

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme SYLVIE GIRARD, présidente
Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire
M. LOUIS DÉRIGER, commissaire
M. ALFRED MARQUIS, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
PORTANT SUR LES PROJETS D'AMÉLIORATION DE LA ROUTE 175
DES KILOMÈTRES 60 À 84 ET 84 À 227**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 9

Séance tenue le 22 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 :

FRANZ DION..... 5

JULIE PINARD 12

JANNICK DUCHESNE 17

DOCUMENTAIRE SUR LE BRUIT ROUTIER (MTQ)..... 22

RODOLPHE LELIÈVRE 31

STEVE TREMBLAY 38

CLAUDIA GAUTHIER..... 38

YVES BLOUIN..... 47

DENIS JUBINVILLE 57

JÉRÔME LÉGER 74

MOT DE LA FIN 82



13 h 33 – DÉBUT DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

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

5

Alors donc, d'emblée, alors bienvenue à cette -- attendez 1, 2, 3 4, 5, 6... -- neuvième séance, excusez-moi, j'ai oublié de calculer avant de rentrer, du projet d'amélioration de la route 175, des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227.

10

Alors d'emblée, je vais vous dire que nous allons terminer à la fin de l'après-midi cette première partie d'audiences, je pense que la commission considère qu'à peu près l'ensemble des aspects du projet ont été interrogés, on a eu des réponses, on va en avoir d'autres. Il y a des documents qui ont été déposés. Je pense que les gens peuvent aussi consulter les questions qui ont déjà été posées, les verbatim ainsi que celles qui ont été faites aussi à Saguenay la semaine dernière.

15

La commission bien sûr va continuer aussi en même temps son mandat d'enquête, alors vous pouvez surveiller aussi à la fois sur le site du BAPE ainsi que dans les centres de consultation les documents qui seront déposés à la suite, là, de demandes que pourrait avoir la commission à la suite de la première partie d'audiences.

20

Alors, pour ce faire, nous allons cet après-midi passer l'ensemble des personnes qui étaient déjà inscrites au registre et je vais laisser environ cinq minutes le registre ouvert encore pour des personnes qui ne seraient pas inscrites déjà et qui voudraient se prévaloir d'une question ou deux.

25

Alors donc, nous allons commencer d'abord par les personnes-ressources, savoir s'il y a des documents à déposer.

30

Mme CHANTAL DUBREUIL :

C'était mon point, Madame la Présidente, je voulais vous indiquer que j'aurais un nouveau document à déposer.

35

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

40

Mme CHANTAL DUBREUIL :

Il s'agit des connaissances de certaines données qu'on a sur la rivière Noire et sur la rivière des Hurons.

45

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Parfait.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

50 Alors, il y a des données de conductivité qui permettront d'éclairer la problématique, là, des chlorures.

LA PRÉSIDENTE :

55 Merci madame Dubreuil.

Mme CHANTAL DUBREUIL :

60 À propos d'un autre document qu'on a annoncé qu'on allait déposer, on n'a pas... on a un accord de principe pour le déposer, mais ça va arriver un petit peu plus tard.

LA PRÉSIDENTE :

C'est lequel document?

65 **Mme CHANTAL DUBREUIL :**

C'est le document qui s'intitule *Chantier de la rivière Pikauba et de la route 175...*

LA PRÉSIDENTE :

70 Oui?

Mme CHANTAL DUBREUIL :

75 ... *bilan des contrôles effectués par Pêches et Océans et secteur Faune Québec*. C'est un document conjoint de Pêches et Océans et de Faune Québec concernant le bilan d'un chantier de 2004 sur la route 175 et on a l'intention de déposer ce document-là pour soulever nos préoccupations importantes par rapport à la problématique de la réalisation concrète des chantiers.

80

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Merci madame Dubreuil.

85 Monsieur Juneau, est-ce qu'il y a des documents à déposer?

M. NICOLAS JUNEAU :

Non, pas de documents.

90

LA PRÉSIDENTE :

Madame Lamontagne la même chose. Madame Bolduc, ça va. Monsieur Kemp?

95

M. ALAIN KEMP :

C'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

100

Ça va. Madame Michaud pour Transports Canada?

Mme CLAIRE MICHAUD :

105

Oui, bonjour. Alors, j'ai déposé le Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie.

LA PRÉSIDENTE :

110

Oui. Merci beaucoup.

Alors, je ne sais pas s'il y a d'autres personnes qui ont des documents à déposer, ça va?

M. LUC BERGERON :

115

Oui, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

120

Oui, pour le promoteur, bonjour.

M. LUC BERGERON :

On va déposer la gestion de la végétation qu'on a expliquée hier, là.

125

LA PRÉSIDENTE :

Oui oui.

130

M. LUC BERGERON :

Puis on a déposé hier la mission du Ministère.

LA PRÉSIDENTE :

135

Parfait, merci bien.

M. LUC BERGERON :

140

Puis aussi, on me dit qu'on a déposé la variation des volumes de circulation par type de véhicule, là, par ce qu'on a présenté hier, a été déposé.

LA PRÉSIDENTE :

145

Oui. Parfait, merci beaucoup.

Alors donc, je vais aussi vous demander, est-ce que vous avez la réponse concernant le dépôt de la question pour monsieur Yvon Dubé concernant un accès à sa terre, là, puis une traverse?

150

M. LUC BERGERON :

Madame, on a pris ça en délibéré, on n'a pas eu le temps de travailler là-dessus.

155

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, on peut compter que vous allez nous faire parvenir, peut-être d'ici une semaine, la réponse à la question?

160

M. LUC BERGERON :

Tout à fait, on peut vous assurer que dans les prochains jours on va faire une étude écrite...

165

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. LUC BERGERON :

170

... puis on va faire une recommandation.

LA PRÉSIDENTE :

175

Parfait, merci bien.

Alors, je vais appeler un premier intervenant qui est une première intervenante, madame Frantz Dion, s'il vous plaît.

180 **Mme FRANTZ DION :**

Bonjour Madame la Présidente.

185 **LA PRÉSIDENTE :**

Bienvenue madame Dion. Alors, votre première question?

Mme FRANTZ DION :

190 Alors ma question, madame, est de savoir est-ce que le BAPE et le ministère des Transports peuvent se pencher sur les problématiques qu'amèneraient aux rescapés d'expropriation si les modifications suggérées mercredi soir dans le secteur du mont Wright sont apportées, là?

195 **LA PRÉSIDENTE :**

Quelles suggestions?

200 **Mme FRANTZ DION :**

Les suggestions étaient au sujet, là, du déplacement du stationnement.

LA PRÉSIDENTE :

205 Du stationnement, oui. O.K.

Mme FRANTZ DION :

210 Alors, on aimerait savoir si le ministère des Transports va vérifier au sujet de l'augmentation du bruit parce que la route aura à être rapprochée, par le rapprochement aussi du mur de son, parce que tout ça en tout cas semblait décalé. Ensuite, par la très grande diminution de la qualité de vie et en plus, la diminution, là, des valeurs immobilières des résidents qui vont... en tout cas qui demeuraient à cet endroit si les modifications étaient apportées.

215 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, peut-être pour monsieur Bergeron. Oui, madame Dion?

220 **Mme FRANTZ DION :**

Mais juste une petite chose, Madame la Présidente, c'est qu'il y aurait ces impacts-là, mais il y aurait aussi des impacts où il y a des gens qui risqueraient même de perdre leur emploi et je m'explique, c'est que dans ce secteur-là, il y a une garderie.

225 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

230 **Mme FRANTZ DION :**

Alors, ces gens-là, là, perdraient leur emploi et cette demande-là, on vous la fait même s'il est apporté que la route d'accès pour les résidents se terminerait sur le chemin de la Randonnée parce que...

235 **LA PRÉSIDENTE :**

La garderie est à quel endroit?

240 **Mme FRANTZ DION :**

Pardon?

245 **LA PRÉSIDENTE :**

La garderie est à quel endroit?

Mme FRANTZ DION :

Je peux très bien vous le montrer...

250

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

255 **Mme FRANTZ DION :**

... quand on... Alors, on parlait du stationnement qui est ici, on parlait de la route et du mur de son qui se rapprocheraient par ici. Bon, en essayant de réserver quelques résidences, quelles résidences demeureraient? En tout cas, je n'ai aucune idée, peut-être celle-ci, peut-être celle-là, peut-être ça et la garderie est ici. Alors, on s'est dit si ces gens-là demeurent, la garderie qui est là va en écoper, je veux dire, elle va être...

260

LA PRÉSIDENTE :

265 Mais monsieur Bergeron, de toute façon ce qu'on comprend avec ce qui est proposé
actuellement, la garderie elle ne serait pas expropriée, de toute façon?

M. LUC BERGERON :

270 La garderie est expropriée effectivement.

Maintenant, je voudrais peut-être... ce n'est pas une réponse définitive, mais on
comprendra qu'on a fait une analyse sommaire de la demande qui a été faite cette semaine de
déplacer le stationnement à l'ouest de la route plutôt que d'à l'est et nous allons vous faire un
rapport écrit et nous ne recommanderons pas cette proposition-là.

275

Je peux essayer de vous l'expliquer en trente secondes, là.

LA PRÉSIDENTE :

280

Hum hum.

M. LUC BERGERON :

285 C'est qu'en tout cas, notre évaluation, c'est que si on déplace le stationnement ici en rive,
les normes du Ministère nous interdisent de mettre un stationnement en rive sur une route de 50
kilomètres et plus, on a une route de 90 kilomètres.

290 Donc, ce que ça nous obligerait à faire, c'est que si on voulait installer le stationnement
ici, il faudrait beaucoup trop décaler la route ici, on était même convaincus qu'on ne sauverait pas
grand-chose, hein, qu'on s'était dit.

LA PRÉSIDENTE :

295

Hum hum.

M. LUC BERGERON :

300 La seule solution viable, ce serait de mettre le stationnement à l'ouest de la route, on se
refuserait à faire ça parce qu'à ce moment-là, tous les usagers auraient à traverser la route pour
aller dans le parc.

305 Globalement, là, puis on a fait une analyse très sommaire, là, on n'a pas... ce qu'on fait
chez nous quand on fait des changements comme ça, on essaie de faire ça avec tous les
spécialistes qu'on a, les urbanistes et cetera puis ça, on ne l'a pas fait, là, mais on réussissait à
sauver à peu près deux maisons; par contre, on venait remplir la situation de ces six
résidences-ci, le mur se rapprochait ici et... pas ces six, ces cinq, ces huit résidences-là avec une
perspective à perpétuité d'avoir un mur -- parce que ça, ça a quelle hauteur? -- cinq mètres à
perpétuité un mur de cinq mètres à proximité de leur résidence.

310

En tout cas, encore là comme je disais hier, c'est habiller Paul pour déshabiller Jacques, là. Donc, on faisait des compromis sur la sécurité; oui, on savait probablement l'expropriation de deux résidences, mais on venait réduire la qualité de vie de façon importante pour ces huit résidences-là.

315

En tout cas, on va vous faire un rapport écrit...

LA PRÉSIDENTE :

320

Tout à fait, oui.

M. LUC BERGERON :

... et on ne recommandera pas cette option-là.

325

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, merci.

330

Mme FRANTZ DION :

Je tiens à vous souligner, Madame la Présidente, que les résidents impliqués à cet endroit-là, eux, sont en faveur du contournement. Il y a eu des interventions antérieures dans les autres rencontres et c'est un petit peu... en tout cas, je vais vous donner ma deuxième question...

335

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

340

Mme FRANTZ DION :

... qui va faire en sorte que...

LA PRÉSIDENTE :

345

De toute façon et aussi au moment du...

Mme FRANTZ DION :

350

Parfait. Du mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

... du mémoire, vous pourrez préciser votre pensée.

355

Mme FRANTZ DION :

Oui.

360

LA PRÉSIDENTE :

Alors, votre deuxième question, madame Dion?

Mme FRANTZ DION :

365

C'est que j'aimerais savoir s'il est possible que les propos des résidents concernés soient retenus parce que, selon moi, il ne peut pas y avoir meilleures personnes pour connaître les problématiques qui vont venir si toutes ces modifications-là sont faites, il ne peut pas y avoir meilleures personnes qui puissent être au courant de ce qu'ils vont vivre.

370

Moi, je me verrais très mal placée d'essayer d'aller parler, je ne sais pas, moi, peut-être de Saint-Adolphe, je ne connais pas le vécu actuel versus le vécu suite aux modifications qui risquent de venir.

375

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

Mme FRANTZ DION :

380

Alors, j'aimerais bien ça que ce soit retenu.

LA PRÉSIDENTE :

385

Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

390

Bon bien, dans le... en tout cas l'analyse sommaire qu'on a faite, ça c'était une préoccupation qu'on avait, c'est-à-dire que ce concept-là actuellement a fait consensus avec la municipalité, avec le parc, avec... parce qu'on a rencontré, au mois de février, la quasi-totalité des propriétaires de ces résidences-là qui vont être acquises. On a rencontré la quasi-totalité des propriétaires qui sont ici et tout le monde s'est montré en accord avec ce projet-là.

395

Alors que si on déplace tout ça puis qu'on recommence en arbitrage, bien on va faire le débat qu'on a fait hier, pourquoi moi, pourquoi pas mon voisin? Ce qui fait en sorte que madame a raison, il faudrait refaire un peu le tour du problème en sachant très bien que... je disais hier, je pense que ces résidences-là qu'on sauve, c'est les deux ici qu'on réussirait à sauver, là, mais par

400 contre, comme je disais, au détriment de ceux-là. Donc, il faudrait refaire un arbitrage. Bon, madame a raison, le consensus avait été fait sur ce concept-là.

Je ne dis pas qu'il ne pourrait pas y avoir... oui, je pense qu'il est faisable techniquement, mais il y a des impacts puis c'est ça qu'on va vous exprimer dans notre réponse, là.

405 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

410 **Mme FRANTZ DION :**

Et lors des rencontres, Madame la Présidente, qu'il y a eu, les 21 et 23 février, si je ne me trompe pas, tous les résidents du secteur ont appuyé le contournement actuel.

415 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci madame Dion.

420 **Mme FRANTZ DION :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

425

Mme FRANTZ DION :

430 En passant, j'aimerais bien ça si c'était possible qu'il y ait une étude justement... on parlait au niveau... une étude basée sur les réactions ou les -- comment que je pourrais dire ça donc? -- les problèmes portés sur l'être humain, sur le côté social...

LA PRÉSIDENTE :

Ce qui a été proposé cette semaine...

435

Mme FRANTZ DION :

... oui, avec le ministère des Transports et le...

440 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, ça a été proposé cette semaine, madame Dion, la commission va regarder ça puis déjà le promoteur et les interlocuteurs des ministères ont annoncé, là, leur intérêt à ce genre d'étude.

445

Mme FRANTZ DION :

Et s'ils ont besoin de gens, on peut leur aider à faire partie de leur étude.

450

LA PRÉSIDENTE :

Merci madame Dion.

Mme FRANTZ DION :

455

Merci Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

460

Bonne journée. Alors, le prochain intervenant, monsieur Georges Legendre, s'il vous plaît. Monsieur Legendre n'est pas là. Alors, monsieur Charles-Antoine Drolet de l'UQCN. Monsieur Drolet? Non. Pour la municipalité de Stoneham, madame Julie Pinard, Stoneham-et-Tewkesbury naturellement, excusez. Alors, bienvenue madame Pinard.

465

Mme JULIE PINARD :

Merci beaucoup. Alors, ma première question, afin de pouvoir évaluer concrètement le degré d'amélioration de la qualité de vie auquel les résidents du tronçon des kilomètres 60 à 74 peuvent s'attendre avec la construction d'une nouvelle route, est-ce qu'il serait possible d'avoir des statistiques sur les plaintes de bruit que les citoyens de Stoneham vivant près du boulevard Talbot, là, dans le tronçon sud, auraient formulées concernant l'autoroute et le boulevard Talbot avant, pendant et après les travaux?

470

LA PRÉSIDENTE :

475

O.K. Monsieur Bergeron, je ne sais pas si ça va chez vous quand il y a des plaintes, comment ça fonctionne?

M. LUC BERGERON :

480

Oui, on a un système de gestion des plaintes, mais on ne pourrait pas donner cette information-là.

485

Dans les années 93... la nouvelle autoroute a été inaugurée en 95, c'est-à-dire le tronçon avant celui de l'an dernier et à l'époque, on ne cumulait pas ce type de plaintes là, donc on ne peut pas avoir l'information.

LA PRÉSIDENTE :

490 Puis depuis, est-ce que depuis il y a eu...?

M. LUC BERGERON :

495 On le fait depuis un an.

LA PRÉSIDENTE :

Depuis un an seulement?

500 **M. LUC BERGERON :**

Oui, par axe et...

LA PRÉSIDENTE :

505

Puis est-ce qu'on pourrait avoir quand même ceux...?

M. LUC BERGERON :

510 On me dit, là, qu'on a fait une vérification chez nous, depuis un an on n'a eu aucune plainte.

LA PRÉSIDENTE :

515

O.K.

Mme JULIE PINARD :

520 Verbale et écrite?

M. LUC BERGERON :

Verbale.

525 Mais on n'a pas eu aucune plainte écrite, il y a eu des plaintes verbales parce qu'on est allés rencontrer la population et certaines personnes nous ont dit : «Oui oui, je vis des problèmes de bruit.»

530 C'est pour ça qu'on me dit que... souvent parce que les gens nous formulent une plainte sur le bruit, on va les référer à la municipalité parce que si jamais il y avait une intervention à

faire, la politique du Ministère, c'est que c'est toujours une intervention à frais partagés, 50-50 avec les municipalités.

535 Donc, on va les référer à la municipalité en disant, bien si la municipalité juge que c'est suffisamment grave pour intervenir, à ce moment-là on s'entend avec la municipalité pour réaliser une étude, c'est conjointement, là, réalisé. Mais on me dit qu'il n'y a pas eu de plaintes écrites, il y a eu des plaintes verbales, mais parce qu'on a rencontré la population dans le cadre du projet.

LA PRÉSIDENTE :

540

Madame Pinard, j'ai envie de vous retourner la question : est-ce que vous êtes au courant si à la municipalité de Stoneham-Tewkesbury il y a eu des plaintes à cet effet-là, officiellement?

Mme JULIE PINARD :

545

Absolument.

LA PRÉSIDENTE :

550

Oui?

Mme JULIE PINARD :

555

Et je vous dirais que ça va faire l'objet d'une partie du mémoire également.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Donc, vous pourrez déposer...

560

Mme JULIE PINARD :

565

Parce que, bon, je peux répondre au nom de la municipalité, là, depuis la construction de la nouvelle route, il y a beaucoup de gens qui se sont plaints du bruit que l'autoroute amenait auprès de leur résidence. Donc, il n'y a pas eu pour la plupart de diminution de la quantité de bruit.

LA PRÉSIDENTE :

570

Est-ce que vous pouvez nous déposer des statistiques vous aussi ou vous voulez les déposer au moment du mémoire?

Mme JULIE PINARD :

575

Ça va faire partie du mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

580 **Mme JULIE PINARD :**

... on n'a pas de statistiques comme telles nous autres aussi, c'est...

LA PRÉSIDENTE :

585

Parfait.

Mme JULIE PINARD :

590

... il faudrait fouiller un peu plus.

LA PRÉSIDENTE :

595

Merci. Alors, votre deuxième question, madame Pinard?

Mme JULIE PINARD :

600

Depuis le début de l'audience, le promoteur et plusieurs intervenants parlent du projet comme étant exceptionnel et d'une ampleur jamais vue au Québec, une première, autant du point de vue technique que du point de vue du nombre d'expropriations.

605

Ça fait environ 30 ans que les citoyens de Stoneham entendent parler de réaménagement ou de construction de route dans la vallée, environ 30 ans que les citoyens vivant près du boulevard Talbot s'attendent un jour ou l'autre à être expropriés. Le projet aujourd'hui à l'étude implique des citoyens qui ne s'étaient jamais figuré être un jour expropriés.

610

Ma question : étant donné le caractère hors du commun du projet duquel découlent des impacts sociaux très importants, est-ce que le promoteur pourrait envisager de faire une autre première, si je peux m'exprimer ainsi, en mettant en place des mécanismes exceptionnels afin de réduire le traumatisme social et en offrant une aide directe et de première ligne à la municipalité dans ses efforts pour offrir des possibilités de relocalisation qui correspondent aux attentes des citoyens touchés?

LA PRÉSIDENTE :

615

Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

620 Bien, on a déjà démontré cette semaine qu'il y a toutes sortes de mesures qui sont déjà exceptionnelles. On parlait hier que les bassins de captation c'est une première au Canada. On parlait qu'il y a un système de suivi puis de surveillance environnementale qui sont quasiment des premières.

625 Il y a une collaboration, je dois dire, assez exceptionnelle entre le Ministère, les organismes environnementaux qui sont la Fapaq, la Séqaq, Pêches et Océans Canada. C'est des communications qu'on n'avait pas avant. Donc là, encore là il y a déjà des mécanismes exceptionnels.

630 Maintenant, on ne peut pas... je comprends la question... la question de l'expropriation, des impacts, des dédommagements, nous, on travaille en fonction d'une loi. Je dis «nous», l'ensemble de l'appareil de l'État travaille avec une loi qui s'appelle la Loi sur l'expropriation puis on ne peut pas aller au-delà de cette loi-là.

635 Maintenant, la collaboration du ministère des Transports auprès de la municipalité de Stoneham-Tewkesbury, on leur a offert notre collaboration depuis le tout début. On travaille avec elle depuis le début. Je ne pense pas que la municipalité puisse nous reprocher d'avoir négligé quelque problème qu'elle nous a soulevé jusqu'à maintenant. Je pense qu'on a essayé de donner... suite à l'ensemble des préoccupations qu'elle nous a exprimées, celui-là comme
640 d'autre.

Je n'ai pas de problème à imaginer qu'on puisse travailler avec la municipalité pour résoudre des problématiques que je comprends qui peuvent être, bon... et problématiques puis pour certaines personnes inquiétantes.

645 Mais il ne faudra pas s'attendre qu'on puisse dédommager des citoyens ou qu'on puisse aller au-delà des lois qui nous gouvernent. On va devoir gérer ça en fonction de ce qui est déjà présent à l'intérieur de nos balises. La municipalité peut être assurée que le ministère des Transports va collaborer avec elle à tenter de régler le plus possible les problèmes.

650 D'ailleurs, hier, ça a passé rapidement, là, mais dans une des mesures de suivi, on a proposé de créer un comité de suivi des travaux avec la municipalité, des citoyens, des riverains, des commerçants justement durant la construction pour essayer de voir s'il y a des irritants, s'il y a des choses qu'on pourrait améliorer, modifier, changer, justement pour aller dans le sens de
655 madame Pinard d'essayer d'amoindrir les impacts durant la construction, que ce soit en termes de circulation, de bruit, de poussière et cetera, là.

Donc, on s'engage facilement... je n'ai aucun problème à imaginer qu'on va travailler effectivement avec la municipalité pour essayer d'améliorer la situation.

660

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Merci madame Pinard.

665 **Mme JULIE PINARD :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

670

Alors, je vais appeler maintenant *Yannick* Duchesne, s'il vous plaît. Bienvenue monsieur Duchesne.

M. JANNICK DUCHESNE :

675

Bonjour madame Girard. C'est Jannick Duchesne.

LA PRÉSIDENTE :

680

C'est Jannick, O.K.

M. JANNICK DUCHESNE :

Oui.

685

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

690 **M. JANNICK DUCHESNE :**

Madame Girard, ma première question, moi ça fait quatre ans que j'habite à Stoneham, j'habite la crue Crawford.

695 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

M. JANNICK DUCHESNE :

700

Et puis il y a eu déjà des personnes qui ont posé des questions, mais moi, c'est au niveau du bruit.

LA PRÉSIDENTE :

705

Oui?

M. JANNICK DUCHESNE :

710 On vient de parler... on vient juste de dire qu'on pourrait faire une première étant donné
que c'est un projet qui ne s'est jamais vu au Québec, c'est gros, c'est beau, moi je suis en faveur
aussi de ce projet-là, sauf que je me dis : est-ce qu'on ne pourrait pas profiter de l'occasion pour
augmenter la qualité de vie des citoyens de ce secteur-là en faisant des mesures pour diminuer
le son?

715 Je le sais qu'il y a eu une étude en 2002, je l'ai lue, mais en 2002, si ma mémoire est
bonne, le McDo n'était pas tout à fait encore en activité puis en plus de ça, l'année dernière ils
ont fait un gros stationnement à côté. Je me dis peut-être que s'ils referaient l'étude de son, il y
aurait sûrement des changements parce que moi, en quatre ans, j'ai vu que le son vraiment a
720 augmenté.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

725

M. JANNICK DUCHESNE :

On a même pris une décision majeure l'année dernière, c'est carrément de vendre et de
déménager. Mais je me dis ceux-là qui vont rester, ça va être l'enfer. Donc, est-ce que le MTQ
730 pourrait... c'est plate à dire, mais recommencer peut-être l'étude, vérifier puis peut-être penser la
possibilité d'en faire un mur... le mur bleu qu'on voit, d'en faire un de l'autre côté en même
temps?

LA PRÉSIDENTE :

735

O.K. Monsieur Bergeron, est-ce que, entre autres, les mesures que vous avez
effectivement sont avant l'installation, là, du McDo ou l'agrandissement du stationnement?

M. LUC BERGERON :

740

Écoutez, une chose demeure, là, on veut être clairs, là. La route est là depuis 50 ans, on
l'a dit, elle a été construite à la fin des années 40, donc 60 ans, puis les citoyens qui vivent le
long de la route 175, là, le tracé, la nouvelle route, là, elle s'éloigne de chez eux. Je comprends
qu'ils aimeraient ça vivre aussi en campagne le long de la route, là, mais la voie de
745 contournement, le choix technique qui a été fait, c'était pour améliorer la qualité de vie de 350
résidences sur 466.

Donc, c'est un bénéfice induit, là, c'est que... donc dire, en plus de ça... d'abord, on ne
peut pas faire de mur antibruit pour protéger ces maisons-là, il n'y a pas d'espace. Donc, tous
750 ceux qui sont le long de la 175, on ne peut pas améliorer leur sort.

La politique du Ministère, je l'ai répété hier puis je l'ai répété la semaine dernière, c'est
qu'elle s'applique à l'ensemble des projets sur le territoire du Québec, que ce soit la ville de

755 Montréal, aux Îles-de-la-Madeleine ou à Stoneham, la politique elle est bien connue, elle est connue du ministère de l'Environnement, c'est qu'on intervient lorsque les impacts sont forts... moyens et forts.

760 Vous voyez ici, là, toutes ces habitations-là, là, ça veut dire qu'en 2018... c'est ça que ça veut dire, là, le vert, là, ce n'est pas aujourd'hui, là, en 2018 ces gens-là vont avoir encore moins de bruit qu'aujourd'hui. Je ne sais pas ce qu'on peut faire de plus, là.

765 Je comprends bien, là, j'ai rencontré la population de Stoneham à quatre reprises à date, on les a rencontrés le 21 et 23 février de 10 h du matin à 10 h du soir. Je comprends bien que ces gens-là sont inquiets, je comprends, mais il n'en reste pas moins que le résultat final c'est que ces gens-là vont vivre en 2018 une situation qui est moins problématique qu'aujourd'hui. Je pense qu'il faut le dire, là. Je comprends que vous aimeriez peut-être ça ne pas avoir ce bruit-là, mais on a un exemple ici, là.

770 Donc, cette maison ici, par exemple, là, aujourd'hui elle vit avec un niveau de bruit de 56 puis en 2018 on va être à 55, malgré l'augmentation de 3000 véhicules par jour -- je pense que c'est ça que ça donne, là -- 30 % d'augmentation de véhicules, donc environ 3000 véhicules par jour de plus en 2018 prévus puis malgré ça, on va être à 55 décibels versus 56.

775 Je comprends que vous voudriez qu'on rajoute par-dessus ça... mais on ne peut pas installer un mur, là, ou une butte, on n'a pas de place, là.

M. JANNICK DUCHESNE :

780 O.K. Madame Girard, si ce n'est pas une butte, ça peut être d'autre chose. Ça peut être la plantation... je pense que vous avez plein d'idées pour baisser le son, mais même on part de 56 à 55, ce n'est même pas perceptible pour l'humain.

785 Je veux dire, vous faites un super beau projet présentement, pourquoi pas en profiter pour faire une première en même temps pour dire : «On a fait une autoroute puis en plus, on a vraiment augmenté la qualité de vie des gens au niveau du son»?

790 Je le sais que ça ne s'est pas fait ailleurs puis je le sais que vous pouvez me dire que si vous commencez à le faire pour nous autres, il va falloir que vous le fassiez pour tous les autres, mais on avance, on évolue.

LA PRÉSIDENTE :

795 Attendez, monsieur Duchesne, on va essayer... bien, pour ce qui est de cet aspect-là, là, vous avez eu une réponse du ministère des Transports. Mon collègue aurait une question aussi.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

800 Monsieur Bergeron, si on veut installer un écran, par exemple, quelles sont les... en fait, les réductions possibles qu'on peut avoir avec un écran et en fonction de quel type d'écran? Par exemple, si on pense à un talus, si on pense à un mur ou à une plantation, quelles sont peut-être brièvement, là, les exigences qui sont nécessaires pour réduire suffisamment le bruit?

M. LUC BERGERON :

805 Là, vous allez nous obliger à passer la capsule! Bien écoutez...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

810 Bien, écoutez...

M. LUC BERGERON :

815 ... une plantation, là, il faut oublier ça, c'est au-delà de 100 mètres d'arbres de profond pour que ça ait un effet significatif sur le bruit. Ce n'est pas une rangée d'arbres ou des arbustes qui vont, bon...

820 Au niveau d'une butte antibruit, ça rentre dans le modèle puis c'est une question de vitesse, de typologie des véhicules, l'environnement, le niveau de... les courbes de niveau et cetera, là, qui font en sorte qu'à certains endroits ça va nous prendre un bouton d'à peu près trois mètres de haut, à d'autres endroits, ça va prendre un mètre parce que notre objectif, c'est de ramener le niveau de bruit à un niveau inférieur à 55.

Je vais demander à monsieur Stevens de compléter.

825 **M. CLAUDE STEVENS :**

830 Bonjour. C'est pour préciser que la capsule... un des éléments qui est couvert dans la capsule, c'est à l'effet que le silence à toute fin pratique n'existe pas dans la nature et c'est ça qu'il faut comprendre au niveau sonore. Et c'est une notion qu'on ne pense pas. On pense que dans sa chambre à coucher c'est 0 dB, alors que ce n'est pas le cas. Et c'est pour ça que...

LA PRÉSIDENTE :

835 Regardez, monsieur, passez-la donc la capsule, c'est cinq minutes, 10 minutes?

M. LUC BERGERON :

C'est 13 minutes.

840 **M. CLAUDE STEVENS :**

C'est 12-13 minutes, oui.

LA PRÉSIDENTE :

845

Est-ce que, monsieur Duchesne, est-ce que pour vous ça serait intéressant de savoir exactement ce qu'il en est, parce que ça fait quelques questions qu'on a sur le bruit?

M. LUC BERGERON :

850

Madame, j'aimerais ça vous donner une information, on a un sonomètre ici, là...

LA PRÉSIDENTE :

855

Oui?

M. LUC BERGERON :

860

... actuellement, le niveau de bruit c'est 60.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

865

M. LUC BERGERON :

Puis là, on dit qu'il y a 55. Ça fait que le niveau de bruit hier, on l'a mesuré de 7 h à 10 h, la moyenne a donné 60, la veille 64 quand il y avait 350 personnes dans la salle, là, la moyenne était de 64.

870

LA PRÉSIDENTE :

Le *peak* hier, quand je vous ai interrompu avec monsieur Simoneau, c'était combien?

875

M. LUC BERGERON :

C'était peut-être 75!

LA PRÉSIDENTE :

880

O.K. Excusez-moi! Allez-y, présentez-nous donc votre capsule, on va faire rapidement puis de toute façon, on va avoir le temps de passer tout le monde cet après-midi quand même.

M. LUC BERGERON :

885

Nous sommes convaincus qu'avec la capsule qu'on va présenter...

LA PRÉSIDENTE :

890 Pour une meilleure compréhension.

M. LUC BERGERON :

895 ... je pense que les gens vont bien comprendre.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Allez-y.

900 **DOCUMENTAIRE SUR LE BRUIT ROUTIER**

M. LUC BERGERON :

905 Vu que le gros bout est fait, nous permettriez-vous de faire un petit graphique qui va permettre d'illustrer ce qu'est un impact faible, moyen ou fort? Parce que peut-être pour les gens qui ont regardé ça, peut-être qu'on se pose la question c'est quoi un impact faible, moyen ou fort, là? On a un petit graphique. On va vous le présenter, là, ça prend 30 secondes, là.

M. MARCEL GAGNÉ :

910 Madame la Présidente...

LA PRÉSIDENTE :

915 Oui, allez-y.

M. MARCEL GAGNÉ :

920 O.K., c'est la grille effectivement qu'on a présentée tantôt dans le vidéo en tant que tel, au niveau vertical, on retrouve la situation actuelle; au niveau horizontal, la situation future, 10 ans après l'ouverture ou la mise en service de l'infrastructure visée, et les limites d'application de la politique en fait de construction de mesures d'atténuation, c'est la ligne noire qui est ici.

925 Donc, pour une situation... plutôt représenter un peu l'intérieur de la grille, ce qui est en blanc ici c'est une situation où est-ce qu'on a une diminution sonore. Dans ce cas ici, on peut l'illustrer justement, une résidence qui serait à 64 et qui, après 10 ans, au niveau de la simulation, on se retrouve à 58, il y a effectivement diminution sonore. Donc, l'impact est bénéfique pour la résidence en tant que telle. Il n'y a pas de mesure, bien entendu, de visée à ce moment-là.

930 Pour une deuxième situation où une résidence serait à 61 en partant et que la simulation procure une augmentation jusqu'à 63 dBA, il y a effectivement une augmentation, mais ça

demeure quand même un impact faible. Il n'y a pas de mesure d'atténuation de prévue à ce moment-là non plus.

935 L'autre situation, résidence encore de 58 qui va grimper, si on peut dire, au niveau sonore jusqu'à 62, on se retrouve à ce moment-là dans la zone de ce qu'on appelle impact moyen, à ce moment-là, il y a aurait implantation d'une mesure d'atténuation si techniquement c'est possible.

940 Et la dernière des situations, la logique est là, 55 à 65, c'est un impact fort, là aussi il y aurait implantation d'une mesure d'atténuation.

945 Donc, ce que monsieur disait tantôt, il se retrouvait présentement ou toute la partie Stoneham se retrouve du côté est de la route... ouest c'est-à-dire, je m'excuse, ils sont tous dans la zone de diminution. Donc, dans la politique du Ministère, même si techniquement on pourrait le faire, la politique fait en sorte qu'on n'intervient pas à ce moment-là.

LA PRÉSIDENTE :

950 O.K. Merci. Alors, peut-être... monsieur Duchesne, vous avez eu la réponse à votre question?

M. JANNICK DUCHESNE :

955 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez intervenir lors de votre mémoire par des recommandations.

960 **M. JANNICK DUCHESNE :**

Parfait. Merci madame Girard. Juste un point...

LA PRÉSIDENTE :

965 Oui.

M. JANNICK DUCHESNE :

970 ... pour éclaircir. Donc, ils n'envisagent pas de faire une autre étude plus récente, si j'ai bien compris?

LA PRÉSIDENTE :

975 Oui, c'est ça. Tout à l'heure j'ai posé la question, par contre, me répondre là-dessus, est-ce que les évaluations qui ont été faites de toute façon vont être refaites ou...? Parce que

monsieur parlait du fait que si les mesures ont été prises en 2002, depuis il y a eu l'installation du McDo et l'agrandissement du stationnement.

980 **M. LUC BERGERON :**

Le McDonald's ce n'est pas le ministère des Transports, ça. S'il y a une implantation d'une industrie ou d'une usine, c'est une responsabilité de la municipalité. À ce moment-là, la politique... c'est pour ça qu'on disait tantôt qu'on intervient à frais partagés parce qu'on estime au Ministère que la municipalité, via son schéma d'aménagement a une responsabilité. Donc, dans ce cadre-ci ce n'est pas la route qui est en cause, c'est le McDonald's. Le McDonald's c'est une responsabilité qui ne nous appartient pas.

985
Je comprends qu'il y a un impact, mais il n'est pas imputable au ministère des Transports. S'il s'installe une usine d'automobiles, ce n'est pas le ministère des Transports qui compense l'impact de l'implantation de l'usine. Il revient au promoteur ou à la municipalité de protéger les riverains qui sont impactés par cette infrastructure-là qui vient d'être installée.

995 **LA PRÉSIDENTE :**

Pour ce qui est de toute façon de la responsabilité du ministère des Transports en regard de la route qui va être construite, on comprend que de toute façon, il va y avoir des mesures sonores qui vont être prises avant et après... avant le début des travaux, une fois que les plans et devis seront déterminés?

1000

M. LUC BERGERON :

1005 Tout à fait, juste pour illustrer ce que je dis, on peut bien refaire l'exercice, mais trois décibels... une différence de trois décibels sur le réseau routier nécessite de doubler la circulation.

LA PRÉSIDENTE :

1010 Hum hum.

M. LUC BERGERON :

1015 Donc, vous comprendrez que la donnée de 2002, elle est tout à fait valable en 2005, là. On pourrait tout refaire les exercices la journée où on va ouvrir le réseau routier, mais ça ne donne absolument rien, on le disait dans le vidéo, trois décibels l'oreille humaine ne perçoit pas la différence, ce qui fait en sorte que la valeur de 2002, je ne parle pas aux alentours du McDonald's qui n'existait pas... je ne sais pas quand est-ce que ça a été ouvert, là, mais ça ne voudrait pas la peine de refaire l'exercice parce que les données seraient exactement les mêmes.

1020

LA PRÉSIDENTE :

1025 Je comprends bien, monsieur Bergeron, mais ce que je veux dire, de toute façon je parlais du fait qu'une fois le tracé déterminé avec les plans et devis, il y a des aspects qui pourraient changer à certains endroits.

Monsieur Duchesne, ça va. Votre deuxième question?

1030 **Mme RUTH LAMONTAGNE :**

Madame la Présidente...

M. LUC BERGERON :

1035 On me donne une information qui...

LA PRÉSIDENTE :

1040 Excusez, un instant, oui?

M. LUC BERGERON :

1045 ... qui est importante pour monsieur : ça va même le défavoriser. Admettons qu'il y a plus de bruit aujourd'hui, donc là on prend une donnée qui est plus basse que la réalité, donc le modèle va vous aider, dans 10 ans la donnée va être plus basse. Si on la défonce, on va devoir intervenir, donc même la situation va vous aider.

LA PRÉSIDENTE :

1050 Excusez, madame Lamontagne.

Mme RUTH LAMONTAGNE :

1055 Oui, bonjour Madame la Présidente. Je veux simplement signaler qu'au ministère de l'Environnement, on documente... on a dans notre analyse des impacts, on documente effectivement les impacts du climat sonore. On n'a pas de normes concernant le bruit routier, la pratique actuelle à venir jusqu'à présent, c'est basé sur les normes de la Société canadienne d'hypothèques et de logement qui effectivement prenait un Leq 24 heures avec une norme de 55 dBA.

1060 Par contre, tout récemment il y a des normes qui ont été produites par l'Organisation mondiale de la santé et qui sont différentes... l'indice est différent et les indices qui sont utilisés ne sont plus des Leq 24 heures, mais bien des Leq sur des périodes différentes de la journée pour considérer le jour, le soir et la nuit.

1065

1070

Donc, lorsqu'on consulte nos partenaires au niveau de la santé, ce sont... les résultats qui sont obtenus pour documenter le climat sonore actuel et pour les prévisions à venir sont comparés à ces normes-là, à ces recommandations-là de l'Organisation mondiale de la santé. Ça a fait l'objet d'un consensus international puis ça s'appuie sur un nombre considérable de références.

1075

Alors, je veux aussi souligner que lors de l'audience publique sur Du Vallon, le ministère des Transports s'est engagé finalement à réviser sa politique sur le bruit routier pour tenir compte de l'avènement de ces normes-là, là, qui sont récentes, là, qui datent de 2000.

1080

Alors nous, quand on examine le dossier, on n'examine pas uniquement... on ne se fie pas... on ne les compare pas uniquement à cette norme-là de 55 dBA Leq 24 heures. Parce que comme vous l'avez mentionné tout à l'heure, c'est qu'on n'a pas les bruits, les pointes de bruit ne sont pas là-dedans, on veut protéger le sommeil, alors un Leq 24 heures, ça ne dit pas du tout qu'est-ce qui se passe au niveau des événements qui peuvent déranger pour le sommeil.

1085

Puis on diffère un petit peu aussi quant à notre analyse, quant aux impacts qui sont évalués avec la grille qu'on vient de nous présenter, on n'est pas toujours en accord avec cette méthode-là qui détermine qu'on intervient seulement au niveau des impacts moyens et forts.

1090

Je prends un exemple, si vous avez un riverain qui a actuellement un climat sonore de 40 dBA et il faudrait qu'on monte à 55 dBA, on pourrait partir de 40 dBA à 55 dBA et ça serait toujours un impact faible, alors que l'augmentation du bruit est de 15 dB, ce qui est très très très élevé.

Alors, selon la politique du ministère des Transports, on ne donnerait pas d'atténuation à ce résident-là. Alors voilà, ce sont des éléments, nous, qu'on évalue.

1095

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'on peut considérer, à ce moment-là, qu'au moment de l'autorisation du décret par le ministère... c'est-à-dire des recommandations qui seraient faites pour le décret, le ministère de l'Environnement maintenant exige ces nouvelles normes de l'OMS?

1100

Mme RUTH LAMONTAGNE :

Oui, on exige... on n'a pas d'exigence, là, on n'a pas encore à ce jour de conditions de décret qui ont été libellées...

1105

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

1110

Mme RUTH LAMONTAGNE :

... dans ce sens-là pour l'exploitation.

1115 Pour la construction, on a déjà exigé à des promoteurs de respecter des climats sonores lors des travaux de construction selon les trois plages de la journée. Mais bien entendu, les normes de l'OMS ça fait partie de notre cadre de référence et les spécialistes l'utilisent, là, pour documenter l'impact, pour s'assurer, là, que les meilleures mesures d'atténuation, là, soient appliquées.

LA PRÉSIDENTE :

1120 Merci. Mon collègue aurait une petite question puis on va aller à votre deuxième question, monsieur Duchesne.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1125 Monsieur Bergeron, est-ce que vous avez établi justement les niveaux sonores en fonction des trois périodes que madame Lamontagne nous a parlé, c'est-à-dire une période de jour, une de soir et une de nuit? Est-ce que c'est les données que vous avez.. les niveaux que vous avez calculés actuellement?

1130

M. LUC BERGERON :

Bon, je ne voudrais pas partir de débat avec le ministère de l'Environnement, là, parce que ce débat-là, on l'a fait sur Du Vallon.

1135

LA PRÉSIDENTE :

Mais juste pour savoir...

1140 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste pour savoir si vous avez ces données-là à titre d'information?

LA PRÉSIDENTE :

1145

... si vous avez ces données-là.

M. LUC BERGERON :

1150 Bon, je ne suis pas le spécialiste du bruit du Ministère, mais ce que je sais dans le contexte du bruit, c'est que nous n'avons pas adopté la norme de l'OMS. Ce qu'on a dit dans le cadre de Du Vallon c'est qu'on s'était engagés à revoir nos pratiques parce que la politique date de 98 et à l'époque on considérait que c'était les meilleures pratiques dans le monde. On a calqué les meilleures pratiques dans le monde. On dit sept ans plus tard, les pratiques ont évolué, on s'était engagés à revoir la...

1155

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais monsieur Bergeron, je ne veux pas faire de débat sur ce sujet-là.

1160

M. LUC BERGERON :

Bien, je ne peux pas...

1165

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... c'était pour savoir si vous avez les données...

LA PRÉSIDENTE :

1170

Est-ce que vous les avez ces données-là?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1175

... est-ce que vous les avez ou vous ne les avez pas? C'est la question que...

M. LUC BERGERON :

Monsieur Gagné.

1180

M. MARCEL GAGNÉ :

Dans les faits, on ne les a pas.

1185

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

M. MARCEL GAGNÉ :

1190

La méthodologie utilisée pour l'analyse qui a été faite là, c'est une Leq 24 heures, ce n'est pas un Leq DN de jour et nuit, là, ou de soirée, là, ce n'est pas ça, c'est Leq 24 heures.

1195

Et d'un autre côté aussi, il faut considérer d'autre chose, c'est que la grille d'analyse des impacts est basée sur un Leq 24 heures. Si on avait une différenciation jour et nuit, il faudrait peut-être aussi la reprendre.

LA PRÉSIDENTE :

1200 O.K .

M. MARCEL GAGNÉ :

1205 Donc, avant d'avancer trop vite au niveau de la méthodologie, il faut aussi voir le côté impact, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1210 Puis là, j'imagine, que si vous voulez faire des simulations sur des périodes de nuit ou de soirée, il faut à ce moment-là que les débits en fonction de la période que vous analysez?

M. MARCEL GAGNÉ :

1215 C'est à peu près ça aussi, c'est de vérifier les heures de volume de circulation et d'adapter à ce moment-là les dBA qui sont calculés et de les modifier en fonction du nouveau registre, si on peut dire.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1220 O.K. Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1225 Merci. Votre deuxième question, monsieur Duchesne?

M. JANNICK DUCHESNE :

1230 Oui Madame la Commissaire. On a parlé beaucoup des compensations qui vont être offertes à certains citoyens à cause des désagréments qu'il va y avoir. Moi, c'est pour peut-être l'autre côté de la médaille ou un autre côté de la balance, ma question va comme suit : étant donné qu'il m'apparaît difficile de connaître l'information juste par les différents médias, pour garder une certaine confiance dans tout ce projet-là qu'on trouve vraiment magnifique, est-ce que le MTQ me permettrait de savoir, au niveau vraiment de ce projet-là, qu'est-ce qui s'est vraiment passé avec le CRE, au niveau des compensations qui voulaient être offertes?

1235 On parle de compensations des citoyens puis à un moment donné on a parlé aussi dans les journaux de compensations envers les organismes. Est-ce qu'il y a certaines négociations comme ça qui se font et en particulier du CRE, Madame la Commissaire?

1240 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, monsieur, ça a déjà été abordé à Saguenay, le premier soir de l'audience. Peut-être répéter, monsieur Bergeron, ce qu'il en est.

1245 **M. LUC BERGERON :**

Le ministère des Transports a accepté de faire un exercice de médiation avec les quatre organismes qui avaient fait une demande d'audiences publiques pour la partie nord de la réserve faunique des Laurentides, donc de 84 à 227.

1250

L'ouverture qui avait été faite par le Ministère, c'était de dire à ces quatre organismes-là : «S'il y a des choses que vous voulez qu'on améliore, s'il y a des mesures de compensation ou des mesures environnementales que vous aimeriez voir ajoutées, on est ouverts à les... à en prendre en compte.»

1255

Je n'ai pas assisté aux rencontres, mais ce que je sais, c'est que les organismes ou le CRE, le Conseil régional de l'environnement de Québec, a plutôt senti le besoin de demander une compensation financière dans un fonds environnemental, ce que le ministère des Transports a refusé.

1260

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1265 **M. LUC BERGERON :**

Parce que nous, on estimait qu'on avait déjà dans le projet des modes de compensation qui compensaient, là, les pertes d'habitats ou les ... qui étaient déjà prévues, donc on estimait que... -- maintenant, on aurait été ouverts à... si ça avait été les demandes peut-être à rajouter des mesures environnementales, des mesures de mitigation, des mesures de compensation, mais pas en mode monétaire.

1270

M. JANNICK DUCHESNE :

1275

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1280

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

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1285

Bonjour Madame la Présidente, madame, messieurs.

LA PRÉSIDENTE :

1290 Votre première question, monsieur Lelièvre?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1295 À propos du mont Wright, pourquoi pas une passerelle légère, surtout pas en béton, au lieu d'un tunnel qui favoriserait la criminalité comme dans d'autres villes?

LA PRÉSIDENTE :

1300 O.K. Donc, le passage à piétons pour...

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Passer...

1305

LA PRÉSIDENTE :

... passer en dessous. Monsieur Bergeron?

1310

M. LUC BERGERON :

1315 Bon, on a entendu... je disais tantôt que les rencontres qu'on a faites avec la population nous ont permis de nous-mêmes nous sensibiliser à l'environnement du milieu et ce qu'on nous a toujours servi, c'est que pour les gens de Stoneham, le paysage, la protection du paysage était une valeur fondamentale et il nous apparaît qu'une passerelle, ce n'est pas l'équipement idéal comme protection de paysage, d'une part.

1320 D'autre part, l'expérience du ministère des Transports en matière de passerelles, on en a implantées dans les années 70, 75 et ça a été des échecs dans tous les cas. C'est-à-dire que les usagers... les piétons se refusent à utiliser une passerelle, on en a une à l'Université Laval qui est là depuis 25 ans et il n'y a jamais personne qui circule sur la passerelle.

1325 Les gens préfèrent passer à travers l'autoroute, passer avec le vélo sur le dos par-dessus le New Jersey parce que les citoyens se rebutent à monter des escaliers, c'est au grand vent, l'automne, l'hiver il fait froid. Donc, les passerelles, c'est... donc, pour ces deux raisons-là on a rejeté la passerelle et on a préféré identifier un tunnel.

1330 Dans les tunnels -- là aussi on apprend -- on sait très bien aujourd'hui que les tunnels, si on veut qu'ils soient attractifs pour les usagers, les piétons, ils doivent être éclairés, l'approche doit être très bien... ça doit être très ouvert, ça doit être paysagé et cetera et cetera.

Donc, il faut revoir notre contexte des tunnels du passé où c'était foncé, c'était noir, c'était... les gens avaient peur, donc c'est ça qu'on va implanter, là. Donc, un tunnel qui va être

1335 intéressant, qui va être ouvert, qui peut être éclairé, donc qui va permettre, là, un accès tout à fait sécuritaire. Et ça s'intègre mieux dans l'environnement qu'une passerelle.

LA PRÉSIDENTE :

1340 Merci. Votre deuxième question, monsieur Lelièvre?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1345 Pour les accès forestiers, je trouve que c'est excessivement dangereux et même presque suicidaire. Un camion chargé double avec 18 vitesses minimum, ça lui prend un kilomètre pour atteindre la vitesse d'environ 60 kilomètres/heure. Il faudrait ne pas être trop dogmatique pour ne pas avoir de voie de service parce qu'un camion qui sort sur l'autoroute avec un chargement comme ça, avant qu'il ait pris 60 kilomètres/heure... puis là, je parle sur un terrain planche, je ne parle pas sur un terrain qui serait légèrement en montant.

1350 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1355 Donc, je trouve que c'est... en tout cas, celle-là je la trouve pas mal forte.

LA PRÉSIDENTE :

1360 O.K. Ça, ça va aller dans votre mémoire, mais avez-vous une question sur l'accès?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1365 Bien oui, est-ce qu'ils peuvent regarder à faire des voies de service? C'est ça que je dis, il ne faudrait pas être dogmatique, parce qu'à l'heure actuelle, ils ont dit : «Non, on n'en fait pas.»

LA PRÉSIDENTE :

1370 O.K.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1375 On ne doit pas être dogmatique de même parce que là, il me semble que c'est... est-ce qu'on ne pourrait pas figurer que ça pourrait être fait à certains endroits et non pas nécessairement un chemin de service sur les deux bords de l'autoroute tout le long?

LA PRÉSIDENTE :

1380 O.K. Mon collègue aurait peut-être une question là-dessus aussi, en regard de la vôtre aussi.

M. ALFRED MARQUIS, commissaire :

1385 Je ne sais pas s'il y avait une réponse avant, mais c'est une question qui est un petit peu associée et... Je ne sais pas si on pourrait nous expliquer ce que va être un demi-tour dans cette route-là et en particulier pour le tournage des camions?

M. LUC BERGERON :

1390

Oui, on pourrait peut-être trouver une figure, là, qui nous permettrait... on en avait une entre 84 à 200... 80 à 200...

LA PRÉSIDENTE :

1395

Vous comprenez, monsieur Lelièvre, c'est que ce n'est pas juste la question du camion qui doit sortir, mais s'il veut aller dans... si sa sortie est vers le nord puis il veut aller dans le sud, comment il fait après?

1400

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Oui, puis il faut qu'il aille prendre l'autre...

LA PRÉSIDENTE :

1405

Oui.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1410

... puis ce qu'il y a, le temps qu'il sort d'un chemin de bois puis c'est qu'il y a, puis s'il y a un autre qui veut rentrer puis qu'il a de la misère à monter, le trafic il s'en vient lui là.

LA PRÉSIDENTE :

1415

C'est pour ça que mon collègue pose la question.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Oui oui, c'est pour ça, c'est la raison pourquoi que je pose cette question-là.

1420

M. LUC BERGERON :

Je vais vous demander à monsieur Martel... on a deux exemples ici.

1425 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui?

1430 **M. DONALD MARTEL :**

Effectivement, on en a une ici...

LA PRÉSIDENTE :

1435 Prenez votre micro, monsieur.

M. DONALD MARTEL :

O.K. Bonjour.

1440

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

1445 **M. DONALD MARTEL :**

Du 84 au 227, grosso modo on va avoir des ouvertures de terre-plein environ aux 5 kilomètres. L'endroit, l'ouverture dans le terre-plein ça ressemble à la photo qu'on a ici, là. Alors, on a une route à quatre voies ici, à chaussées séparées, avec un terre-plein central d'environ...
1450 bien, c'est la même dimension qui est marquée ici, là, environ 18 mètres. Alors, ce qui est fait, c'est qu'on a une voie de décélération pour les véhicules qui veulent s'engager dans l'ouverture du terre-plein.

L'élargissement entre les voies est fait en conséquence pour que les véhicules puissent
1455 faire un demi-tour et embarquer sur la chaussée dans l'autre direction. Lorsqu'il va y avoir des accès comme on a ici, là, un accès à partir de la terre publique envers la route, aux endroits où est-ce qu'il y a vraiment de l'exploitation forestière, dans les endroits qui ont été ciblés avec les gens de Ressources naturelles, il y a un élargissement plus large au niveau du terre-plein pour ces intersections-là en particulier.

1460

Alors au lieu, par exemple, d'être à 26 mètres ou 28 mètres centre en centre entre les chaussées, c'est des endroits où est-ce qu'on va avoir 42 mètres d'élargissement pour permettre aux camions de passer en deux étapes.

1465 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum. Puis pour l'autre section ici, c'est ce qu'on voit...?

M. LUC BERGERON :

1470

C'est au restaurant Francinette puis c'est exactement le même principe, c'est que notre préoccupation c'est que la largeur du terre-plein permette à un véhicule lourd de pouvoir être complètement à l'abri, soit d'un véhicule qui viendrait par en arrière comme ça ou par en avant comme ça, donc il faut permettre aux véhicules de pouvoir s'insérer dans la largeur du terre-

1475

plein. Donc, monsieur Martel disait que ça peut avoir jusqu'à 42 mètres de centre à centre, c'est exactement comme ça qu'on... c'est ce qu'on a à l'Étape puis c'est ce qu'on va avoir au restaurant Francinette.

LA PRÉSIDENTE :

1480

Ça va? C'est votre réponse. On attend votre mémoire.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1485

Oh, oui. Pardon madame Girard...

LA PRÉSIDENTE :

1490

Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1495

Excusez-moi. J'ai un document que j'ai fait parvenir là, puis après il est allé à madame Maude Durand à propos des viaducs, ça fait que je ne sais pas s'il vous est parvenu, mais il va peut-être vous parvenir.

LA PRÉSIDENTE :

1500

Oui, mais de toute façon, je vais prendre le temps de regarder tout ça. S'il y en a qui ont des... ce qu'on va faire, c'est qu'on va regarder cette problématique-là, soit qu'on va poser une question au promoteur par écrit ou qu'on va le déposer, ou encore, on va s'assurer que si ça a déjà été répondu, on va vous dire à quel endroit dans les verbatim retrouver la réponse.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1505

Parce que dedans... pourquoi que je ne l'ai pas présenté ici...

LA PRÉSIDENTE :

1510

Ah...

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

... la raison c'est parce que...

1515

LA PRÉSIDENTE :

... sur la beauté des viaducs?

1520

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Oui, et c'est à cause des... je crois que ça prendrait le ministère de la Culture et au moins un architecte pour répondre.

1525

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

1530

Voyez-vous? Puis comme je n'en avais pas...

LA PRÉSIDENTE :

1535

Dans le meilleur des mondes.

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Pardon?

1540

LA PRÉSIDENTE :

Dans le meilleur des mondes, je suis assez d'accord avec vous. Merci monsieur Lelièvre.

1545

M. RODOLPHE LELIÈVRE :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1550

Alors, monsieur André Fortin. Monsieur Robert Côté. Monsieur Marc Petterson. Monsieur Steve Tremblay, et madame Claudia Gauthier, hein, vous étiez ensemble? Vous avez droit à quatre questions.

1555

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1560

Allez-y, monsieur ou madame.

M. STEVE TREMBLAY :

1565

Bonjour. On peut-tu voir le kilomètre 66, pont Whalen?

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît.

1570

M. STEVE TREMBLAY :

S'il vous plaît. Chez nous, où est-ce qu'on demeure, il y a un microclimat assez spécial – c'est à matin que je me suis rappelé ça, là – il y a souvent de la *steam* fine par le pont... pas le pont, là, la condensation, là...

1575

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1580

M. STEVE TREMBLAY :

... la *steam*, l'hiver, elle peut monter très très très haut.

1585

LA PRÉSIDENTE :

Il y a une rivière, là?

M. STEVE TREMBLAY :

1590

Oui, il y a une rivière.

LA PRÉSIDENTE :

1595

C'est la rivière? Oui, O.K.

M. STEVE TREMBLAY :

Puis parce qu'on est entourés de quatre montagnes...

1600

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1605 **M. STEVE TREMBLAY :**

... il ne vente jamais le jour – bien, le jour, pratiquement jamais – ça fait que la *steam*, elle monte très haut, ça fait que s'il y a un viaduc là, ça va aller chercher ça.

1610 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

1615 **M. STEVE TREMBLAY :**

1615

Les écarts de température sont très distancés le jour et la nuit, ça gèle; le matin quand on se lève, même dans le mois de mai, on gratte nos vitres le matin. Les rosées l'été sont plus – je n'ai jamais vu ça, des rosées de même, là : le gazon, au mois de juillet, là, il est détrempe le matin quand tu te lèves. C'est bon pour les fleurs, tout ça, là, c'est parfait, là, mais pour une autoroute avec des sorties, là, je ne sais pas si ça a été étudié, ce phénomène-là ou...?

1620

Puis même, d'autres preuves à ça – la ville pourrait peut-être même le confirmer – le pont, il se fait *cabosser* 2-3 fois par année, là, parce que le monde, ils glissent, ils ont de la misère à virer, là, puis c'est un virage qui se pogne à 20 kilomètres/heure, là.

1625

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Bergeron, est-ce que ce sont des aspects – les aspects climatiques, atmosphériques, tout ça – qui ont été évalués surtout avec la question des embruns?

1630

M. STEVE TREMBLAY :

On dirait que c'est juste là que ça fait ça.

1635 **M. LUC BERGERON :**

Bien, pas nécessairement à cet endroit-là. Écoutez, la réserve faunique des Laurentides, on dit depuis le début que c'est le site... probablement le pire site en termes climatologiques au Québec. C'est là où il y a le plus de précipitations neigeuses au Québec, c'est... il y a déjà eu 9 mètres récemment versus par exemple 3 mètres à Québec. C'est en montagne, on l'a montré, on a vu des coupes, c'est... il neige, les statistiques montrent que les douze mois de l'année, il y a eu de la neige.

1640

Donc je pense qu'on est habitués de... la 175, on la gère depuis les années 40, donc je pense qu'on est habitués de gérer des infrastructures dans un climat difficile. Maintenant à la question précise, si on a étudié le principe de brouillard à cet endroit-là, non.

1645

LA PRÉSIDENTE :

1650 O.K. Mais est-ce que ce sont des éléments de toute façon dont vous tenez compte au moment de toute la question de la gestion de l'entretien ou de l'affichage, aussi, de la signalisation?

M. LUC BERGERON :

1655 Ça pourrait aller au niveau de l'affichage, par exemple on peut... ceux qui connaissent Québec savent que, par exemple, le long de Dufferin-Montmorency, à l'usine Daishowa, où il y a souvent des brouillards liés à la condensation des résidus de l'usine, donc on a installé des panneaux de signalisation qui indiquent à l'utilisateur de faire attention, qu'il y a du brouillard de...
1660 qu'il y a des brouillards. Il y a souvent l'hiver des brouillards de neige.

Nos équipes d'entretien sont souvent plus sensibles, justement, aux structures qui peuvent glacer plus facilement, donc c'est des endroits qu'on... dans nos contrats, c'est des endroits qu'on estime problématiques et auxquels l'entrepreneur doit, dans ses patrouilles,
1665 exercer une attention particulière.

On parle du matin, par exemple, c'est quelque chose que l'entrepreneur, dans son contrat, doit monitorer chaque jour. Donc l'entrepreneur est tenu de faire des patrouilles 24 heures par jour sur son réseau et on lui indique dans les contrats qu'en des endroits il y a des structures qui sont jugées problématiques, il doit faire une inspection et, à ce moment-là, si par
1670 exemple ces structures-là sont plus sensibles au gel, bien il doit faire des interventions particulières, soit en termes d'abrasifs, soit en termes de fondants.

LA PRÉSIDENTE :

1675 Merci. Monsieur Tremblay, votre deuxième...

M. STEVE TREMBLAY :

1680 Mais c'était plus parce que...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?
1685

M. STEVE TREMBLAY :

... ce n'est pas nécessairement du brouillard que ça crée, là, c'est que ça vient mouiller la surface, là...
1690

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1695 **M. STEVE TREMBLAY :**

... ça fait qu'en roulant, ça va être sur l'asphalte partout, mais en arrivant là, il y a certains... surtout le printemps puis l'automne, là, que ça fait ça, là.

1700 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Mais on comprend de la réponse du ministère du Transport, c'est que de toute façon, sur l'ensemble de cette route-là, il y a plusieurs ponceaux et ponts où le même phénomène peut se reproduire et qu'ils ont une attention particulière.

1705

M. STEVE TREMBLAY :

O.K.

1710 **LA PRÉSIDENTE :**

Et s'ils ne le savaient pas, ils viennent de l'apprendre pour le 66.

M. STEVE TREMBLAY :

1715

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1720

Ça donne une information particulière... supplémentaire qui est apportée.

M. STEVE TREMBLAY :

O.K.

1725

LA PRÉSIDENTE :

Alors votre deuxième question, monsieur Tremblay?

1730 **M. STEVE TREMBLAY :**

Oui. S'il y a des maisons – bien, il va y avoir des maisons expropriées – il y a-tu des restrictions sur le déménagement des maisons ou on peut-tu circuler sur le boulevard Talbot? Il y a-tu des grosseurs de maisons, des poids, ainsi de suite?

1735

M. LUC BERGERON :

1740 Bon. Il y a une règle d'or en déménagement, c'est que tout se déménage. C'est la responsabilité du ministère des Transports de gérer le déménagement. Donc il va y avoir des permis spéciaux, il va y avoir... s'il faut couper des lignes électriques, s'il faut couper des lignes téléphoniques pour passer, c'est le ministère des Transports qui va s'occuper de ça, donc ça fait partie de ce que j'appelais la négociation, hier, là.

1745 Si les personnes, on convient que c'est le déménagement qu'ils préfèrent, c'est le ministère des Transports qui va prendre en charge le déménagement, qui va s'organiser avec les transporteurs, les permis spéciaux. C'est la responsabilité du Ministère de A à Z.

LA PRÉSIDENTE :

1750 Votre troisième question, madame Gauthier ou monsieur Tremblay?

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

1755 Juste pour le déménagement de la maison...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1760 **Mme CLAUDIA GAUTHIER :**

... donc il y a une garantie pendant et aussi après, lorsque la maison est installée, il y a une garantie à savoir si ça a vraiment trop travaillé, on est bien protégés à ce niveau-là?

1765 **M. LUC BERGERON :**

1770 Ça, ça fait partie de l'évaluation du déménagement, c'est que tout se déménage, mais si je prends une maison de 300 ans, on va peut-être évaluer que ce serait peut-être préférable de ne pas la déménager; ou une maison qui est pleine d'annexes et de...

1775 Donc, ça c'est le Ministère qui s'organise avec le déménageur qui peut nous dire... Tout se déménage, mais tout a un prix, aussi. Donc il est fort possible que certaines propriétés, on n'aura pas avantage à les déménager. Il y a peut-être quelque chose de spécial que monsieur Lelièvre voudrait dire, là?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Lelièvre?

1780 **M. MICHEL LELIÈVRE :**

Oui, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

1785

Bonjour.

M. MICHEL LELIÈVRE :

1790

Alors il faut bien penser, avoir à l'esprit que point de vue déménagement ou point de vue acquisition d'immeubles, ce que le Ministère paie, c'est une indemnité à l'exproprié, au propriétaire. Alors cette indemnité-là va permettre... cette indemnité-là peut être basée sur un déplacement, si supposons il y a entente sur un déplacement.

1795

Alors pour ce faire, et l'exproprié et le Ministère se font faire par exemple des estimés de déplacement par des spécialistes dans le domaine qui, eux, donnent une garantie à l'exproprié comme quoi ils vont faire les travaux de déplacement de la résidence, de la bâtisse, en bonne et due forme.

1800

Alors le Ministère n'impose pas de déplaceurs, il verse une indemnité à l'exproprié, qui va lui permettre de prendre la maison et de la déplacer de façon à libérer l'emprise pour que, au moment où les travaux s'exécuteront, que la bâtisse ne se retrouve plus dans l'emprise de la route.

1805

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

M. MICHEL LELIÈVRE :

1810

Alors l'exproprié prend le déplaceur de son choix et déplace... fait déplacer, fait faire les travaux pour libérer l'emprise à une date déterminée ensemble.

LA PRÉSIDENTE :

1815

Merci. Alors votre troisième question?

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

1820

Il y a déjà eu une étude, je croirais, de contournement dans la vallée de Stoneham et qui passerait complètement à l'arrière du mont Wright. On aimerait connaître, si c'est possible, soit de déposer sur le site... on aimerait connaître les informations, les détails, soit le graphique du terrain, les parcours, les tracés de ce projet-là.

1825

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça a été étudié par le ministère du Transport? Est-ce que vous avez des documents à cet effet?

1830 **M. LUC BERGERON :**

À ce que je sache, non.

LA PRÉSIDENTE :

1835

O.K. C'est une étude qui a été faite par qui, madame Gauthier?

M. STEVE TREMBLAY :

1840

Bien ça a été souligné en début de semaine, là, que vous avez regardé ça, là, l'autre bord du mont Wright, là.

LA PRÉSIDENTE :

1845

Ah! O.K.

M. LUC BERGERON :

1850 Bien, c'est ce qu'on a expliqué lors d'une intervention de quelqu'un, c'est qu'effectivement, quand on a abordé le projet, on a fait des lignes sur... ce n'est pas... on n'a aucun tracé, aucun... on a tracé des lignes pour dire : «Où c'est qu'on pourrait passer?», puis on est vite arrivés à la conclusion qu'il y avait un seul site où on pouvait passer en contournement, c'était dans la vallée.

1855

M. STEVE TREMBLAY :

Il n'y a rien là-dessus?

M. LUC BERGERON :

1860

Non.

LA PRÉSIDENTE :

1865

O.K. Votre quatrième question?

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

1870 Moi, ce que je me posais aussi beaucoup comme question... Je viens de l'Ontario, donc – ça fait plusieurs années que je suis ici à Québec, par exemple – donc je voyage beaucoup lorsque je retourne chez moi, donc la Transcanadienne, je la prends. Il y a de la van, il y a du

trafic, sauf qu'on constate qu'à plusieurs endroits, bon, on peut rouler à 80-90 kilomètres/heure; lorsqu'on arrive dans une municipalité, il y a réduction, il y a des voies supplémentaires pour les entrées, les sorties, donc on voit que c'est faisable.

1875

Puis ce que je ne comprends pas, c'est que pourquoi ça ne serait pas faisable à Stoneham, en dépit du fait que le projet d'autoroute a été accepté, si ça peut être modifié, à partir de 84 en montant, bon, d'avoir une autoroute, mais dans la région de Stoneham, dans la municipalité, pourquoi ça ne pourrait pas être envisageable?

1880

LA PRÉSIDENTE :

Toujours dans le principe de la voie de contournement ou plutôt dans l'axe?

1885

Mme CLAUDIA GAUTHIER :

Sur la route existante... Sur la route existante.

M. STEVE TREMBLAY :

1890

Oui, qui est l'axe.

LA PRÉSIDENTE :

1895

O.K. Alors monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

1900

Bon, c'est ce que j'ai expliqué hier, c'est qu'on comprendra facilement que lorsqu'une personne se... conduit son automobile sur le boulevard Laurier ou sur la rue Saint-Jean, on comprendra facilement qu'on ne peut pas circuler à 100 kilomètres/heure. L'environnement urbain, le champ visuel, montrent qu'il y a des piétons, des trottoirs, des véhicules, la voie est étroite et cetera. Donc en génie routier, on dit toujours que ce n'est pas les panneaux de signalisation qui fixent les limites de vitesse, c'est l'environnement urbain.

1905

Nous, on va construire une route à quatre voies séparées par un terre-plein très large, donc 18,6 mètres, deux voies de circulation, aucun accès, aucune résidence à proximité de la voie de contournement...

1910

M. STEVE TREMBLAY :

On peut-tu poser la question différemment? Parce que ça, je sais ça, là.

LA PRÉSIDENTE :

1915

Oui, allez-y donc.

M. LUC BERGERON :

1920 Non mais laissez-moi finir, là...

M. STEVE TREMBLAY :

1925 Non non, non non, je sais ça, je sais ça. Ça, je le sais.

LA PRÉSIDENTE :

1930 Je veux juste... votre question, c'était bien de savoir pourquoi ça ne passe pas dans l'axe?

M. STEVE TREMBLAY :

1935 En Ontario, il y a des voies centrales pour tourner; il y a des places qu'il y a des voies de service sur les bords, puis ça ne revole pas de partout, les morts, là.

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

1940 **M. STEVE TREMBLAY :**

Le nouveau boulevard Sainte-Anne, comment qu'il est conçu, il doit y avoir une autre hypothèse.

1945 **LA PRÉSIDENTE :**

Autrement dit – parce que je reviens à la question – ce que vous, ce n'est pas pour... mais vous proposez ça pour un tracé dans l'axe et non pas dans le contournement, c'est ça?

1950 **M. STEVE TREMBLAY :**

C'est ça, en plein ça, en plein ça.

LA PRÉSIDENTE :

1955 Bon. Donc, ce que je voudrais peut-être que vous répondiez plus précisément, monsieur Bergeron, c'est que dans...

M. STEVE TREMBLAY :

1960 Autrement dit, il y a-tu un autre...

LA PRÉSIDENTE :

1965 Attendez, monsieur Tremblay. Dans le projet qui avait été proposé entre autres dans l'axe, est-ce qu'il a été évalué cette opportunité-là, ce qui se fait ailleurs ou ce qui s'est fait par exemple sur le boulevard Sainte-Anne, d'élargir avec des voies comme ça, mais pour le garder dans l'axe?

1970 **M. LUC BERGERON :**

Je vous ai dit qu'au départ, le projet présenté en avril 2004, le projet qui a été présenté à la population, c'était une voie de contournement avec l'alternative qui est un boulevard urbain sur la 175 actuelle.

1975 Nous avons vite rejeté cette deuxième option là parce que la configuration – que ce soit le boulevard Sainte-Anne ou l'autre – en boulevard urbain avec des intersections gérées ou non par des feux de circulation... Parce qu'on a montré cette semaine qu'il y a des endroits, que ce soit le chemin Saint-Edmond ou le parc de la Jacques-Cartier, c'est des intersections situées dans le bas d'une pente dans des courbes, ce n'est pas idéal de gérer ça par un feu de circulation. Si
1980 quelqu'un... un camion a un problème de freinage, bien un feu de circulation, c'est problématique.

On a démontré que l'alternative d'un boulevard urbain sur la route 175, il y aurait à proprement dit probablement plus d'accidents qu'aujourd'hui. Peut-être la typologie des
1985 accidents serait différente : au lieu d'avoir des accidents de type frontaux mortels on aurait des accidents de collision arrière, des accidents à 90 degrés aux intersections.

Ça veut dire un boulevard urbain... ça veut dire qu'un autobus scolaire, le matin, qui prend les élèves à Stoneham, il arrête devant chaque maison. Vous savez ce qu'un autobus scolaire, ce que ça fait : les véhicules doivent s'immobiliser derrière. Sur un deux voies de circulation, la
1990 problématique on l'a vécue sur le boulevard Sainte-Anne les 20 dernières années, c'est que les gens ont de la difficulté à apercevoir l'autobus scolaire, ce qui fait en sorte que c'est très dangereux, les gens n'arrêtent pas, les gens prennent l'habitude de ne pas arrêter; quelqu'un arrête, on lui rentre dans le derrière.

1995 Donc ça fait que la typologie des accidents est différente et on a démontré qu'on aurait probablement plus d'accidents avec un boulevard urbain que la voie de contournement où notre objectif c'est de réduire de 50 % les accidents. Donc on a rejeté cette option-là.

2000 Maintenant, c'est clair qu'en termes de limites de vitesses, oui, mais c'est... notre objectif étant la sécurité routière... entre autres la sécurité routière, on a rejeté cette option-là.

LA PRÉSIDENTE :

2005 Merci. Merci. Alors il nous reste six personnes à passer; on va faire une petite pause de 8 à 10 minutes et on revient pour la fin du questionnement. Merci.

15 h 01 – SUSPENSION DE LA SÉANCE

15 h 18 – REPRISE DE LA SÉANCE

2010

LA PRÉSIDENTE :

Alors vous voulez bien vous asseoir, nous allons reprendre l'audience. Alors je vais appeler le prochain intervenant, monsieur Louis-Yves Poulin, s'il vous plaît... Monsieur Poulin?...

2015

Alors monsieur Poulin est absent, on va prendre madame Rosemary Chantal... Madame Chantal?... Monsieur Yves Blouin? Bienvenue, monsieur Blouin.

M. YVES BLOUIN :

2020

Bonjour tout le monde.

LA PRÉSIDENTE :

Alors votre première question, monsieur Blouin?

2025

M. YVES BLOUIN :

Bon, on va faire une vérification... O.K., c'est correct.

2030

Alors la première question, c'est : existe-t-il une étude sur les impacts du projet point de vue de l'écoulement des eaux de surface et de l'érosion? Il existe plusieurs zones inondables dans le bassin versant de la rivière des Hurons qui sont situées en zone urbanisée ou urbanisable, il est primordial de s'assurer que le projet n'augmentera pas les risques d'inondation ou le relief du bassin versant de la rivière des Hurons et du bassin de la rivière Noire qui est très montagneuse.

2035

De ces montagnes s'écoule l'eau de surface et souterraine qui alimente les deux rivières. Deux rivières qui suivent leur cours dans une vallée très étroite jusqu'au lac Saint-Charles. Certaines zones, dans cette vallée, secteur Stoneham, sont déjà identifiées comme inondables. Est-ce que le promoteur a tenu compte, dans son projet, de l'apport supplémentaire d'eau créé par quatre voies séparées et de la diminution du couvert forestier qui a comme fonction de rétention de l'eau des montagnes?

2040

Que peut dire le promoteur pour rassurer les résidents qui vivent aux abords des rivières et pour qui une augmentation du niveau d'eau, d'aussi peu que 10 à 15 % lors d'une crue ou lors d'une forte pluie, serait catastrophique?

2045

LA PRÉSIDENTE :

2050

Monsieur Bergeron?

M. YVES BLOUIN :

Je pourrais peut-être m'identifier...

2055

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

2060

M. YVES BLOUIN :

... vous avez donné mon nom tantôt, mais j'ai quand même travaillé pendant près de 30 ans pour la municipalité de Stoneham-Tewkesbury, alors des inondations, j'en ai vues.

2065

LA PRÉSIDENTE :

Vous connaissez ça?

2070

M. YVES BLOUIN :

Peut-être trop.

LA PRÉSIDENTE :

2075

Oui.

M. YVES BLOUIN :

Et je ne voudrais pas... là, je suis présentement à la retraite, là...

2080

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2085

M. YVES BLOUIN :

... mais je ne souhaite pas ça à d'autres, là, d'en avoir autant que ça, là. Alors on a sûrement des... on a certainement des inquiétudes quand on voit des travaux de cette envergure-là, là, qui vont se réaliser – en tout cas, on l'espère, on n'est pas contre le projet – mais on veut avoir l'assurance, là, que ces gens-là, là, n'écoperont pas.

2090

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Monsieur Bergeron, est-ce qu'il y a eu une étude hydrogéologique ou concernant justement toute la question des inondations ou de l'écoulement des eaux de surface?

2095

M. LUC BERGERON :

2100 Je m'en vais laisser la parole à monsieur Bédard, mais je serais tenté de dire au début que tout cet exercice-là des études hydrauliques, tout ça, ça va venir plus tard lorsqu'on va réaliser nos plans et devis définitifs puis qu'on va compléter nos plans de drainage, mais la municipalité nous avait déjà conscientisés au fait qu'effectivement les bassins versants des rivières étaient problématiques au printemps, puis qu'il ne faudrait pas qu'il y ait des apports supplémentaires d'eau à ces endroits-là.

2105

Je vais laisser monsieur Bédard discuter de ce point-là.

LA PRÉSIDENTE :

2110

Monsieur Bédard?

M. YVES BÉDARD :

2115

Oui, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

2120

M. YVES BÉDARD :

En fait, ces études-là ont cours en ce moment, là, parce que je suis invité aux réunions, je participe avec les ingénieurs en hydraulique, là, surtout le long de la rivière Noire. Je sais que toutes ces préoccupations-là, elles sont vraiment tenues en compte, là.

2125

Mais aussi, je voudrais ramener sur le fait que, bon, l'imperméabilisation des bassins versants peut effectivement causer des problèmes sur les temps de réaction dans les rivières, puis c'est des problèmes que la Ville de Québec a de façon importante avec la rivière Beauport et la rivière Duberger, mais ce n'est pas essentiellement à cause d'une route en particulier, c'est l'imperméabilisation des surfaces due à toutes les routes de banlieue, les toitures, les entrées de cour, enfin ça peut aller jusqu'à 70 % des sols souvent en milieu urbanisé.

2130

Dans un cas comme... qui nous regarde, on estime que l'autoroute va imperméabiliser environ 0,6 % des sols par rapport aux bassins versants. Alors ce n'est pas cet élément-là qui va changer par rapport à la réaction sur la rivière des Hurons, mais il reste que dans leur planification, les ingénieurs, au niveau de tous les ponceaux, tous les ponts, il y a toute une préoccupation des débits d'eau supplémentaire qui sont amenés.

2135

Surtout quand il y a déjà des ponceaux présents en aval qui, eux, doivent être capables de supporter des fois des nouvelles charges, alors là les études sont faites. Puis quand il faut y mettre ce qu'ils appellent des bassins d'orage, qui permettent de ralentir l'écoulement.

2140

En tout cas, je sais que l'étude est en cours, parce que je participe aux réunions, mais moi, je ne suis pas un spécialiste d'hydraulique, c'est pour ça que je ne veux pas trop m'avancer.
2145 Mais au niveau des bassins versants, les problèmes dont on parle, on les a... on en a parlé largement à Du Vallon, là, parce que c'est un problème qui est majeur dans ces milieux-là, là. Mais dans un milieu naturel comme ça, c'est beaucoup moins aigu.

LA PRÉSIDENTE :

2150 Merci.

M. CLAUDE SIROIS :

2155 Madame la Présidente...

LA PRÉSIDENTE :

2160 Oui?

M. CLAUDE SIROIS :

... je pourrais juste rajouter un petit élément, s'il vous plaît, si vous me permettez.

LA PRÉSIDENTE :

2165 Allez-y.

M. CLAUDE SIROIS :

2170 C'est qu'au niveau de la rivière des Hurons, on nous avait parlé aussi des... il était prévu que les culées de l'ancien pont, là, de la rivière des Hurons, qui sont encore sur place, qui souvent empêchent... font que les glaces, là, restent coincées, les culées seraient enlevées, donc ça va sûrement aider au passage des glaces à ce moment-là au printemps, là, à la fonte.

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Merci. Monsieur Blouin?

M. YVES BLOUIN :

2180 Parce qu'on a deux types d'inondations, si on veut, hein : on en a par effet de glace, là...

LA PRÉSIDENTE :

2185 Oui?

M. YVES BLOUIN :

2190 ... dont monsieur parle, là; on en a d'autres à l'eau claire, si on veut, là, soit en été ou au printemps plus tard.

LA PRÉSIDENTE :

2195 Oui. O.K.

M. YVES BLOUIN :

2200 Je comprends que ce qui...

LA PRÉSIDENTE :

2205 Je comprends... on a compris la réponse qu'il y a actuellement une évaluation, là, pour faire une étude de drainage pour tenir compte de ces aspects-là, à la demande entre autres de vérifications avec la municipalité qui avait soulevé la problématique. O.K.

M. YVES BLOUIN :

2210 Parce que les zones inondables qu'on a, là, sont déjà identifiées.

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

2215 **M. YVES BLOUIN :**

2220 Par contre, mettez-vous à la place d'un propriétaire, là, où l'eau fait le tour de sa résidence, il s'agit que ça monte, là, le moins, là, puis les problèmes vont être majeurs. Puis on a beaucoup de gens qui sont dans des situations comme ça.

2225 Des secteurs, là, j'en ai sur le boulevard Talbot, il y en a dans le secteur Légaré, il y en a à Plateau Laurentien, il y a sur la rue Crawford, il y a sur la Grande-Ligne, sur la rue des Hurons; puis tous ces secteurs-là, là, sont munis de fausses septiques et de puits artésiens. Tu sais, un moment donné, quand ça inonde, là...

LA PRÉSIDENTE :

Hum hum.

2230 **M. YVES BLOUIN :**

Tu sais, ça entraîne toutes sortes de choses, ça s'en va tout à la Ville de Québec, ça, là, tu sais... Il n'y a pas juste des cordes de bois qui descendent, là.

2235 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum hum.

2240 **M. YVES BLOUIN :**

Je ne sais pas si... en tout cas, pour nous autres, là...

2245 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, effectivement, c'est... vous pouvez...

2250 **M. YVES BLOUIN :**

... c'est très important...

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

2255 **M. YVES BLOUIN :**

... au niveau de la municipalité... je parle encore au niveau de la municipalité, là, au nom de la municipalité, parce que je fais partie du comité, là, de l'autoroute, j'avais été nommé par le conseil municipal. C'est pour ça, là.

2260 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Blouin. Peut-être que vous pouvez aborder aussi dans votre mémoire cet aspect-là. Votre deuxième question, monsieur Blouin?

2265 **M. YVES BLOUIN :**

2270 Bien en fait, la deuxième question, là, était plutôt... je pense qu'elle était tellement longue, ma question, là, je me demande si on ne l'a pas... si on n'a pas confondu, là. Je pense qu'on a... tout était pas mal rattaché, là...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, à la question du drainage?

2275 **M. YVES BLOUIN :**

... aux zones inondables...

2280 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

2285 **M. YVES BLOUIN :**

... et le drainage.

LA PRÉSIDENTE :

2290 Parfait.

M. YVES BLOUIN :

2295 Tu sais, ce qu'on voudrait, c'est que ça parte d'assez loin, que l'étude soit quand même assez complète, et non pas faire l'étude seulement pour la partie qu'ils vont déboiser et la route qu'ils vont faire.

LA PRÉSIDENTE :

2300 Mais c'est pour l'ensemble de la problématique du bassin versant...

M. YVES BLOUIN :

2305 Tu sais, quand on regarde une image comme ça, là...

LA PRÉSIDENTE :

2310 Oui, pour l'ensemble de la problématique du bassin versant de la rivière Noire, de la rivière des Hurons?

M. YVES BLOUIN :

Bien, c'est ce qu'on souhaiterait, on...

2315 **M. LUC BERGERON :**

2320 Madame la Présidente, conscients de cette problématique-là, la municipalité nous avait déjà soulevé... on s'était engagés, lorsque les plans et devis du drainage, des bassins de rétention, des fosses de captation, vont être plus avancés, on s'était engagés à consulter la municipalité justement pour tenter d'arrimer nos préoccupations avec les préoccupations justement d'inondations de la municipalité et donc, ça prendra la forme d'une consultation, là...

LA PRÉSIDENTE :

2325 O.K.

M. LUC BERGERON :

2330 ... pour s'assurer qu'on répond aussi aux besoins de la municipalité.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2335 **M. LUC BERGERON :**

Puis on avait même pris l'engagement de dire : «S'il fallait, pour une raison X, qu'on extensionne légèrement certains bassins de...

2340 **LA PRÉSIDENTE :**

Rétention.

M. LUC BERGERON :

2345 ... rétention», on était d'accord pour le faire aussi.

LA PRÉSIDENTE :

2350 Merci. Merci, monsieur Blouin.

M. YVES BLOUIN :

2355 C'est beau. Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2360 C'est moi qui vous remercie. Monsieur Alexandre Turgeon?... Monsieur Turgeon? Monsieur Denis Jubinville?... Bonjour, monsieur Jubinville.

M. DENIS JUBINVILLE :

2365 Bonjour. Deux questions, puis si j'avais l'opportunité, peut-être juste de faire une petite observation?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, allez-y.

2370 **M. DENIS JUBINVILLE :**

On a approché tantôt la problématique, là, des endroits pour faire des *U-turns*?

LA PRÉSIDENTE :

2375

Oui, oui.

M. DENIS JUBINVILLE :

2380

On vit régulièrement avec ça dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, entre Jonquière et Larouche entre autres. J'ai circulé là pendant quatre ans soir et matin, sur les heures de pointe, jamais vu de problématique. Il y a une voie de décélération...

LA PRÉSIDENTE :

2385

Oui?

M. DENIS JUBINVILLE :

2390

... qui permet au véhicule de se tasser en toute sécurité et de reprendre une vitesse normale par la suite après avoir fait son *U-turn*.

LA PRÉSIDENTE :

2395

Hum hum.

M. DENIS JUBINVILLE :

2400

Donc c'est quelque chose que... en tout cas, si ça peut rassurer certaines interrogations tantôt, là.

LA PRÉSIDENTE :

2405

Bien sûr.

M. DENIS JUBINVILLE :

2410

Ma première question : le Ministère nous a dit qu'il y avait plusieurs chantiers au cours des cinq prochaines années sur l'ensemble du trajet autant... du projet, autant dans la région ici que dans la région de la réserve faunique, qu'est-ce que le promoteur entend faire pour la protection de l'environnement sur les chantiers de construction?

LA PRÉSIDENTE :

2415 Alors donc, vous faites référence à tous les aspects de la surveillance des travaux?

M. DENIS JUBINVILLE :

2420 Surveillance des travaux, s'assurer également au niveau des cours d'eau...

LA PRÉSIDENTE :

O.K. Alors qu'est-ce qui est prévu, monsieur Bergeron?

2425 **M. LUC BERGERON :**

Je vais demander à monsieur Martel de vous répondre.

LA PRÉSIDENTE :

2430 Allez-y.

M. DONALD MARTEL :

2435 Oui. Alors dans les projets de routes et de ponts, le principal impact après l'impact expropriation, c'est la phase de construction. Si on était ici cet après-midi, pour parler d'un projet de pâtes et papiers, probablement qu'on se concentrerait plus sur la phase exploitation, mais pour les projets de routes et de ponts, c'est vraiment la phase construction.

2440 Si vous me permettez, je pourrais vous présenter quelques diapos pour...

LA PRÉSIDENTE :

2445 Allez-y.

M. DONALD MARTEL :

2450 ... pour présenter... étant donné qu'on va avoir entre 40 et 45 chantiers sur une période de 5 ans, bien entendu le ministère des Transports se préoccupe fortement de la protection de l'environnement sur les chantiers, ça fait que je vais vous démontrer... je vais faire un exemple avec un chantier qui est en cours présentement dans la réserve faunique, on parle du chantier de la rivière Pikauba puis j'ai quelques explications, là, de ce qui a été fait en 2004.

LA PRÉSIDENTE :

2455 Allez-y.

M. DONALD MARTEL :

2460 Alors juste pour préciser un petit peu notre projet. Ça consiste en un projet de construction d'une chaussée de la route 175, on parle d'une intervention sur 7 kilomètres de route et d'un pont au-dessus de la rivière Pikauba. Ça fait qu'on a la carte ici, là, du tracé de la réserve faunique, du kilomètre 84 au kilomètre 227; notre chantier se retrouve un petit peu au nord du lac Jacques-Cartier, chantier Pikauba.

2465 Alors ce projet-là a été autorisé en vertu des lois et règlements suivants : on a une autorisation en vertu de la Loi sur les forêts et du Règlement sur les normes d'intervention dans les forêts du domaine de l'État.

2470 On a aussi fait un rapport d'examen préalable en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Nous avons une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches. On a parlé un petit peu à Saguenay du programme de compensation du lac Daran, alors ça avait rapport avec ce projet-là.

2475 Et le pont ici qui a été construit était sujet à la Loi sur la protection des eaux navigables.

 Je vais juste mettre une petite note. On a quand même eu quatre autorisations assez importantes, il n'y a eu aucun avis d'infraction qui a été délivré au MTQ au cours de ces travaux. On parle de l'année 2004.

2480 Pour illustrer encore un petit peu plus c'est quoi les travaux de construction de la chaussée – puis on voit ici, là, un extrait de l'Atlas cartographique qui a été déposé avec notre rapport d'étude d'impact. Ça fait qu'à plus grande échelle, on voit un petit peu, là, les limites des travaux. On commence un petit peu au sud de la rivière Pikauba, la rivière Pikauba est ici; il y a le pont qui est au droit de la rivière en tant que telle.

2485 Alors on commence par la construction d'une chaussée qui est à l'ouest de la route actuelle, ensuite on a comme un croisement ici, la nouvelle chaussée est construite à l'est. Bien entendu, la chaussée que nous construisons sera une des deux chaussées du prochain quatre voies.

2490 Il y a aussi la construction d'un pont, ça fait qu'on a le pont existant qui se retrouve au-dessus de la rivière Pikauba, qu'on voit une des culées qui a été construite l'année dernière, mais les deux sont terminées à l'heure actuelle; ce printemps, on va y aller avec l'installation de poutres.

2495 Un projet routier, ça se divise en trois grandes phases : il y a la phase conception, il y a la phase plans et devis, puis il y a la phase construction. Ça fait que bien entendu, pour chacun des chantiers, l'étude d'impact qu'on a déposée en est un exemple, on a des évaluations environnementales qui sont faites pour chacun des projets.

2500

2505 Ici, j'ai un exemple -- c'est sûr qu'on étudie toutes les composantes, tant pour le milieu biophysique que pour le milieu humain – ici on a l'exemple de l'habitat du poisson, par exemple, étant donné qu'on avait une intervention majeure dans la rivière Pikauba, ça fait qu'on connaît bien notre milieu. On voit ici les aires d'alimentation pour l'omble de fontaine, on a les aires de migration, on a les photos qui sont déjà dans les documents d'évaluation, la description des habitats, et cetera.

2510 Pour ce qui est de la phase plans et devis pour les travaux de Pikauba, puis comme ça va être fait aussi pour l'ensemble des travaux qui s'en vient, sur les plans de construction, on y va déjà avec des mesures d'atténuation puis des mesures de contrôle de l'érosion ou autre, ça fait qu'ici peut-être en expliquer quelques-unes.

2515 On a le positionnement d'un fossé de crête en haut de nos talus de déblai pour s'assurer que les eaux de drainage ne viennent pas créer d'érosion dans nos talus. On a l'empierrement des abords de fossés, autrement dit, dans les bandes riveraines de nos cours d'eau, il y a l'empierrement des fossés; il y a la localisation de fosses de captation des sédiments qu'on construit en amont de chacun des empierrements. On a ici le démantèlement de ponceaux existants dans un tronçon de corridor abandonné – ça, on en a parlé un petit peu mardi ou
2520 mercredi – puis quelques autres prescriptions, là, par exemple les limites de déboisement, et cetera.

2525 Ça, c'est sur les plans de construction qui accompagnent les devis. En plus, on a dit aussi au cours de notre audience publique qu' il y avait un devis protection de l'environnement qui accompagnait chacun des contrats, ce devis-là, on en a un exemple dans l'addenda 2.

2530 Alors on ajoute à nos clauses de devis environnementales des dessins de ce type-là, par exemple celui-ci montre de quelle façon l'entrepreneur doit protéger – on a un cours d'eau ici – on a deux types de protection de la bande riveraine du cours d'eau, soit ici de la protection... ici on a du coupage à ras de terre pour protéger les sols avant l'intervention comme telle au niveau du ponceau, ou un petit peu plus tard dans l'avancement des travaux, si les fossés ne peuvent être détournés conformément au Règlement sur les normes d'intervention, à ce moment-là on les empierre. On empierre aussi toutes les parties de cours d'eau qui sont remaniées.

2535 Ça, c'était la phase plans et devis. Pour la compléter, c'est que dans le devis, on va y aller avec des clauses particulières qui concernent les points suivants : on exige de l'entrepreneur de fournir son plan d'action pour la protection de l'environnement au début de chacun des chantiers; on va inscrire des prescriptions relatives aux installations de chantiers et aux chemins d'accès, ce qu'on appelle un bureau de chantier ou roulotte de chantier; on y va
2540 aussi avec des prescriptions qui sont relatives à l'entretien et à la circulation de la machinerie; on met des clauses puis des dessins qui montrent les méthodes de contrôle de l'érosion – le ministère des Transports est quand même assez avancé à ce niveau-là, on a beaucoup de propositions qui sont dans nos normes au ministère des Transports – on a aussi la clause de pénalité en cas de non-respect du contrat.

2545

2550 De plus, le ministère des Transports s'assure d'une surveillance quotidienne et de communication. Par exemple, pour le chantier de la rivière Pikauba, les partenaires du MTQ – les ministères du gouvernement du Québec et du Canada qui délivrent les autorisations environnementales – sont invités à toutes les réunions de chantier. Le MTQ est présent à toute autre visite ponctuelle, par exemple sur notre chantier, il y a eu 11 visites de la part de nos partenaires en 20 semaines.

2555 Juste avant de passer aux exemples comme tels, je rappelle les étapes des travaux de construction.

2560 En général, nos principales étapes c'est installation des bureaux de chantier, déboisement, on fait nos terrassements – ce qu'on appelle déblais et remblais -- on procède à la construction de nos ouvrages d'art, ponts, ponceaux, drainage, on y va avec l'aménagement de la structure de chaussée, le pavage, la restauration des corridors abandonnés, engazonnement et plantation. Ça, c'est les principales étapes.

2565 Alors des exemples de mesures d'atténuation -- qui était la question de notre intervenant : «Qu'est-ce que le ministère des Transports fait au niveau de la protection de l'environnement?» – une des premières opérations qu'on fait lorsqu'on arrive sur un chantier, lorsqu'on a des cours d'eau qui sont l'habitat du poisson, on y va par l'installation d'une estacade flottante – dans la rivière Pikauba, ici, c'était ce cas-là – en aval des travaux dès le début du chantier.

2570 Ça, cette protection-là qui est tout le long du chantier, ça permet de préserver les accidents tels le déversement d'hydrocarbures ou des huiles hydrauliques qui pourraient se retrouver dans le cours d'eau; à ce moment-là, on fait une récupération immédiate.

2575 Sur la même photo, bien vous constatez ici l'aménagement, là, d'un chemin d'accès, parce qu'on se prépare à faire un pont temporaire, mais comme on le voit, ces aménagements-là, même temporaires, bénéficient des mêmes protections que nos ouvrages permanents. Ici, bien, c'est de la stabilisation par empierrement.

2580 L'installation du pont temporaire pour la traversée de la rivière Pikauba. Ça fait que c'est sûr que, par exemple, une des exigences qui est demandée à nos entrepreneurs, c'est de ne pas restreindre l'écoulement du cours d'eau de plus des deux tiers. Ça, c'est autant du point de vue environnemental que du point de vue hydraulique.

2585 Pour construire un pont, pour construire les culées d'un pont, on a besoin de batardeaux, il y en a de différents types, celui-ci est fait avec des matériaux d'emprunt. Alors pour protéger comme il faut la rivière Pikauba de cet aménagement-là, on protège avec le recouvrement d'une membrane imperméable.

2590 D'autres exemples, ici. Pour la construction de notre chaussée, on a dû construire un chemin de détour. Alors encore là, même si c'est un ouvrage temporaire, cet ouvrage-là bénéficie de toutes les mesures de protection qui apparaissent au devis protection de l'environnement.

2595 Ça fait qu'ici ça tombe bien parce qu'on en a plusieurs aux mêmes endroits, on a différentes méthodes de contrôle de l'érosion qui sont toutes décrites dans le devis protection de l'environnement, puis même les modalités d'entretien, tout est décrit dans le devis comme tel, mais je trouve qu'avec des photos, ça illustre quand même assez bien.

2600 Mais ce qu'on a ici, on avait un talus quand même qui avait une pente assez raide, on ne pouvait pas y aller avec d'autres mesures que la pose d'une membrane géotextile, ça fait qu'on en a ici, on en a sur le talus de la route également. On a procédé à l'empierrement du fossé parce qu'on est en bande riveraine d'un cours d'eau. On a ajouté une barrière à sédiments – il y en a deux sortes, celle-là est de type géotextile – puis on complète aussi à certains endroits avec la pose de matelas de fibre de bois qui aident à protéger l'érosion de surface.

2605 On a parlé beaucoup aussi, au cours de nos neuf audiences, de toutes sortes de bassins. On en a un ici, là. On a des aménagements qui sont faits dès le début du chantier aussi dans nos cours d'eau de drainage, c'est... on appelle ça des bassins de sédimentation. On les place en aval des travaux, ils sont nettoyés périodiquement afin d'assurer l'efficacité de rétention des sédiments tout au cours du chantier.

2610 Puis de plus, à certains endroits, lorsqu'on discute avec nos partenaires de la Fapaq, on s'entend pour en laisser quelques-uns. Lorsqu'on n'est pas par exemple dans l'habitat du poisson, on les laisse sur place parce que le travail se continue.

2615 Lorsqu'il y a des traversées de cours d'eau, l'entrepreneur doit utiliser ce qu'on appelle un pontage temporaire pour la traversée par la machinerie. Lorsque c'est mineur. C'est sûr que tout à l'heure, le pont temporaire que je vous ai montré, c'était majeur, parce que l'entrepreneur a dû transporter des matériaux tout au cours de l'été 2004, c'était nécessaire à ce moment-là d'avoir de quoi de majeur; ici, bien, pour la traversée ponctuelle, là, exemple d'une pelle mécanique, on peut y aller avec du pontage temporaire de cette façon-là.

2620 Encore ici, la protection de sols remaniés par... finalement, c'est la protection de la bande riveraine. On a un cours d'eau ici, là, qui sort de la forêt, qui suit un petit peu la route et qui entre dans un ponceau pour se diriger vers la rivière Pikauba. Alors pour protéger la bande riveraine du cours d'eau, on installe une barrière à sédiments de type géotextile de cette façon-là. Cette barrière-là est demeurée là à la fin de l'automne, même à la fermeture du chantier.

2630 Il y a d'autres outils aussi qui servent puis que l'entrepreneur peut se servir pour contrôler l'érosion. On en a deux autres exemples ici : toujours la membrane... la stabilisation des sols par la pose d'une membrane géotextile, c'est un élément qui peut servir pour certains cas. On ajoute aussi une série de bermes filtrantes et de trappes à sédiments dans un fossé.

Alors dans le devis protection de l'environnement, encore une fois, tous ces outils-là sont décrits puis il y a des dessins pour expliquer à l'entrepreneur comment les faire.

2635 Il y a une clause aussi qui est très importante dans notre devis, que je considère qui est un petit peu le cœur du devis : tous les travaux qui sont faits dans des cours d'eau, à 30 mètres de part et d'autre des cours d'eau, il n'y a aucun délai qui est toléré par le ministère des Transports dans la stabilisation des sols.

2640 Alors ça, on est formel là-dessus, lorsqu'un ponceau est aménagé, immédiatement on exige de l'entrepreneur de procéder à la stabilisation. Alors on y va de plusieurs façons. La stabilisation des sols à l'intérieur des bandes riveraines des cours d'eau, bien ça se fait premièrement par empierrement pour stabiliser les fossés – ça fait qu'ici on voit, là, que ça peut même aller assez loin – tant qu'on n'atteint pas une pente acceptable, on va y aller par empierrement.

2645 Ensuite on fait notre engazonnement. Si c'est un ponceau ou si les surfaces ne justifient pas d'y aller par méthode hydraulique, parce qu'habituellement on fait de l'ensemencement hydraulique pour de grandes surfaces, on va exiger de l'entrepreneur qu'il le fasse de façon manuelle.

2650 Aussitôt que son ensemencement est terminé, à 30 mètres de part et d'autre des cours d'eau on exige aussi que le tout soit recouvert d'un matelas de fibre de bois, peu importe la pente, peu importe la pente du talus.

2655 La photo qu'on avait juste avant, bien, on avait un petit peu le côté du talus de la route, maintenant – non, c'est correct, tu peux rester à l'autre – ce qu'on a maintenant, c'est à la sortie du ponceau, vers la nature, ce qu'on fait, bien on y va aussi... on stabilise le cours d'eau par empierrement et on protège la bande riveraine avec des matelas de fibre de bois et d'engazonnement. Ça fait qu'on voit ici un ouvrier, là, qui est en train de terminer ce travail-là, d'aller stabiliser les sols avec la méthode qu'on vient d'expliquer.

2665 Puis de plus, bien, on voit quand même, étant donné qu'on est en déroulement de chantier, il y a ici aussi présence, là, d'une barrière à sédiments de type géotextile. Même si les travaux semblent quand même terminés, on s'assure que ces outils-là ne soient pas enlevés tant qu'on n'a pas un contrôle total de la situation.

2670 Un autre exemple ici pour montrer que ce n'est pas juste dans les habitats du poisson aussi qu'il peut se faire des interventions. Ici on a un fossé qui a été dévié, ce n'est pas nécessairement un habitat du poisson, mais le Ministère est conscient que ce cours d'eau-là se jette, se collecte avec un habitat du poisson, alors il fait l'objet aussi de stabilisation quand même assez importante.

2675 On stabilise la bande riveraine du fossé relocalisé par la pose de matelas de fibre de bois et par engazonnement. Puis dans ce cas-là, étant donné qu'on avait quand même une forte pente et une longue pente du côté amont, on y a été avec l'installation d'une série de bermes filtrantes pour capter les sédiments.

2680 Alors dans le cas du chantier Pikauba, les travaux se poursuivent cette année, puis cette photo-là, bien, ce qu'elle montre, c'est que même dans un tronçon de notre structure de chaussée qui n'est pas encore terminé, ici on voit un ponceau qui a été aménagé puis qui bénéficie aussi, là, de la protection par empierrement et par matelas.

2685 Alors juste pour terminer, je vais rappeler l'engagement du ministère des Transports qui a été fait dans le cadre du rapport de l'étude d'impact sur l'environnement; je vais spécifier un petit peu, là, un petit peu répondre à la question qui a été posée cette semaine au niveau : «Qu'est-ce qu'il va y avoir dans notre devis de surveillance environnementale, là?» Alors voilà les grands objectifs.

2690 La construction de la route et des ponts est le principal impact du projet – ça, on vient de le dire -- tant du milieu naturel que du milieu humain. Le MTQ s'engage à mettre en place une équipe de surveillance environnementale sur les chantiers. Cette équipe est formée et coordonnée par le MTQ.

2695 Le mandat de l'équipe de surveillance environnementale, c'est le suivant : c'est s'assurer de l'application par les entrepreneurs du devis protection de l'environnement – on vient de voir, là, plusieurs éléments qui apparaissent dans ce devis-là – et des clauses qui apparaissent aussi dans le cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports, puis ce document-là fait partie de tous les contrats du ministère des Transports avec les entrepreneurs.

2700 Il va y avoir aussi un devis aménagement pour l'habitat du poisson. Alors chacun des tronçons de route qui nécessiteront ces aménagements-là seront accompagnés d'un devis qui va avoir des clauses aussi pour... qui va expliquer un petit peu la recette de réaménagement et des plans.

2705 Il va y avoir aussi le devis aménagement pour la grande faune dans les tronçons de route où est-ce qu'on va y aller avec de la clôture métallique ou la construction de ponts, comme on a vu la description à Saguenay.

2710 Tous les contrats aussi vont être accompagnés d'un devis architecture du paysage, c'est dans ce document-là qu'on retrouve les prescriptions relatives aux engazonnements, aux plantations, aux écrans visuels, et cetera.

2715 Il va y avoir aussi les prescriptions environnementales qui sont montrées aux plans de construction; on l'a vu tout à l'heure, là, il y a des prescriptions dans les devis, mais il y en a aussi sur les plans, alors l'équipe va être responsable à l'application de ces éléments-là.

Et bien entendu, de s'assurer que le plan d'action de l'entrepreneur soit respecté à la lettre.

2720 Ça c'est ma dernière diapo. Alors la suite du mandat aussi, qui est quand même assez importante, c'est d'assurer la communication avec les spécialistes en environnement du MTQ – les spécialistes en environnement, on ne sera pas toujours sur les chantiers, c'est pour ça qu'on

2725 va donner des mandats à des firmes privées, alors ça va être bien important, nous, qu'on soit au fait de connaître le déroulement du chantier jour après jour.

Et aussi la communication avec les autorités provinciales et fédérales pour le déroulement des travaux par rapport aux conditions d'autorisation et pour les cas d'urgence.

2730 Au fond, ce qu'on dit, c'est que nos partenaires fédéraux et provinciaux donnent les autorisations, mais ils aiment savoir l'avancement des travaux pour être capables de déterminer à quel moment ils vont venir intervenir sur les chantiers. Ça fait qu'on veut s'assurer qu'il y ait un moyen de communication facile pour eux de connaître ce qui se passe sur le terrain.

2735 On veut aussi que l'équipe de surveillance dresse des rapports de surveillance à la fin de chaque saison de travaux afin d'identifier les mérites et les lacunes de chacun des chantiers pour permettre la bonification de la façon de faire, s'il y a lieu.

2740 Bien entendu, le ministère des Transports, on fait déjà tout ça, là, ce que je vous ai présenté là, là. Les photos qui sont là, là, je veux dire, ce n'est pas inventé, ça a été pris sur un chantier de l'année passée, sauf que peut-être qu'on peut profiter... on va avoir comme un gros laboratoire, là, je veux dire 45 chantiers en 5 ans, si à la fin de chaque saison on prend le temps de regarder qu'est-ce qui a bien été puis qu'est-ce qui a mal été, bien il y a des gros risques que la deuxième année on soit deux fois meilleurs.

2745 Je finis juste avec ce petit paragraphe-là. C'est qu'au niveau peut-être des impacts humains, qui concernent aussi la population en général, c'est qu'il y a des impacts. Ce chantier-là, il y a des impacts sur la circulation et la sécurité. Sauf que ce n'est pas l'équipe de surveillance environnementale qui va avoir la responsabilité totale de cet aspect-là, c'est surtout les équipes de surveillance générale, là, que j'appelle «générale», qui vont s'assurer de minimiser les impacts des travaux sur la circulation de transit et d'accès.

2755 Alors on parle de signalisation sur les chantiers, de communication et aménagement des accès temporaires, qui est un impact assez important, exemple dans la réserve faunique des Laurentides, il y a de l'accès pour les pêcheurs, pour les chasseurs et les villégiateurs.

M. LUC BERGERON :

2760 Oui, je voudrais juste... on avait donné l'exemple au Saguenay mais je pense que ça vaut la peine d'illustrer l'impact sur la circulation, ça pourrait... ça va se concrétiser comment, je vous donne un exemple.

2765 On parlait de 45 chantiers, cinq ans, ça veut dire que si on veut permettre à l'usager de la route de comprendre, là, lorsqu'il va circuler sur la route, exemple, les entrepreneurs ne seront autorisés à faire du sautage à la dynamite que de 5 h à 5 h 30 à chaque jour.

Donc, on le saura puis ce sera plus facile en termes de communication de dire, de 5 h à 5 h 30, les chantiers, les automobilistes dans le parc vont devoir s'immobiliser où il y a des

2770 chantiers qu'il y a des sautages. Mais si vous passez à 9 h le matin, à 10 h le matin, à 2 h l'après-midi, il n'y en aura jamais.

2775 Donc, ça va être un peu comme ça qu'on va essayer de gérer les communications et la circulation en ayant des balises générales pour l'ensemble des 45 contrats pour permettre de se comprendre puis de permettre à l'utilisateur de la route qu'on soit capable de lui communiquer des instructions, des orientations pour qu'il puisse savoir qu'il serait peut-être mieux de partir à midi que de partir à 4 h 30 du Saguenay pour s'en venir à Québec.

LA PRÉSIDENTE :

2780 Merci. Ma collègue aurait quelques questions.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2785 Donc, dans l'ensemble, là, des travaux qui vont être entrepris au niveau du mécanisme de surveillance, donc on comprend qu'il va y avoir une implication des ministères qui sont concernés par les ressources fauniques au niveau de la réalisation des plans et devis?

M. DONALD MARTEL :

2790 Ils sont déjà impliqués, les partenaires, parce que le devis qu'on a monté, là, un devis qui est en opération depuis sept années puis qui évolue année après année, il y a plusieurs des clauses qui sont dans le devis, qui ont été rédigées avec nos partenaires provinciaux effectivement.

2795 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

Là, vous parlez de la rivière Pikauba?

M. DONALD MARTEL :

2800 Oui.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2805 Mais en ce qui concerne le projet actuel, on comprend qu'ils vont être également impliqués, là, au niveau du programme...

M. DONALD MARTEL :

2810 Ils le sont déjà, ils ont le devis entre les mains depuis novembre 2003, puis à chaque fois qu'on a des rencontres ensemble, on en discute.

Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :

2815 Maintenant, avec l'expérience que vous avez, là, de ces travaux, est-ce qu'au niveau des pertes d'habitats fauniques, est-ce que vous pouvez savoir s'il y a eu un écart important entre ce qui était estimé et ce qui s'est produit dans la réalité?

M. DONALD MARTEL :

2820 Bien nous, à l'heure actuelle, on n'a pas de position officielle comme de quoi que ce n'est pas conforme. On a eu une autorisation pour tant de superficie. La seule note qu'on a eue, à un moment donné, au dossier, c'est pour le chantier Pikauba, le fossé relocalisé que je vous ai montré tout à l'heure. Ce fossé-là apparaissait sur les plans et devis. Pour les spécialistes du
2825 ministère des Transports, ce n'était pas un habitat du poisson. Les documents ont été déposés à nos partenaires provinciaux et fédéraux.

 Puis durant le chantier, bien, il y a eu un changement de position parce que lorsqu'on a eu les autorisations, il n'était pas question que ce cours d'eau-là soit un habitat. Durant le
2830 chantier, les gens de Faune Québec et du Fédéral nous ont dit que, bien, finalement, ça en était peut-être un.

 Ça fait que le Ministère n'a pas voulu contester ce fait-là. Ça fait qu'on est d'accord à prendre les habitats perdus dans notre projet du lac Daran pour compenser mais on a tous regardé ça ensemble quand on a fait les plans et devis puis il n'y a personne qui a constaté que
2835 c'était un habitat du poisson. C'est sur le chantier qu'on s'est rendu compte que, finalement, c'en était un. Ça fait que le ministère des Transports a collaboré puis a dit : «Il n'y a pas de problèmes, on va s'organiser pour faire ce qu'il faut.»

2840 **Mme MARIE-JOSÉE AUCLAIR, commissaire :**

 O.K. Madame Dubreuil, est-ce que vous auriez des éléments de précision à ajouter par rapport à cette situation-là?

2845 **Mme CHANTAL DUBREUIL :**

 Oui, peut-être. Nous autres, ce que je pourrais dire, là, c'est qu'on est extrêmement satisfaits de ce que fait le ministère des Transports au niveau de la préparation des documents, des devis.

2850 Ils vous ont parlé des devis spécialisés environnement. Vous nous avez aussi indiqué tout à l'heure qu'il y aurait maintenant un devis pour la problématique de l'aménagement de l'habitat du poisson. Tout ça nous montre le sérieux du ministère des Transports au niveau de la préparation des devis qui permettent de faire un bon chantier, normalement, qui devrait permettre
2855 de nous assurer une pleine réussite au niveau des chantiers.

Cependant, là où on observe des problèmes et ce que nos visites nous ont permis d'observer, c'est que c'est la difficulté pour le ministère des Transports à faire respecter ses documents contractuels.

2860

Et lorsqu'on arrive sur les chantiers, bien, on s'aperçoit, bon, un exemple qui est arrivé dans plusieurs chantiers, monsieur Boivin pourra vous le confirmer parce qu'il est plus présent que moi sur les chantiers, mais le plan d'action que l'entrepreneur doit déposer normalement avant de commencer le chantier, on n'a jamais pu prendre connaissance d'un tel document et on présume que ça n'a pas été déposé -- sans en avoir la conviction, là -- on présume que le document, en tout cas, pour le chantier de Pikauba, qu'il n'a pas été déposé au début, avant le début du chantier.

2865

On comprend que ce genre de manquement-là fait en sorte que l'entrepreneur, parfois, commence vite le chantier et l'application des mesures environnementales, ce n'est pas nécessairement facile, ce n'est pas nécessairement bien connu par tous les entrepreneurs. Et le manque, à mon avis, le manque d'encadrement de la part du ministère des Transports auprès des entrepreneurs fait en sorte qu'il y a quelques dérapages et qu'on est inquiet pour les 45 chantiers à venir, compte tenu de ce qu'on a pu observer comme... j'appelle ça des dérapages.

2870

2875

Il y a aussi eu des bons coups, vous l'avez vu dans les diapositives et c'est certain, mais on est quand même inquiet pour l'avenir par rapport à cette difficulté, le manque de moyens... le manque de formation et le manque de moyens qu'a le MTQ pour assurer une surveillance auprès de ces entrepreneurs.

2880

Peut-être que monsieur Boivin voudrait rajouter quelque chose par rapport à son vécu des chantiers.

2885

LA PRÉSIDENTE :

Rapidement, monsieur Boivin. Ça va, monsieur Jubinville, ça va dans le sens de ce que vous vouliez avoir comme information?

2890

M. DENIS JUBINVILLE :

Oui, ça va bien.

LA PRÉSIDENTE :

2895

Oui. Monsieur Boivin, allez-y.

M. JACQUES BOIVIN :

2900

Bonjour, Madame la Présidente. Alors, de façon spécifique pour le chantier de la rivière Pikauba, je ne voudrais pas reprendre chacune des diapos qui ont été présentées par le

ministère des Transports, puis en ce sens-là, on vous a préparé... on était en train de le finaliser quand les audiences ont commencé, un rapport qui fait état du contrôle de pas 11 présences mais de 28 présences de chez nous et de Pêches et Océans.

2905

On explique ce qui n'a pas fonctionné sur le chantier puis on apporte même... en fait, le document comme tel ne *focusse* pas sur les problèmes mais *focusse* beaucoup plus sur les mesures et les recommandations qu'on formule à nos autorités respectives et ainsi qu'au promoteur, le ministère des Transports, pour réduire les impacts environnementaux puis atteindre les objectifs de protection.

2910

On est conscient que ces travaux-là ne se font pas sans difficulté, mais il faut être conscient aussi, puis le ministère des Transports le dit souvent, c'est un laboratoire. C'est un territoire qui est très difficile, c'est probablement une des pires routes au Québec, des conditions hydrologiques exécrables. Tous les ingénieurs, tous les partenaires sur le terrain nous le disent. Les sites sont très, très sensibles et on vit dans un milieu où la présence de l'espèce cible qui est l'omble de fontaine réagit vivement, entre autres, à tout apport sédimentaire dans les cours d'eau.

2915

Donc, nous, on a toujours offert notre collaboration puis on continue à l'offrir, puis on a des contacts réguliers avec les gens des Transports pour améliorer la situation et on continue en ce sens-là dans la démarche comme telle. Puis je vous inviterais à prendre connaissance du document qu'on va vous soumettre bientôt.

2920

2925

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'est ça, qui est à déposer bientôt?

2930

M. JACQUES BOIVIN :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2935

Parfait.

M. JACQUES BOIVIN :

Dans les jours qui viennent.

2940

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Ça va pour le ministère de l'Environnement. Ça va. Monsieur Kemp?

2945

M. ALAIN KEMP :

2950 Oui. Mes commentaires iraient dans le même sens que mes collègues de Faune Québec. Juste pour vous indiquer, dans le chantier de Pikauba, ce qui avait été autorisé comme perte d'habitat du poisson, c'était autour de 700 mètres carrés. Puis comme monsieur Martel faisait référence, il y avait un ruisseau où il y a eu une espèce de quiproquo, si on veut, là, c'était mal identifié.

2955 Je ne veux pas savoir... l'important, ce n'est pas de savoir qui a manqué d'information, mais ça montre la difficulté de déterminer l'ensemble des pertes. Puis même si dans ce cas-là, on avait des plans et devis, il y a eu un problème, donc les pertes, entre guillemets, étaient sous-estimées. Ceci étant dit, si on avait été informé correctement, c'est des pertes qui, éventuellement, auraient été autorisées tout de même.

2960 **LA PRÉSIDENTE :**

O.K.

M. ALAIN KEMP :

2965 Ça fait que ça, c'est juste une question de bien les déterminer.

2970 Par contre, il y a eu d'autres problèmes, comme monsieur Boivin faisait état, qui ont amené des pertes supplémentaires qui, normalement, n'auraient pas dû se passer. Ceci étant dit, on est en travail avec le ministère des Transports pour améliorer les bonnes pratiques et, à notre sens, la surveillance des chantiers est un élément-clé pour en arriver là.

LA PRÉSIDENTE :

2975 Merci. Monsieur Jubinville, votre deuxième question?

M. DENIS JUBINVILLE :

Oui. Hier, lors de la présentation de monsieur Laferrière au niveau économique...

2980 **LA PRÉSIDENTE :**

Hum, hum.

2985 **M. DENIS JUBINVILLE :**

... monsieur Marquis avait demandé à monsieur Laferrière si les fermetures, entre autres, des usines d'Alcan avaient été prises en considération dans le calcul financier. Si je ne me trompe pas, le ministère des Transports du Québec avait déjà fait une présentation, il me semble, que les entreprises, oui, du secteur de la forêt, secteur de la transformation du bois utilisaient le transport routier. Mais à ma connaissance -- puis là, je veux être sûr que j'ai bien saisi -- tout ce

qui était secteur des métaux, domaine minier, aluminium, on utilisait principalement le transport par train et le transport par bateau.

2995 Donc, si j'avais bien compris, le fait qu'il y ait des fermetures d'usines, que ce soit Alcan ou autres, dans la région, ne devrait pas avoir beaucoup d'importance sur le transport routier, transport lourd, là, bien entendu.

LA PRÉSIDENTE :

3000 Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

3005 Monsieur Turgeon?

M. DONALD TURGEON :

3010 Effectivement, Madame la Présidente, dans la présentation qui est présentement à l'écran, là, ce qu'on a fait à Saguenay, je pense qu'on l'a refait ici aussi, là, on s'aperçoit que dans la partie métal, les expéditions se font à plus de 70 %, effectivement c'est 71,1 % au niveau ferroviaire. Donc, le gros volume d'expédition n'est pas sur le réseau routier, donc ce n'est pas nécessairement ça qui a un impact.

3015 Et du côté importations, si on peut dire, du côté métal, la réception se fait à 90 % via le maritime. Ça fait que la fermeture d'usines... monsieur Laferrière, hier, parlait de transport, d'échanges de biens, donc les échanges de biens au niveau métal sont faibles dans ça, là, dans le transport routier. Ça fait qu'il ne devrait pas y avoir des impacts majeurs, là.

LA PRÉSIDENTE :

3020 Merci. Merci, monsieur Jubinville.

M. DENIS JUBINVILLE :

3025 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3030 Alors, monsieur Jérôme Léger, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Léger.

M. JÉRÔME LÉGER :

Bonjour, Madame la Présidente. J'aurais une petite question au sujet des chlorures. On a parlé beaucoup des chlorures pour la consommation humaine, qu'il n'y avait apparemment pas

3035 de problèmes. J'aurais voulu parler maintenant de l'impact des chlorures sur la faune aquatique, notamment sur les poissons.

LA PRÉSIDENTE :

3040 Hum hum.

M. JÉRÔME LÉGER :

3045 On sait bien que le ministère des Transports a utilisé beaucoup de sels entre les kilomètres 60 et 84, qu'ils vont utiliser 72 % de plus de fondants et les fondants vont se retrouver dans les rivières, principalement à la fonte des neiges, c'est-à-dire au mois de... fin mars, avril.

LA PRÉSIDENTE :

3050 Hum, hum.

M. JÉRÔME LÉGER :

3055 Il y a beaucoup de... il y a quelques frayères à ombles de fontaine dans la rivière des Hurons et dans la rivière Noire, et la concentration de sels va-t-elle affecter les poissons? Parce que, avant que ce soit dilué dans le lac Saint-Charles, ça va être très concentré et donc, il y aura beaucoup de quantité de sels qui vont se déverser dans la rivière.

3060 Et je voudrais parler pour les poissons, pas tellement pour les adultes mais surtout pour les œufs et pour les alevins qui vont éclore à peu près à cette période-là. J'aimerais savoir si le Ministère avait fait une étude là-dessus et avec des chiffres à nous montrer.

LA PRÉSIDENTE :

3065 D'abord, pour le ministère des Transports, est-ce que vous avez fait cette évaluation?

M. LUC BERGERON :

3070 Monsieur Bédard?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bédard?

3075 **M. YVES BÉDARD :**

Oui, bonjour. Actuellement, il y a relativement peu de données dans la littérature, sauf qu'on veut essayer d'éclaircir ça une fois pour toute parce que c'est quand même un phénomène important, la réserve faunique.

3080

Donc, c'est un élément important de notre programme de suivi, de mesurer l'impact des chlorures pas juste sur les poissons adultes mais effectivement sur les larves, les alevins, sur la survie des œufs parce que c'est quelque chose quand même d'assez complexe. Il faut comprendre que les concentrations en chlorure dans un cours d'eau peuvent varier de façon très

3085

importante d'une journée à l'autre.

Ce qui est aussi important de comprendre, c'est que la concentration est fonction beaucoup du débit du cours d'eau. Et heureusement que les... lorsqu'il y a le plus de chlorures dans l'eau, c'est le moment où est-ce qu'il y a le plus d'eau dans les rivières, c'est lors de la fonte de la neige.

3090

Alors, bien il y a une équipe universitaire de mise en place, là, qui va viser un programme de cinq ans et puis c'est un groupe de recherche qui comprend trois universités. On est en train de travailler avec eux, là, le protocole n'est pas signé, ça fait que je ne veux pas nécessairement les nommer et de mettre les chercheurs en cause, là, pour les mettre devant le fait accompli, mais ça va assez bien, c'est des gens qui sont spécialistes dans le domaine, qui vont nous éclairer mais aussi éclairer les gens de la Fapaq et de Pêches et Océans, parce que c'est des phénomènes très complexes et puis ce n'est pas des solutions qui sont faciles à comprendre.

3095

3100

Alors, c'est ces projets-là qui sont majeurs en termes de recherche, puis c'est vraiment de la recherche importante. Alors, c'est ça qui va nous permettre, au bout de ces quelques années, d'avoir vraiment des réponses claires par rapport à ça.

LA PRÉSIDENTE :

3105

Pour d'abord le ministère de l'Environnement, est-ce que vous avez un avis à donner là-dessus, sur ce qui a été proposé ou sur l'inquiétude, là, que soulève monsieur Léger?

M. NICOLAS JUNEAU :

3110

Bon, bien, effectivement, on en avait parlé, je pense, à Saguenay. Il y a déjà des données dans l'étude d'impact qui nous montrent qu'il y a déjà un niveau de contamination qui est peut-être un peu plus élevé que la normale, là, mais ce n'est pas quelque chose d'alarmant pour nous. Par contre, il y avait un programme de suivi, c'est justement ce dont il parle...

3115

LA PRÉSIDENTE :

Hum, hum.

3120

M. NICOLAS JUNEAU :

... qu'on attend, qu'on aimerait... qu'on va exiger, là, puis il devra être défini, là, quels lacs, quels cours d'eau sont suivis pour valider que tout ça reste dans les normes acceptables pour la faune.

3125

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Pour ce qui est de... bon, monsieur Boivin, pour Faune et Parcs... pour, oui, MRN, je ne sais plus, là.

3130

M. JACQUES BOIVIN :

3135

Oui. En complément d'information, on avait déjà répondu à une question semblable, je pense, en début de semaine, là, peut-être pour rassurer monsieur. Si on prend le territoire qui est affecté le plus, à date, compte tenu des taux de sels qui sont disposés sur le réseau routier depuis de nombreuses années, notamment dans la réserve faunique des Laurentides, on a des systèmes de suivi qui sont faits via tous les systèmes de cueillettes, des indicateurs de pêche, par la pêche sportive sur ces plans d'eau-là depuis au moins une quarantaine d'années, peut-être plus pour certains plans d'eau. C'est les plans d'eau qui sont en bordure de route, donc c'est les plans d'eau qui reçoivent le plus de sel et de chlorure.

3140

Lorsque ces suivis-là nous démontrent qu'un plan d'eau, par ses indicateurs de pêche, a baissé en termes de niveau de productivité, c'est sûr qu'il y a une lumière rouge qui s'allume et qu'on procède à certaines données d'inventaire qu'on peut comparer à des données historiques.

3145

Et les diagnostics qu'on a posés à date de ces baisses-là, on ne peut pas les relier à des taux de conductivité, des taux de présence de sels provenant de la route, qui expliqueraient ces baisses-là.

3150

Les baisses sont expliquées dans la majorité des...dans tous les cas par l'apport des abrasifs, par l'apport du sable qui provient du réseau routier comme tel, pour les fins de circulation.

3155

Donc, les suivis comme tels nous démontrent qu'effectivement, le sel, même s'il y a des concentrations très élevées durant certaines périodes, notamment durant les périodes de lessivage, mais c'est les périodes qui correspondent également à des forts débits, on ne peut pas le relier actuellement, avec toutes les données qu'on a depuis bien des années, à des baisses de niveau de productivité associées à soit des mortalités de poisson ou des œufs ou des larves affectées. La problématique, c'est le sable, pour le poisson dans ces conditions-là de territoire.

3160

Par contre, ça n'exclut pas que le sel dans le milieu aquatique, c'est un nutriment de plus, donc c'est un engrais de plus qui se rajoute à un milieu avec bien d'autres engrais et un engrais dans l'eau comme telle, bien, apporte un vieillissement, entre guillemets, là, entre guillemets, accéléré du plan d'eau, une eutrophisation du plan d'eau qui peut apporter certains problèmes physicochimiques, notamment des baisses d'oxygène ou des augmentations de CO₂ ou de gaz toxiques.

3165

3170 Donc, si on pousse à l'extrême, là, dans peut-être bien des décennies, c'est une
problématique qui pourrait être mesurée ou vérifiée, mais avec des systèmes de suivi en temps,
je pense qu'on est capable de détecter assez rapidement ces problèmes-là.

LA PRÉSIDENTE :

3175 Merci. Monsieur Kemp, avez-vous quelque chose à rajouter?

M. ALAIN KEMP :

3180 Non, rien d'autre à ajouter, si ce n'est que nous sommes très intéressés par le
programme de...

LA PRÉSIDENTE :

3185 De suivi.

M. ALAIN KEMP :

... suivi puis de recherche.

3190 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre deuxième question, monsieur Léger?

M. JÉRÔME LÉGER :

3195 Oui. En faisant mes recherches sur les chlorures, ce matin, je me suis aperçu que le
gouvernement du Canada avait demandé des audiences publiques sur les sels de déglacage et
notamment sur la toxicité des sels de déglacage sur la santé humaine et pensait possiblement
les interdire.

3200 Alors, je voudrais savoir quelle était la position du ministère des Transports sur cette
question, s'ils ne peuvent plus utiliser les sels de déglacage qui est leur principale... je dirais, leur
principale solution pour maintenir la sécurité de la route?

3205 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bergeron?

M. LUC BERGERON :

3210 Bon. Le gouvernement fédéral a indiqué qu'il avait l'intention d'identifier... d'ajouter le sel
de déglacage parmi les listes des produits toxiques mais ce n'est pas encore fait.

3215 Effectivement, il y a eu des rencontres entre les administrations provinciales du Canada
et c'est pourquoi... en termes de proaction, c'est pourquoi on a proposé dans l'étude d'impact un
plan de gestion des matériaux de déglacage, des fondants, justement pour se prémunir
d'éventuellement... le Fédéral n'a jamais eu l'intention d'interdire l'utilisation du sel, ils ont
demandé aux administrations de produire des plans de gestion, donc sur un principe de saler
plus... saler mieux pour saler moins, saler mieux.

3220

LA PRÉSIDENTE :

Mon médecin me dit la même chose, monsieur Bergeron!

3225

M. LUC BERGERON :

3230 C'est ce qu'on a proposé dans l'étude d'impact, c'est qu'on est en train... on a élaboré un
plan de gestion des sels de déglacage justement dans l'optique de... on l'a présenté cette
semaine avec des... donc on a intégré la technologie le long du réseau routier qui va nous
permettre de mieux appréhender les conditions routières.

3235 Donc, c'est des systèmes qui vont... des stations météo routières qui vont nous permettre
d'appréhender trois heures, six heures et 12 heures avant les précipitations ce qui s'en vient, ce
qui va nous permettre de saler au bon moment et non pas de saler lorsqu'il est trop tard, tout ça
dans le but de saler moins et saler mieux... puis baisser la pression dans le milieu, effectivement!

3240 C'est justement en réaction à la démarche fédérale de... que actuellement, ils ont une
grande étude pour... dans leur intention, c'est d'identifier le sel de déglacage justement dans les
produits toxiques. Donc, c'est dans cette optique-là qu'on a proposé un plan de gestion qui a été
joint à l'étude d'impact, qui va nous permettre de mieux gérer cette ressource-là par laquelle on
était conscient que, dans un milieu sensible... et cetera, là.

LA PRÉSIDENTE :

3245 Je m'excuse, monsieur Léger, de mon humour, mais ça n'enlève pas le sérieux de votre
question.

M. JÉRÔME LÉGER :

3250 Ah, mais ça fait plaisir, au contraire. Non, ça fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3255

M. JÉRÔME LÉGER :

Merci.

3260 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci infiniment.

3265 Alors donc, nous allons clore maintenant cette première partie d'audiences publiques portant sur les projets de l'amélioration de la route 175, des kilomètres 60 à 84 et 84 à 227.

3270 Alors, on va vous revoir dans un mois pour la deuxième partie d'audiences publiques. La deuxième partie permet aux citoyens de prendre position sur les projets et la commission entendra l'opinion de tous ceux et celles qui le désirent à partir du 17 mai 2005 à Saguenay, à compter de 19 h, dans la salle Cabaret B de l'Hôtel La Saguenéenne ainsi qu'à partir du 25 mai, à Québec, à compter de 13 h 30. C'est particulier, c'est parce qu'on avait un problème de salle pour la veille au soir. Alors, à partir de 13 h 30, à la salle Gosselin-Harguindeguy, ici même, au Syndicat de la fonction publique, sur le boulevard des Gradins.

3275 Nous vous avons d'ailleurs demandé d'indiquer à la coordonnatrice du secrétariat à la commission, madame Monique Gélinas, votre intention de déposer un mémoire d'ici une semaine, cela facilite pour la commission la logistique de réservation de salle.

3280 Vous devrez faire parvenir vos mémoires au plus tard le 13 mai pour les résidents de Saguenay et le 20 mai pour ceux de la région de Québec et ce, afin de permettre à la commission d'en faire une lecture attentive et appropriée avant le début de la deuxième partie. Lors de la présentation de votre mémoire, la commission échangera avec vous afin de bien comprendre votre position.

3285 Alors donc, pour ce qui est de la présentation des mémoires, étant donné le grand nombre de mémoires auquel on s'attend, autant de la région du Saguenay que de la région de Québec, Stoneham-Tewkesbury, nous allons prioriser dans l'établissement de la liste de présentation des mémoires, les régions, en regard de la constitution de l'agenda de la commission.

3290 Alors donc, pour les gens... donner la priorité d'abord à Saguenay pour les gens de Saguenay et à Québec pour les gens de Québec, Stoneham-Tewkesbury et Québec et les environs.

3295 Pour ce qui est de votre mémoire, soyez assurés que toute la commission lit l'intégralité des mémoires et elle va vous questionner. Naturellement, on a un temps tout de même limité pour questionner. Vous ne présumerez pas du nombre de questions ou de l'intérêt pour certains aspects de la commission sur le résultat de l'analyse ou de la réflexion de la commission, par contre, ça nous prend un peu de temps pour vous questionner.

3300 Alors, ce qu'on vous suggère, étant donné que les gens, pour certains, les mémoires peuvent avoir une bonne ampleur, on vous suggère... on va vous accorder à peu près

10 minutes pour le présenter et après ça, bien nous, on l'aura lu au complet, il va être déposé au complet et on pourra vous questionner sur l'ensemble du mémoire.

3305

Alors, quand les mémoires sont très longs, peut-être on va vous demander de faire un résumé. Le BAPE a à sa disposition, là, les moyens... un petit prospectus qui explique comment faire un résumé et tout ça, vous pourrez le demander à l'arrière ou vous pouvez le consulter aussi, là, sur le site du BAPE.

3310

Alors, j'aimerais aussi spécifier que le contenu des mémoires, bien, naturellement, ce sont les mêmes règles que lors de l'audience, on tient à ce qu'il n'y ait pas d'accusation, de désapprobation ou quoi que ce soit.

3315

Nous voulons aussi vous spécifier que le mémoire sert à exprimer votre opinion à la commission. Donc, ce n'est pas un débat public ou d'interchanger d'opinions d'un à l'autre. La commission ne recevra pas, à l'intérieur des mémoires, l'opinion de l'opinion des autres.

3320

Alors, il est clair qu'il faut que le mémoire s'adresse à la commission, on est là pour vous écouter. Vous allez voir, en deuxième partie, il n'y a pas de table de chaque côté, il n'y a que la commission et vous qui va s'adresser... vous vous adressez à la commission et l'interaction va se faire spécifiquement sur le contenu de votre mémoire.

3325

Alors donc, je vous remercie là-dessus. Et juste pour spécifier, vous pouvez aussi déposer votre mémoire sans le présenter ou faire une présentation verbale, toutes les options sont possibles. On vous demande simplement de le signaler à la coordonnatrice.

3330

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

3335

Alors, j'aimerais remercier puis féliciter tout le monde, même ceux qui ne sont plus là aujourd'hui, ceux qui étaient au Saguenay et qui sont venus aussi, les gens qui étaient nombreux aussi, Québec, Stoneham aussi, cette semaine.

3340

Je pense que malgré tout ce qui s'est dit en dehors de cette commission dans les médias ou ailleurs, je pense que les choses se sont bien déroulées, les gens ont eu un respect les uns pour les autres et je tiens à féliciter vraiment tous les intervenants qui sont venus s'adresser à la commission, qui sont venus poser des questions.

3345

Ce n'était pas facile, c'est un gros dossier comme l'a dit le ministère des Transports, c'est un gros projet assez unique au Québec, alors c'est bien sûr que plus c'est gros, plus il peut y avoir de problèmes. Donc, je pense que la meilleure façon de les aborder, ces problèmes-là,

c'est d'en discuter et je pense que ça s'est fait dans l'ordre et dans le respect de tout le monde. Alors, merci vraiment à tous les participants.

3350 J'aimerais remercier aussi toutes les personnes-ressources, les gens présents et ceux qui sont absents. Je sais que c'est difficile pour vous aussi parce qu'il y a des moments où vous êtes peu sollicités, surtout quand on a des audiences où il y a beaucoup de monde, mais j'apprécie énormément le travail que chacun a fait et c'est sûr qu'il peut y avoir d'autres questions de la commission dans le cadre de son mandat d'enquête et qui seront d'ailleurs déposées sur le site et dans les centres de consultation.

3355

Alors, le public pourra continuer à évaluer ce que fait la commission dans le cadre de son travail. Mais je tiens particulièrement à vous remercier de votre patience, de votre volonté et de votre expertise aussi assez éclairante pour la commission. Merci.

3360

J'aimerais aussi féliciter le promoteur ainsi que toute son équipe. Je pense que, dans le même contexte que j'expliquais tout à l'heure, ce n'était pas facile pour vous et vraiment, j'apprécie la façon dont le travail s'est fait et les questions précises, les réponses précises.

3365

Nous, nous avons des questions précises; vous, vous aviez des réponses précises. Il n'y a pas toujours de réponses immédiates, il n'y a pas toujours la réponse qu'on veut mais cette première partie permettait quand même... je pense qu'on a fait le tour de la majorité des aspects qui pouvaient permettre au public de faire son travail de deuxième partie d'audience qui est de présenter ses opinions.

3370

Je remercie aussi beaucoup l'équipe de soutien, la sténotypiste, l'équipe du BAPE aussi pour leur dévouement puis je pense qu'on va tous aller assimiler toutes ces informations pour revenir dans un mois. Merci aussi à mes commissaires. Alors, bonne journée.

3375

Je déclare donc cette première partie d'audience terminée.

16 h 17 – FIN DE LA SÉANCE

3380 Je, soussignée, LINE PERREAULT, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de mes notes sténographiques, prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

3385

Line Perreault, s.o.