y aurait 22 accès forestiers dans la première partie, partie Stoneham, puis je comprends que ça va être probablement le minimum. Il va sûrement y en avoir plus, connaissant plusieurs autres propriétaires forestiers. Mais on n'a pas souligné encore ici la question de la partie du parc. Combien il est prévu d'accès forestiers dans le parc par rapport à l'utilisation qu'ils en font actuellement?

4810

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bergeron, combien d'accès?

4815

M. LUC BERGERON :

Monsieur Martel va vous répondre.

LA PRÉSIDENTE :

4820

O.K.

M. DONALD MARTEL :

4825

Du kilomètre 84 au kilomètre 227, on a 190 accès qui sont pour la majeure partie des accès à des installations de la Sépaq; il y a aussi des accès à des lots d'exploitation forestière;

puis à la limite nord du projet, on a certains accès privés sur les lots du domaine privé à Ville Saguenay.

4830 **M. PIERRE GRAVEL :**

C'est inclus, ça, dans les 190 ce que tu viens de dire?

4835 **M. DONALD MARTEL :**

Oui.

M. PIERRE GRAVEL :

4840 Puis est-ce que... c'est une autre question. Ça augmente énormément la quantité.

LA PRÉSIDENTE :

On va être là demain après-midi, monsieur Gravel.

4845

M. PIERRE GRAVEL :

Là, je ne pourrai pas.

4850 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous ne pourrez pas? Bien écoutez, comme je vous dis, s'il y a quelque...

M. PIERRE GRAVEL :

4855

On va écrire.

LA PRÉSIDENTE :

4860 Vous pouvez... disons pour ceux qui étaient inscrits sur la liste aujourd'hui puis qui n'étaient pas là, peut-être qu'on pourra prévoir avec la commission s'il y a moyen de poser une autre question.

M. PIERRE GRAVEL :

4865

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

