

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

ÉTAIENT PRÉSENTS:           Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice  
  Mme LINDA ST-MICHEL, analyste  
  Mme ANNE-LYNE BOUTIN, coordonnatrice

**PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT  
DE LA ROUTE 323  
DANS LE SECTEUR DE LAC-DES-PLAGES**

RENCONTRE AVEC LES REQUÉRANTS ET LE PROMOTEUR

VOLUME 3

Séance tenue le 20 avril, à 19 h  
Best Western Châteauneuf Laval  
3655, autoroute des Laurentides  
Laval

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 23 AVRIL 2004 ..... 1  
MOT DE LA MÉDIATRICE ..... 1

RENCONTRE AVEC LES REQUÉRANTS ET LE PROMOTEUR

MARTINE LAPOINTE et ALAIN ROY

FRANÇOIS MAILLÉ, MAROUN SHANEEN, YVES BOUTIN, PATRICE CLEMENTI,  
BERNARD HÉTU

## MOT DE LA COMMISSAIRE MÉDIATRICE

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

5            Bienvenue tout le monde! Nous avons préparé un petit ordre du jour, qu'on vous a laissé chacun. Alors, on croit que ça devrait quand même se passer très bien.

10           Je veux rappeler certaines règles du jeu. La première, c'est que, j'insiste, nous avons une sténotypiste avec nous. Pour l'information de messieurs Clementi et Héту qui n'étaient pas là la dernière fois, donc c'est important que vous ne parliez pas deux en même temps, parce que la sténotypiste va difficilement pouvoir prendre tous les propos qui sont tenus. Alors, je vais être assez stricte. À tour de rôle, vous voulez intervenir, levez un peu la main et je vous donnerai la parole, mais c'est important de s'assurer et d'avoir un ton de voix qui est quand même assez élevé pour que, lorsqu'elle réécoute la cassette, ça soit très bien compréhensible. Alors, je pense que  
15           c'est pour le bien-fondé de la question et que tout le monde soit bien informé.

20           Je veux rappeler aussi certaines règles que j'avais abordées lors de la rencontre préparatoire. Alors, je rappelle à tout le monde que, bien sûr, les échanges se font dans le respect de tout le monde, de bonne foi, et que les échanges d'information, ce sont des échanges factuels, alors l'information factuelle que l'on transmet de part et d'autre, autant les requérants que le promoteur. Alors, j'espère que ça va très bien aller. D'ailleurs, j'en suis certaine. Alors, jusque là ça va.

25           Hier, nous sommes allées, toutes les trois, voir l'endroit. Alors, on a pensé que pour le bénéfice et la compréhension de tout le monde, ce serait important de commencer par la localisation de la propriété des requérants, parce que je pense que le promoteur, on se posait certaines questions. Alors, pour être sûr qu'on parle des mêmes choses, je pense que vous aviez une grande carte, vous autres. Nous, on a la même petite. Alors, peut-être que ce serait intéressant de situer la propriété, le puits de surface, enfin, qu'on se retrouve un petit peu pour  
30           pas qu'il y ait confusion dans les débats ou dans les discussions.

35           Quand on a rencontré le ministère des Transports, le Ministère nous disait que ce n'était pas vos coordonnées à vous, c'est un autre propriétaire qu'il avait comme inscrit à l'endroit où vous restez et qu'il y a de l'information qui avait été transmise à ce propriétaire-là, si je ne me trompe pas. C'est ça, monsieur Boutin?

**M. ALAIN ROY :**

40           Oui. C'est un monsieur Clément qui était là.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Alors, il y a de l'information qui avait été transmise à monsieur Clément. Je ne sais pas s'il vous l'a transmise? En tout cas, on pourra revenir sur certains aspects en cours de route.

45

Alors, la résidence de monsieur... oui?

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Juste peut-être préciser, c'est une vue en plan. Ici, vous avez l'ancienne route existante. C'est une vue en plan. Les travaux qu'on a exécutés v'là quelques années se terminent environ ici. La route existante, elle fait ça comme ça. Ici, c'est le chemin Lévesque. Le cas qui nous intéresse, monsieur Roy et madame Lapointe, leur maison est située ici. À notre langage, c'est le chaînage 0 + 400. Vous avez plus ou moins quelques mètres. La propriété – monsieur Roy va me corriger – de monsieur Roy, c'est comme ça ici. Ça monte comme ça, ça fait ça comme ça, grosso modo.

55

**M. ALAIN ROY :**

Ça va jusque...

60

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Monsieur Maillé, est-ce que vous pourriez dire, là, on a dit que c'était 0 + 400 et ça se termine... la limite est se terminerait à quel chaînage?

65

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

La propriété de monsieur et madame se situe entre les chaînages, plus ou moins, il va valider, de 0 + 200 à environ 0 + 7 à 800. Je dirais peut-être 400 à 500 mètres.

70

**M. ALAIN ROY :**

Donc, le terrain vient jusqu'ici.

75

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

C'est ça, 0 +...

80

**M. ALAIN ROY :**

Oui, 0 +...

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

85

7 - 800.

**M. ALAIN ROY :**

90

Oui. En fait, il y a 500 mètres.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

95

Il y a une ligne de lot ici.

**M. ALAIN ROY :**

C'est notre ligne.

100

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

C'est beau.

**M. ALAIN ROY :**

105

Parce que, en fait, il y a 500 mètres.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

110

C'est ça. 0 + 200 à 0 + 700.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

115

D'accord. Quand on situe la maison, les puits sur la carte, est-ce que c'est possible de...  
je ne sais pas, peut-être que vous n'avez pas de...

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

120

Monsieur Clementi va peut-être préciser.

**M. PATRICE CLEMENTI :**

125

D'après l'étude de puits, il y aurait un puits qui serait localisé près de l'ancien chemin  
actuel, à la hauteur de l'emprise.

**M. ALAIN ROY :**

O.K.

130 **M. PATRICE CLEMENTI :**

Il y a un puits de localisé là. Et le second puits, lui, serait plutôt localisé du côté de la nouvelle emprise. On est du côté ouest de la nouvelle emprise.

135 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

0 + 425.

140 **M. PATRICE CLEMENTI :**

Oui, 0 + 425.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

145 Oui, c'est ça. Est-ce que vous pourriez donner des repères? Parce que lorsqu'on va relire les notes, nous, les «ici et là», ça ne nous dira strictement rien.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

150 Le deuxième puits, c'est dans notre emprise, au chaînage 0 + 425 sur le côté gauche ici, au sud de la ligne de centre de la future route.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

155 Et le premier puits, est-ce qu'on peut déterminer à peu près le chaînage?

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

160 Le premier puits est situé alentour du chaînage 0 + 400, au niveau de l'ancienne route, près de l'entrée.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

D'accord, parfait.

165

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Monsieur Roy, est-ce qu'il y avait d'autres éléments que vous souhaitiez voir situés dans le contexte de la carte ou si ça va comme ça?

170

**M. ALAIN ROY :**

Juste la ligne de centre. Parce que la ligne de centre de la route, est-ce que ça correspond à la ligne où on voit les fanions rouges?

175

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

C'est une donnée qu'on va valider la semaine prochaine. J'ai demandé à mon équipe, tel que discuté mercredi soir, d'aller valider ça. À mon avis, ça doit être très proche, mais on veut s'assurer que c'est la bonne ligne. Parce qu'en cours de route, il y a des changements qui se font.

180

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Parce qu'en fait, nous, quand on est allées sur le terrain hier, on les a bien vus, les drapeaux, les piquets, tout ça. Mais vous disiez que c'était pour les photographies aériennes que ça avait été placé. Donc, on en voit juste à peu près... en tout cas, on n'en a pas vu ailleurs que sur le terrain de monsieur Roy.

185

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Ce qu'on veut valider sur le terrain, c'est que les piquets représentent bien la ligne de centre et non l'emprise gauche ou l'emprise droite.

190

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui, parce que ça fait une différence.

195

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Il y a une forêt de piquets et on veut bien se comprendre.

200

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui. Puis je pense qu'il y a aussi des rubans qui indiquent probablement des chemins de motoneige ou des choses comme ça. Alors, ça, c'est, en tout cas pour nous qui étions un peu néophytes, des fois, on était portées à confondre à certains endroits.

205

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Il peut arriver que les piquets soient déplacés aussi.

210

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

215 L'autre aspect qu'on voulait vérifier avec vous, c'était la largeur de l'emprise. Je pense dans l'étude d'impact, il est question de, par exemple si on part du centre de la route jusque, mettons, d'un côté, ce serait...

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

220 On voyait une emprise de 30 mètres dans l'étude d'impact.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

225 ... 30 mètres.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

230 Mais c'est des routes nationales, régionales, je crois que c'est des grands gabarits que le ministère des Transports se fixe. Mais dans le cas présent, on aurait aimé connaître la largeur exacte.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

235 L'emprise moyenne de tout le projet, c'est une route de 55 mètres pour tout l'ensemble du projet. Vous comprendrez que l'emprise, vous voyez comment elle joue; ici, elle diminue, elle augmente ici en fonction du relief du terrain. Quand on est en déblai ou en remblai, à ce moment-là on prend plus large.

240 Vis-à-vis la propriété de monsieur et madame, on a, en moyenne, je peux dire en moyenne, sur le côté droit, on a une moyenne d'emprise de 40 mètres, sur le côté gauche de 30 mètres, ce qui fait une emprise totale de l'ordre de 70 mètres.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

245 Je pense que c'est clair là-dessus. Alors, je pense que ça va pour la localisation de la propriété. Je pense que tout le monde, là, on va parler de la même chose.

250 Alors, on avait abordé un autre point, c'était le type de dépôts meubles, leur épaisseur et tout ça. Nous, quand on est allées sur le terrain -- puis on pourra y aller tout le monde ensemble, je pense que ce serait important qu'on fasse une rencontre avec les requérants, nous et vous, pour s'assurer qu'on parle exactement de la même chose. En fait, nous, ce qu'on a constaté, c'est que la géomorphologie du terrain, que ce soit dans l'emprise de la route actuelle, que ce soit plus haut ou plus bas, c'est à peu près la même topographie. Il y a peut-être une légère pente montante, mais on ne semble pas être dans un endroit... je ne parle pas du sous-sol, mais que la



255 route soit là ou peut-être un petit peu plus ailleurs, on ne voyait pas de différence en tout cas dans la topographie visuellement.

Alors, c'est sûr que vous autres, vous avez à voir comment est constitué le sous-sol, mais je pense que lors de notre rencontre, on avait, en tout cas, semblé dire qu'il pouvait y avoir  
260 une pente importante un petit peu plus à l'arrière de la maison et ce n'est pas ce qu'on a constaté nous autres sur le terrain. C'est à titre d'information là, mais on pourra voir c'est quoi ce que vous considérez comme une pente importante ou pas importante. Mais en tout cas, nous, ce qu'on a constaté, il y avait une légère pente mais pas si importante que ça. C'était très doux comme pente. Je voulais juste...

265

**M. MAROUN SHANEEN :**

On va regarder ça, moi, je dirais un peu plus en détail en donnant la géométrie pour ce qui est de l'axe, que ce soit les pentes ou le niveau par rapport au sol existant.

270

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Bien, peut-être qu'on pourrait parler de cet aspect sol dès maintenant.

275

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

L'information au niveau de sol, selon notre rapport de laboratoire, exactement c'est le chaînage 0 + 160, 0 + 700 qui se trouve être dans la zone de monsieur et madame. C'est réalisé dans du sol très dense. Ce n'est pas du roc. Dans notre jargon, c'est du deuxième classe qui  
280 s'excave à la pelle.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Est-ce que vous avez pu déterminer l'épaisseur approximative?

285

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Sur l'épaisseur totale qu'on va excaver.

290

**M. MAROUN SHANEEN :**

Ce qu'on appelle du sol ordinaire, c'est-à-dire ce n'est pas du roc.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

295

O.K.

**M. MAROUN SHANEEN :**

300 C'est ça. Puis il peut être un mélange de sol.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

305 Sans des graviers, disons.

**M. MAROUN SHANEEN :**

Sans gravier, till ou quelque chose de même.

310 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Jusqu'à 11 mètres.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

315 Jusqu'à 11 mètres.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

320 D'épaisseur de l'excavation qui est nécessaire.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

325 D'accord. Donc, on n'est pas le roc.

**M. MAROUN SHANEEN :**

C'est ça.

330 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

D'accord.

**M. MAROUN SHANEEN :**

335 On va montrer les sections comme le profil projeté de la route puis en relation avec le terrain naturel.

340 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Juste au niveau du profil, il est important... on va apporter des éclaircissements sur le profil. Le profil, c'est le relief, si vous voulez, l'altitude du terrain naturel. Ici, le secteur de monsieur et madame se situe entre ici et là.

345 **Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Pourriez-vous donner des chaînages, monsieur Maillé?

350 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Entre 0 + 200 et 0 + 700, tout le temps.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

355 Parfait.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

360 Et ici, la ligne en mauve foncé, c'est ce qu'on désire réaliser, le projet qui a été déposé. En ligne verte ici, c'est le profil de la montagne de monsieur et madame, qui se trouve ici.

**M. ALAIN ROY :**

365 O.K.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

370 Comme vous voyez, on coupe la butte. On le voit ici. Ça, c'est une coupe. Si je fais une coupe de la section, on coupe ça ici. Et puis tantôt, vous parlez d'un profil, il y a quand même 10 % de pente au niveau de la montagne. Le ministère des Transports, 10 %, ce n'est pas minime là. Pour une auto, c'est quand même important.

375 Ici, vous voyez, j'ai pris exactement le chaînage 0 + 400 à l'arrière du bâtiment de monsieur et madame. Et puis par rapport à la ligne de centre projetée qui est ici, la maison, nous autres, on a évalué environ 57 mètres de la ligne de centre. Par rapport à l'emprise, ça donne environ 27 mètres de l'emprise, de l'expropriation qu'on va faire. C'est-à-dire que derrière votre maison, c'est 27 mètres.

**M. MAROUN SHANEEN :**

380 Pour ajouter à ce que monsieur Maillé a dit, nous autres, le choix du profil, il est en relation avec la nature du terrain, mais il faut respecter ce qu'on appelle tout ce qui est les

385 éléments de sécurité. Alors, si on voit l'ancien tracé comment il était comme accidenté, on le voit, il est plus rectiligne celui-là; d'ailleurs, c'est pour remédier au problème de courbes sous-standard.

390 Alors, la courbe du terrain ici, elle a un double but. En fait, c'est aussi pour balancer les quantités déblai-remblai et il faut aussi respecter les pentes et respecter les distances de visibilité pour les besoins de sécurité. Alors, ça, c'est principalement le design en profil. Et ça, c'est en plan.

395 Quand on a dit tantôt, monsieur Maillé, il a mentionné 10 %, c'est beaucoup. Alors, 10 % pour une route comme la 323, c'est une route régionale, ce n'est pas dans les normes. On ne peut pas arriver avec des pentes de 10 %. Puis comme il a mentionné, monsieur Maillé, tantôt, d'un côté on voit l'emprise est plus large, l'autre côté elle est un peu moins large, mais on voit le pourquoi ici dans la section type. Le talus, le terrain est plus haut ici, alors on a besoin plus d'espace pour mettre des bandes sécuritaires. Alors, ça prend plus d'espace d'un côté par rapport à l'autre. C'est à cause de la topographie du terrain.

400 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Excusez-moi. Voulez-vous encore localiser la propriété sur le profil, les deux, en fait? Celui-là.

405 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Celui-là ici?

410 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Oui, la propriété...

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

415 La ligne de centre est ici, ce qui se trouve être ce point-là ici.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

La propriété est complètement à gauche.

420 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

425 À gauche ici, oui, à 57 mètres. Et moi, j'arrête à 50 mètres, et puis ajoutez un 7 mètres ici, environ.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Si on regarde votre profil, notre propriété est à cet endroit-là, mais avant d'arriver à la route, il va avoir une légère pente vers le haut et puis la route va être beaucoup plus bas que...

430

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Oui, exactement. Votre propriété, probablement, je ne n'ai pas les niveaux, mais elle doit être sensiblement, le niveau de votre terrain naturel, si on continue ici, votre propriété est comme ça ici, probablement ça doit être proche de notre profil projeté.

435

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Et puis la hauteur estimée du talus qui est du côté de notre résidence...

440

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Ici. Regardez...

445

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Oui. Ce serait quoi?

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

450

À peu près ici. On parle de 7, 8 mètres.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

455

7 et 8 mètres?

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Qui serait encavé.

460

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Puis sur votre autre profil, notre résidence se trouve... celui-là, vous avez dit que c'est en profil, mais c'est un plan, puis je ne me rappelle pas cette courbe-là, ça représente quoi?

465

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Ça, c'est le profil en long. C'est comme si je découpais toute la ligne de niveau ici, puis je la mets en profil.

470

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Puis la résidence sur celui-là, elle se retrouve où?

475

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Bien, là, elle est située à 400, mais du côté gauche de la route.

480

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

De l'autre côté. Je voulais juste voir à quel niveau elle était.

485

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Ici.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

490

Juste pour être certaine que j'ai bien compris, quand vous dites: «Le talus va être à 7, 8 mètres», est-ce que c'est en profondeur ou... c'est en profondeur. Ce n'est pas en hauteur. On s'entend bien?

495

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

C'est ça.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

500

Quand vous partez du centre de la route...

**M. MAROUN SHANEEN :**

505

Comme on a vu tantôt, madame, ça, c'est, le terrain naturel est fait comme ça. Nous autres, au fur et à mesure qu'on avance, on a dit, ici, on excave tout ça. Alors, toutes ces parties de terrain sont enlevées pour poser la route. Ce qu'on voit ici, c'est des excavations. Alors, on excave tout le terrain qui est ici.

510

Puis vis-à-vis du terrain de monsieur et madame, on voit, on a une excavation de l'ordre de 7, 8 mètres, dépendamment des places. Parce que tu avances un peu ou tu recules un peu, mais il y a une bonne excavation. Mais là, on voit la maison, il va avoir une butte et la route va être pas mal encavée.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

515 Elle va être encavée par rapport à la maison.

**M. MAROUN SHANEEN :**

520 En plein ça, exactement.

**M. ALAIN ROY :**

J'aurais juste une question.

525 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui.

**M. ALAIN ROY :**

530 Il existe une autre propriété de ce côté-ci. Elle, elle va être à quelle distance de l'emprise à peu près?

**M. MAROUN SHANEEN :**

535 Est-ce qu'on la voit ici?

**M. ALAIN ROY :**

540 Non.

**M. MAROUN SHANEEN :**

545 On la voit ici.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Est-ce que c'est la résidence de madame...

550 **M. ALAIN ROY :**

Celle-ci là.

**M. MAROUN SHANEEN :**

555 On la voit ici, mais c'est très près.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

560 C'est à 3,5 mètres.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

565 Est-ce qu'on peut identifier...

**M. ALAIN ROY :**

La maison va être à 3.5 mètres. Est-ce qu'elle va être expropriée?

570 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Est-ce qu'on pourrait savoir, est-ce que c'est la résidence de madame St-Jean, celle dont on parle?

575 **M. PATRICE CLEMENTI :**

Exactement, oui.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

580 Oui?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

585 Oui. À prime abord, on ne prévoit pas exproprier la maison. C'est sûr qu'éventuellement, ça peut devenir une possibilité dans une négociation de gré à gré. Par expropriation, on ne pourrait pas exiger l'achat total, à moins que le tribunal nous l'ordonnerait pour certains motifs. Mais à prime abord, c'est ça.

590 Mais par contre, dans une négociation, il arrive fréquemment qu'il y ait des éléments qui ressortent, qui vont faire en sorte que finalement on va possiblement s'entendre soit sur une dépréciation de la propriété ou encore sur l'achat carrément de la propriété.

**M. MAROUN SHANEEN :**

595 Il arrive souvent aussi avec des ententes avec les propriétaires, on fait déplacer la maison, si le terrain le permet, mettons, de la relocaliser ou la pousser en arrière ou quoi que ce soit.



**Mme MARTINE LAPOINTE :**

600

Juste par curiosité, c'est quoi la distance minimale que vous expropriez? 3 mètres m'apparaît... c'est là, là. Mais c'est quoi la distance minimale?

**M. ALAIN ROY :**

605

Moi, je dirais la distance qu'on a entre nous deux.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

610

Au ministère des Transports?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

615

Il n'y a pas de distance minimale.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Ah! pour exproprier...

620

**M. PATRICE CLEMENTI :**

Non, il n'y a pas de distance minimale.

**M. MAROUN SHANEEN :**

625

On a déjà frappé des cas que le monde était vraiment proche, mais ils ne voulaient rien savoir pareil. Ils voulaient rester à la même place.

630

Ça fait que si, nous autres, on ne touche pas physiquement à la maison, puis les personnes, ils désirent demeurer à la même place pour n'importe quelle raison, familiale ou autres, alors on ne peut pas aller à l'encontre de ça. C'est leur choix, en fait.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

635

Je veux justement qu'on parle d'expropriation plus en détail. La résidence que vous parlez, parce que nous sommes allées hier sur le terrain, il y a un chalet, une petite maison je crois que vous appelez ça un chalet, et il y avait la résidence, je dirais permanente. Lorsque vous parlez de la résidence qui est à 27 mètres ou...

640

**M. PATRICE CLEMENTI :**

À 3 mètres.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

645

À 3 mètres, pardon, est-ce que c'est le chalet ou c'est la résidence permanente qu'on voit sur le bord de la route?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

650

Si je ne me trompe pas, c'est la résidence.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

655

C'est la résidence.

**M. ALAIN ROY :**

660

Oui, c'est la résidence.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Ce n'est pas un chalet. C'est parce que madame St-Jean habite un chalet.

665

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

À ce moment-là, ce ne serait pas la résidence de madame St-Jean. Parce que madame St-Jean, elle est plus dans la montagne, alors qu'il y a une résidence permanente sur le bord de la route actuelle.

670

**M. PATRICE CLEMENTI :**

Moi, c'est celle qui est la plus près de la route.

675

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Actuelle.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

680

D'accord. Bon, alors, on ne parle pas de la même chose.

**M. PATRICE CLEMENTI :**

685

L'autre, je ne l'ai pas vue.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Là, c'est important parce qu'on ne parle pas de la même chose.

690

**M. ALAIN ROY :**

On ne parle pas de la même du tout.

695

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Il faudrait parler de l'adresse civique à ce moment-là plutôt que des noms des gens.  
D'accord?

700

**M. MAROUN SHANEEN :**

Est-ce que vous avez l'adresse civique?

705

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Du chalet de madame St-Jean, oui. C'est 6, montée Bernard.

710

**M. ALAIN ROY :**

C'est ça, c'est madame St-Jean.

715

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Alors, juste peut-être pour reprendre pour le bénéfice de la sténographe, la route, en fait, passerait à 3 mètres de la résidence de madame St-Jean.

720

**M. PATRICE CLEMENTI :**

6, Bernard.

725

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

6, Bernard. Mais l'autre résidence, elle, serait moins touchée.

Parce que nous autres, on avait l'impression, quand on est allées sur le terrain, que la résidence qui est sur le bord, en fait, le bord de la montée St-Jean, près de l'ancienne route, qu'elle était plus touchée. Mais écoutez, évidemment, on n'avait pas tous les éléments en main pour... d'accord.

730 **M. YVES BOUTIN :**

Mais juste une petite précision. La maison n'est pas à 3 mètres de la route. Elle est à 3 mètres de l'emprise.

735 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui, oui, c'est ça.

**M. ALAIN ROY :**

740

Ça va être une falaise... pas une falaise, mais une pente.

**M. YVES BOUTIN :**

745

C'est du sable, là. Ça va être du sable.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Mais c'est à 3 mètres du talus.

750

**M. YVES BOUTIN :**

Non, pas à 3 mètres du talus. Ça peut être un peu plus loin, tout va dépendre de...

755 **M. MAROUN SHANEEN :**

La section type habituellement, nous autres...

**M. YVES BOUTIN :**

760

L'emprise, elle peut être ici. Donc, on peut avoir...

**M. MAROUN SHANEEN :**

765

C'est ça.

**M. YVES BOUTIN :**

Tout va dépendre de la géotechnique qui va être fait.

770

**M. MAROUN SHANEEN :**

775 En principe, on a... habituellement, le haut du talus, ça ne veut pas dire la limite de l'emprise. Habituellement, il y a comme un petit arrêt ou une banquette pour appuyer, en fait, le talus et poser la clôture ou quoi que ce soit. Alors, ce n'est pas nécessaire que l'emprise est juste à la limite exacte du haut du talus.

**M. ALAIN ROY :**

780 J'ai une question plutôt technique. De faire un talus comme ça tout à fait dénudé, c'est tellement mieux que de laisser les arbres qui peuvent retenir le sol? Moi, je ne sais pas, comme techniquement là?

**M. MAROUN SHANEEN :**

785 C'est ça. Nous autres, techniquement, pour être en mesure de l'entrepreneur d'exécuter les travaux, ça, c'est certain qu'il ne va pas dénuder, puis il ne va pas excaver, puis il ne va pas déboiser tout ce qu'il n'a pas besoin de le faire. D'ailleurs, nous autres, on ne va pas le laisser, parce que tu enlèves ça, mais il faut le stabiliser par la suite.

790

**M. ALAIN ROY :**

C'est ça.

795

**M. MAROUN SHANEEN :**

800 Alors, nous autres, on demande à l'entrepreneur de faire le minimum pour être en mesure de réaliser les travaux. Mais par contre, dans ce cas, pour être en mesure de réaliser ça, puis réaliser les travaux d'une façon sécuritaire, il y a des employés, puis la machinerie, alors il faut que les pentes soient sécuritaires face aux études géotechniques, la CSST, tout ça, pour les travailleurs puis la machinerie.

805 Alors, pour les besoins d'excavation dans ce cas, les talus, ils vont être excavés pour être en mesure de faire les travaux. Par contre, ce qu'on fait par la suite, tous ces talus, ils vont êtreensemencés ou quelque chose. Il y a des protections végétales ou autres pour stabiliser ces pentes.

**M. ALAIN ROY :**

810 Mais c'est important de détruire la végétation? Dans le sens que, moi, je ne sais pas, mais vu que vous allez chercher presque 70 mètres, c'est quand même 210 pieds.

**M. MAROUN SHANEEN :**

815 On ne peut pas excaver carré. Je vous donne un autre exemple. Si on était, par exemple, dans un cas... ça, c'est certain, ici, on a parlé de 70 mètres, possiblement on ne va pas excaver 70 mètres sur toute la longueur. Si, pour les besoins de réalisation des travaux, il a besoin d'excaver 40 mètres, 45 mètres, il va excaver juste ça. Ça ne veut pas dire qu'on va tout excaver.

820

**M. ALAIN ROY :**

825 Parce que je reviens encore là-dessus, je vois des routes, des fois, qui sont faites, puis c'est des grands espaces sans aucune végétation, juste du gazon. Pour moi, ça nuit à l'érosion du sol. Ça permet qu'il y ait encore plus d'écoulement de toutes sortes de substrats. Mais en plus, c'est ça, je trouve que ce n'est pas stable. Je me demande pourquoi ce n'est pas reboisé en général. Juste du côté de Saint-Émile, il n'y a pas de reboisement. C'est rendu...

**M. MAROUN SHANEEN :**

830

835 Nous autres, depuis quelque temps, on utilise des techniques, ce qu'il appelle aussi le ministère de l'Environnement génie végétal, stabilisation, mais on a vu les expressions génie végétal, c'est ça. On stabilise, ça, c'est certain. Les pentes vont être stabilisées parce que c'est un besoin pour le ministère des Transports. On ne va aller faire de l'entretien. Il faut que ce soit aussi plaisant pour passer et pour limiter les entretiens et les opérations sur le terrain. Mais une chose est certaine, on ne va pas laisser toucher à des endroits là où il n'y a pas besoin pour réaliser les travaux. Ce n'est pas d'une façon systématique.

840 D'ailleurs, de plus en plus, le ministère de l'Environnement puis nous autres, malgré que c'est écrit dans les plans et devis, les descriptifs: «Là, on y touche; là, on n'y touche pas», de plus en plus, le ministère de l'Environnement, il nous demande d'identifier sur le plan les zones qui sont à l'intérieur des emprises et on déboise pas ou on ne touche pas.

845 Parce que tout ce qu'on peut, ça, c'est certain, quand on cherche des emprises, on ne veut pas trop zigzaguer là. C'est la gestion des corridors routiers, c'est très difficile à avoir des emprises de même, puis des clôtures qui sont comme ça. Si, pour des raisons de besoin d'emprise, on place une ligne droite, mais lors de la réalisation, s'il y a un petit triangle ou une bande, ce n'est pas nécessaire de toucher, on ne touche pas, c'est certain.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

855 Juste pour ma compréhension, vous avez parlé de génie végétal. Vous parliez de juste mettre du gazon. Quand vous parlez de génie végétal, est-ce que ça veut dire mettre du gazon ou ça veut dire mettre aussi des arbres? Qu'est-ce que ça veut dire?

**M. YVES BOUTIN :**

Ils n'ont plus le droit d'appeler ça génie végétal, ça fait grincer certaines personnes. On appelle ça de la stabilisation végétale.

860

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Moi aussi, je trouvais ça drôle génie végétal.

865

**M. YVES BOUTIN :**

Ça peut être juste du gazon. Ça va dépendre des endroits. Mais c'est surtout de remettre la végétation racinaire pour qu'elle puisse... c'est surtout des graminées, des arbustes. Parce que les arbres, eux, vont prendre de la place.

870

Si on met des pins à cet endroit-là, tout ce que vous avez, ça va continuer à s'éroder. Parce que les pins vont grandir, puis éventuellement il n'y aura plus d'herbe autour, puis ça va continuer à s'éroder. Donc, on va mettre des arbustes surtout qui ont un système racinaire très développé, des graminées qui ont un système racinaire dense. Donc, là, l'érosion ne se fait plus sur les routes.

875

**M. ALAIN ROY :**

J'ai une autre question encore sur l'emprise. Avant, on faisait des routes, plusieurs routes. La végétation est proche. La végétation indigène est très proche de la route. On avait les capacités techniques, avant ça, de le faire plus facilement. Maintenant, parce qu'on veut voir large au cas qu'on double la voie. Parce qu'avant ça, la plupart des routes qu'on voit, régionales comme ça, provinciales, ce n'est pas 70 mètres d'emprise, c'est peut-être 30 mètres. C'est ça?

880

885

**M. MAROUN SHANEEN :**

Monsieur Roy, nous autres, les routes, c'est en relation avec la classification fonctionnelle. Quand on dit: «classification fonctionnelle», elles sont reliées avec la raison d'être de la route, que ce soit une route locale, une route régionale, une route nationale ou une autoroute. Puis on a des normes, principalement des normes de sécurité.

890

J'ai parlé tantôt de distance de visibilité et des choses de même. On a certains critères de distance de visibilité en relation avec la vitesse affichée sur la route. Alors, il y a des fois vraiment il faut, mettons, enlever ou excaver ou déboiser un secteur, c'est parce qu'à l'intérieur d'une courbe, il faut aller voir pour ne pas avoir des problèmes ou s'il y a des enfants qui traversent ou quoi que ce soit. On a des normes bien précises. On a, mettons, une distance de visibilité de 110 mètres d'un objet qui est à 6 pouces du sol, un conducteur est capable de le voir. C'est des choses de même qui obligent les concepteurs à déterminer ces emplacements.

895

900 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

J'imagine que la distance augmente en fonction de la vitesse aussi. Plus on va vite, plus on a besoin d'une visibilité plus grande, plus étendue?

905 **M. MAROUN SHANEEN :**

Habituellement, c'est ça.

910 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Cette route-là va être zonée 90 kilomètres/heure?

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

915 Exact.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Est-ce que je peux revenir sur une question qui était bien avant l'excavation...

920

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui.

925 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

... juste pour avoir une image plus précise dans ma tête par rapport à la résidence. En distance horizontale, avant d'arriver au talus, ça représente quoi?

930 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

La distance horizontale?

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

935

À partir de ma maison jusqu'au début de votre talus.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

940

On va résumer. La ligne de centre ici, le centre du chemin, la ligne jaune de la route, par rapport à votre résidence, on parle de 57 mètres. Par rapport à l'emprise ici, nous autres, on a déterminé une emprise de 30 mètres sur le côté gauche. L'emprise arrête ici, vous avez 27 mètres par rapport à l'emprise, la distance de votre bâtiment. Puis on peut rajouter de là à là aux



alentours de 7 mètres. Donc, le 27 plus 7, ce serait de l'ordre entre 33 et 35 mètres par rapport  
945 au...

**M. MAROUN SHANEEN :**

Le haut du talus.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

... le haut du talus.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

O.K.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

En arrière de votre maison.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Est-ce que ça va pour les informations techniques sur le tracé et tout ça? Ça va?

Il y a un aspect qu'on a oublié de mettre à l'ordre du jour et on avait convenu, je pense  
que ce serait peut-être le moment de le passer ici, on avait parlé, lorsqu'on vous a rencontrés, on  
avait convenu que vous donneriez l'information pourquoi le choix de ce tracé plutôt que n'importe  
970 quel autre tracé. Alors, on avait convenu que les requérants pourraient avoir cette information-là.  
Alors, peut-être que c'est le moment, là, avant d'aborder les questions plus techniques  
d'expropriation et tout ça.

**M. MAROUN SHANEEN :**

Je vais mettre la carte comme ça, ça va être bénéfique à tout le monde et l'expliquer  
comme ça.

Alors, les requérants nous ont mentionné dans la lettre comme quoi pourquoi on veut  
980 prendre l'ancienne route et la bonifier et l'améliorer, corriger les déficiences, et non pas trouver un  
nouvel axe, par exemple, en ligne directe, si quelqu'un regarde la carte entre Saint-Émile et  
Saint-Rémi comme une ligne directe.

Ça, c'est certain, puis ça a été mentionné aussi dans la lettre le gain en réalisant cet axe,  
985 comme quoi il n'y a pas trop de gain de distance ou quoi que ce soit. Ça, c'est certain, réaliser  
l'axe, il y a un gain de distance, de temps de parcours. Puis aussi, c'est qu'on voit très bien dans  
cette partie du tracé comment les courbes qui sont sous-standard, qui ne sont pas sécuritaires,

comment on les corrige avec le nouveau tracé. Alors, l'objectif, la raison d'être sécurité est très importante dans ce projet.

990

Ça, c'est certain, si tu dis à un ingénieur: «Pourquoi t'as pas fait ça?», ça c'est évident, c'est comme ce n'est pas quelque chose que pourrait penser quelqu'un de faire. On a un axe routier. On va faire un deuxième axe. On dédouble les routes, on double les routes pour ce besoin. On parle d'une distance entre ici et là, entre 15 et 20 kilomètres.

995

**M. ALAIN ROY :**

Ce que vous faites, c'est que vous la dédoublez, mais sauf que vous la dédoublez 50 mètres au lieu de la dédoubler dans un autre axe. C'est ce que vous faites la dédoubler là.

1000

**M. MAROUN SHANEEN :**

La différence entre les deux, cet axe va rester pareil un besoin Ministère. C'est-à-dire, même si on prend et on fait un nouvel axe, l'autre va rester pareil un axe important pour le Ministère, il est sous-standard.

1005

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Tandis que si vous faites ça comme ça, la route qui devient secondaire est devenue municipale. C'est ça que vous voulez dire?

1010

**M. MAROUN SHANEEN :**

Non, ça ne veut pas dire ça. Présentement, la route secondaire devient municipale. Mais dans un cas de même, un axe qui est... ce besoin dans ce secteur, c'est un besoin qui va rester pareil. Alors, on dédouble l'axe. Ça, on parle au niveau axe.

1015

Mais au niveau d'autre chose, si on regarde la topographie du terrain, les cours d'eau qu'on va traverser et toutes ces choses, on ne peut pas mettre une ligne droite de même. Ça devrait être, là, je ne sais pas de quelle façon ici, là. Puis on parle, comme j'ai dit, un axe de 15 à 20 kilomètres, juste pour mettre un chiffre, chiffrer ça en termes d'impact.. en tout cas, Yves, tu es mieux placé pour dire ça, mais en termes aussi de coûts, là on parle de... ce n'est pas comme... on parle 35 - 40 M\$.

1020

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Oui, oui, bien sûr. On est bien au courant que changer un axe, c'est...

1025

**M. MAROUN SHANEEN :**

1030

Si vous voulez en faire un axe, parce que nous, c'est un besoin pareil. C'est...

**M. ALAIN ROY :**

1035

Mais je ne comprends pas vraiment la question du besoin. Parce qu'actuellement, le besoin, les gens utilisent cette route-là, puis ça fonctionne jusqu'à un certain point. Donc, de mettre une voie beaucoup plus rapide à côté, est-ce qu'on va satisfaire tellement le besoin local?

**M. MAROUN SHANEEN :**

1040

Mais à notre avis, moi, je dirais, je ne pense pas qu'on va mettre en doute le besoin ou la justification.

**M. ALAIN ROY :**

1045

Non, non. C'est un besoin personnel.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1050

Non, non. Là, on donne de l'information.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

1055

On veut juste comprendre.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1060

Mais peut-être pour préciser un peu, vous me direz si j'erre dans ce que je dis, mais votre objectif premier, c'était d'avoir un tracé sécuritaire comparativement au tracé que vous avez actuellement. C'est ça votre objectif premier.

**M. MAROUN SHANEEN :**

1065

Bien...

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1070

Le fait que ça soit plus rapide ou moins rapide ou, en tout cas, rapide de la même façon, est-ce que c'est très secondaire par rapport à votre objectif?

**M. MAROUN SHANEEN :**

1075 Mais c'est autant important, ça, c'est certain. La mission du Ministère, c'est réaliser le transport des personnes, des marchandises d'une façon sécuritaire, le développement économique et tout ça. Alors, dans la justification du projet, il y avait plusieurs éléments, puis dont l'élément sécurité était très important là-dedans.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1080 Oui. Mais c'est ça, l'élément sécurité, c'est l'élément prioritaire.

**M. MAROUN SHANEEN :**

1085 C'est ça.

**M. ALAIN ROY :**

1090 C'est ça. C'est parce que quand on lit votre document, le document ici, le projet, ce qu'on dit, on dit que le but, c'est de favoriser le lien privilégié entre la région de Hull-Ottawa et le Mont-Tremblant. Et dans le fond, plus précisément, c'est de Montebello à Mont-Tremblant. C'est ça le but principal, dans le fond.

1095 Parce que la circulation locale, c'est peut-être 200 voitures par 24 heures. La circulation de transit, c'est peut-être 2 000 voitures par 24 heures. Les gens qui circulent sur cette voie-là, leur seul but, c'est d'aller au Mont-Tremblant rapidement. Ce n'est pas de voir le paysage du Lac-des-Plages.

1100 C'est juste qu'il y a comme une... je ne dis pas de la fausse représentation, mais on dirait qu'il y a deux, oui, il y a deux principes. Un, c'est de sécuriser la voie actuelle; ça, je suis d'accord. Mais le deuxième, c'est qu'on dit qu'on veut aller vite au Mont-Tremblant. Celle-ci, c'est plus au moins vrai.

**M. MAROUN SHANEEN :**

1105 Bien, moi, je dirais vite et d'une façon sécuritaire. On sait très bien, personnellement, si j'ai le choix de circuler sur l'autoroute ou prendre une petite route avec un beau paysage, tout ça, ça, c'est plaisant pour moi, arriver à des distances comparables, mais est-ce que c'est plaisant, puis passer par des états de villégiature et tout ça? Ça, c'est ce qui a été mentionné, en fait.

1110 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Juste pour compléter, parce qu'on ne discutera pas là-dessus, mais il reste qu'il y a une partie du territoire qui vous appartient, mais il y a aussi une grande partie du territoire qui est dans l'autre Direction régionale. Et ça, bien, là aussi, pour l'avoir fait hier, c'est très tortueux et ce

1115 n'est pas demain matin que les améliorations vont être apportées. Alors, juste ce tronçon-là, ça ne rendra pas... ça ne permet pas de rendre beaucoup plus rapide l'arrivée au Mont-Tremblant, juste ce tronçon-là.

**M. MAROUN SHANEEN :**

1120

En plein ça. En tout cas, si on voit la route existante et la géométrie et les courbes sous-standard, ça se voit directement tout en regardant le plan. C'est clair.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1125

Oui, oui, c'est ça. C'est une question de sécurité.

**M. YVES BOUTIN :**

1130

Si je peux faire aussi un petit point, c'est que le projet qu'on a là, c'est un assemblage de deux projets.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1135

Oui.

**M. YVES BOUTIN :**

1140

On avait plusieurs projets de Montebello jusqu'à Lac-des-Plages. On a sorti une étude. On a réalisé plusieurs projets.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1145

C'est ça.

**M. YVES BOUTIN :**

1150

Et ça, c'est les deux derniers projets. On devait en réaliser rien qu'un. Puis là, il était comme réparti dans le temps à cause des montants d'argent impliqués. Puis là, on en refait un. Il y en a un que c'était le contournement du Lac-des-Plages pour éviter d'avoir tout le transit qui passe où est-ce que sont les maison, puis c'est difficile de réaménager la route 323 au Lac-des-Plages.

1155

Puis il y en avait un autre, c'était pour la partie nord, c'était pour rétablir les courbes sous-standard qui sont... cette route-là était à 90 kilomètres/heure, il y a un certain nombre d'années. On a dû baisser la vitesse parce que les courbes étaient sous-standard. Même là, les gens ne roulent pas à 70. Parce qu'on avait fait une étude sonore, puis ça roulait moins vite.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1160

Est-ce que vous avez d'autres questions?

**M. ALAIN ROY :**

1165

J'ai encore une question.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1170

Oui, allez-y.

**M. YVES BOUTIN :**

1175

C'est parce que là, vous demandiez aussi la justification. C'est parce que si on met deux routes, on a deux routes à entretenir. Ça fait un coût double d'entretien d'hiver, donc le redouble des impacts aussi.

Bon, vous dites qu'on déplace, mais ça, c'est un chemin municipal.

**M. ALAIN ROY :**

1180

Il faut l'entretenir encore. Les deux routes sont entretenues encore.

**M. YVES BOUTIN :**

1185

Si on fait le chemin municipal, on parle d'expropriation majeure de plein de maisons, parce que les courbes sont standard dans le village. Il faut aussi l'établir, on parle d'expropriation dans le village.

1190

Puis les gens actuellement, il y a beaucoup de municipalités qui désirent des contournements. On en a fait un à Buckingham parce qu'il y a trop de camions qui passaient dans la ville. Ils conservent leur route, c'est pour le local.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

1195

Juste en complément, au niveau du dédoublement, il est vrai qu'on dédouble à partir d'ici à aller jusqu'à l'arrêt du *Motel Mon Chez-Nous*.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1200

Ça, c'est près de l'auberge ou de l'hôtel?

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

1205 Près de l'auberge, effectivement, mais à partir de là jusqu'à la limite, on garde une certaine section de route à côté du pont, mais le restant n'est pas dédoublé. Donc, sur 7 kilomètres, c'est peut-être juste aux alentours de 2.2 kilomètres qu'on dédouble.

**M. ALAIN ROY :**

1210 Puis l'autre question que je me demande: pourquoi... parce que nous, on sait que le Lac-des-Plages, il est quand même beau. Vous l'avez sûrement vu. C'est un beau lac. Puis l'aspect de la villégiature, c'est ça qui est important pour le développement de cette région-là.

1215 Pourquoi mettre la route si proche du lac, alors que peut-être l'avoir mise un petit peu... parce que là, on sait que le village, il va s'arrêter là. Peu de gens vont vouloir se développer de l'autre bord de cette grande route-là. Ce n'est pas tentant. C'est des routes que si on avait construit des propriétés, il y aurait eu une vue sur le lac. Parce que notre propriété, nous, même d'où vous êtes, si on ne fait pas l'excavation, on voit le lac très, très bien. Nous-mêmes, on pensait bâtir éventuellement quelque chose là.

1220 Pourquoi si proche et non pas, par exemple, 100 mètres à côté, tout en respectant le fait d'être plus proche de la route actuelle, tout en expropriant la même personne qui est encore comme moi, où la plupart des places, c'est encore des endroits où il n'y a pas de maisons parce qu'il n'y a pas de route? Pourquoi pas 100 mètres plus à côté ou... pourquoi si proche?

1225 Parce que les deux routes sont très proches. Moi, je vais l'avoir... d'un côté, je vais en avoir une. L'autre côté, je vais regarder, je vais en avoir une autre.

**M. YVES BOUTIN :**

1230 Il y a des difficultés techniques de construire et aussi des impacts environnementaux qui ont été... on a fait quand même l'analyse à certains endroits. Il y a des petits lacs plus loin.

**M. ALAIN ROY :**

1235 Non, mais juste 50 mètres ou 100 mètres.

**M. YVES BOUTIN :**

1240 100 mètres, je pense qu'on l'avait regardé, puis on expropriait trois, quatre personnes plus loin. Puis on passait près d'un lac en remblai, puis on remblayait dans un lac, ce qui est encore beaucoup plus d'impacts.

**M. ALAIN ROY :**

1245

Parce que je n'ai pas comme notion qu'il y a un lac comme ça.

**M. YVES BOUTIN :**

1250

Plus haut. C'est parce que notre ligne, on ne peut pas l'étirer pour se promener autour ou garder une certaine... on peut la tasser un peu, mais... on a essayé des possibilités, puis on arrive à des endroits devant une falaise où on a des excavations à plus finir à faire. Il y a des difficultés techniques dans les secteurs comme le Lac-des-Plages.

1255

**M. ALAIN ROY :**

C'est juste que je trouve ça dommage, parce que la villégiature va être bloquée de ce côté-là, c'est sûr. Personne va vouloir se bâtir de ce côté-là.

1260

**M. YVES BOUTIN :**

Non. Ça dépend des gens. Il y a des gens qui peuvent aller se développer.

**M. ALAIN ROY :**

1265

Nous, on pensait que... on commence à pleurer, mais on se dit que ce côté-là, c'est plus tentant. En tout cas, ça n'aura pas lieu là.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

1270

On vous remercie quand même de répondre à nos questions. C'est bien gentil de prendre le temps.

**M. MAROUN SHANEEN :**

1275

Je pense que Patrice Clementi, évaluateur, il est bien placé pour...

**M. PATRICE CLEMENTI :**

1280

C'est sûr qu'un nouvel axe routier va faire en sorte que ça peut décourager certains, mais il y a toujours une certaine masse de population qui vont arriver dans le secteur, qui ne connaissent pas le secteur et puis qui vont voir un renouveau avec cette route-là.

1285

C'est sûr que pour ceux qui sont en place, le fait qu'il y ait une nouvelle route, ça cause toujours un dérangement. Ça, c'est bien connu.



1290 Et après ça, bien, il y a toujours moyen, à partir d'un nouvel axe routier parallèle comme ça, de développer des réseaux secondaires de chemins municipaux qui n'existent pas vraiment le long de la route actuelle. Il y en a quelques-uns, mais il y a toujours moyen de les prolonger ou de les agrandir avec le nouvel axe routier.

Si on regarde les contournements actuels de Saint-Émile-de-Suffolk, il y a des gens qui ont commencé à s'installer le long de ce corridor-là.

1295 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Quoique pour la Municipalité de Saint-Émile, ça n'a pas été... Saint-Émile, ça ne marche pas fort, fort.

1300 **M. PATRICE CLEMENTI :**

Au point de vue économique, ça, c'est sûr que, à ce moment-là, il y a des...

1305 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

C'est tout le contraire que ça a fait. Alors, je pense que... moi, c'est vraiment du oui-dire, peut-être que je ne devrais pas en parler, mais quand ils avaient fait l'analyse, ils avaient dit que pour Saint-Émile, c'était pour être bénéfique de voir une route qui passait si proche. Mais finalement, on dit que c'est tout le contraire qu'on voit, bien, pour Saint-Émile. J'avoue que ce n'était pas un gros village non plus. C'était vraiment tout petit aussi déjà d'avance, là, mais...

1315 **M. PATRICE CLEMENTI :**

Le Lac-des-Plages, c'est un autre centre économique aussi, ce n'est pas la même chose, et puis ils vont quand même vivre, la population locale et la population saisonnière qui grandit beaucoup, que ce soit même en hiver et surtout l'été évidemment, alors c'est bien évident que...

1320 Comme Saint-Émile, c'était un village qui était en train de mourir tranquillement. Alors, je pense que ça l'a peut-être achevé. Puis les commerces à plus ou moins long terme auraient fermé, de toute façon. Mais dans le cas de Lac-des-Plages, je pense que c'est... les gens qui connaissent le Lac-des-Plages, ils vont y aller, parce qu'il y a quelque chose au Lac-des-Plages. Il y a le lac, il y a l'attrait touristique de la place.

1325 **M. ALAIN ROY :**

Puis une dernière question. Quand on parle avec les gens de la place, les conseillers municipaux, eux nous disent: «Nous, on a fait un gros effort pour que la route soit proche, pour que ça puisse favoriser *Mon Chez-Nous*, l'hôtel *Mon Chez-Nous*.» Ce qu'ils semblaient dire, c'est que le gars qui vend des patates frites, il disait: «Nous, on veut que la route soit bien, bien proche pour que je puisse continuer à vendre des patates frites», puis l'autre, il dit: «Moi, je veux

qu'on soit bien proche de mon hôtel, on a fait des pressions.» C'est ce qu'ils disent eux autres. C'est ce qu'on entend dire.

1335 Est-ce que c'est vrai, ça? Est-ce que ça a un impact, ça, pour vous, de se faire dire: «Écoute, on veut que ça soit proche. Parce que nous, l'hôtel, on ne veut pas faire faillite.» Est-ce que ça a un impact?

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

1340 Sur le choix d'un tracé?

**M. MAROUN SHANEEN :**

1345 Nous autres, on n'a pas arrêté le tracé en relation avec une cabane de patates frites ou autres. Le tracé qui a été arrêté, c'est une conviction au niveau génie, au niveau environnement, c'est le meilleur tracé qu'on pouvait passer dans ce secteur. Ça, c'est une conviction.

1350 Maintenant, on est au niveau d'avant-projet et présentation au ministère de l'Environnement, au BAPE. Ça ne veut pas dire qu'il est au mètre près carré. Puis nous autres, d'ailleurs, dans le contexte d'une médiation, on a dit, ça, c'était avant hier soir...

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1355 C'est ça.

**M. MAROUN SHANEEN :**

1360 ... qu'on est ouverts à regarder, ça, c'est certain. Et on est le ministère des Transports, puis on ne veut pas déranger juste pour le fait de déranger. Tout ce qu'on peut bonifier, améliorer et déranger le moins possible tout en respectant les normes; puis tout ça, on va le faire.

1365 D'ailleurs, je l'ai mentionné, une armée qui a travaillé hier chez nous, tous les spécialistes étaient occupés sur leur planche à dessin, puis tout le monde travaillait parce qu'on voulait faire... on ne voulait pas reporter trop les choses. Tout ce qu'on pouvait faire, mais...

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1370 Mais juste pour clore un petit peu sur cette discussion-là, il reste que, bon, le projet qui est proposé favorise la majorité des gens parce qu'ils n'auront plus un trafic lourd à proximité de chez eux et de courbes difficiles. Bon, là, il reste à voir ce qu'il y a moyen d'être fait, dans le fond, pour que ce soit aussi acceptable pour les requérants.

Alors, moi, je vous dirais, on peut peut-être s'arrêter ici pour prendre...

1375 **M. ALAIN ROY :**

Juste un dernier mot.

1380 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui.

**M. ALAIN ROY :**

1385 C'est sûr que comme quand je passe par Saint-Émile maintenant... parce que vous, vous avez travaillé aussi pour Saint-Émile?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

1390 Exact.

**M. ALAIN ROY :**

1395 C'est sûr que quand on est rendu là maintenant, on est super contents. Ça va bien. Puis on n'imagine pas qu'il y a des gens qui ont peut-être risqué de perdre une partie de leur terrain. C'est sûr que quand on est rendu à conduire, moi aussi, j'aime bien ça, la route va bien. Je suis content, c'est sûr. C'est parce que mon terrain est un peu impliqué, puis ça me touche, c'est sûr.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

1400 Même, maintenant on dit: «La route vous parle, écoutez-la.»

**M. MAROUN SHANEEN :**

1405 À mon avis, ce qui est important, ça, c'est certain, le monde aime moins être touché directement, mais ce qui est important, c'est que ce soit bénéfique à tout le monde. Tout ce qu'on peut faire pour bonifier puis déranger le moins possible, comme effort, le ministère des Transports, on a dit qu'on va le faire.

1410 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Pour nous, c'est important de comprendre aussi, de comprendre pourquoi.

**M. MAROUN SHANEEN :**

1415 Oui, je vous comprends. Vous êtes touchés directement. On vous comprend à 100 %.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1420 Écoutez, je dirais on va s'arrêter, mais peut-être qu'on pourrait parler de la procédure  
d'expropriation, comment ça fonctionne. Et si les gens ont des questions, pendant la pause ils  
pourront les poser. Alors, comme vous m'avez dit que ça ne devrait pas être long, on pourrait  
peut-être juste passer au travers de cet aspect-là, puis on prendra une petite pause d'une dizaine  
de minutes.

1425

**M. PATRICE CLEMENTI :**

Quand on parle de procédure d'expropriation, on parle du processus d'expropriation légal  
qui mène directement à un type de propriété que le Ministère va chercher sur l'emprise de la route  
1430 qui est requise pour les travaux. Bon, ça, c'est le processus légal.

Mais dans un premier temps, on amorce toujours, surtout quand le temps le permet, on  
amorce toujours une phase de négociations de gré à gré. C'est bien important qu'il y ait quand  
même une rencontre avec les propriétaires et qu'il se fasse une négociation de gré à gré.

1435

Quand on parle de négociation, on parle de valeur. Le ministère des Transports, avant  
de présenter des offres au propriétaire, va établir la valeur marchande des propriétés à acquérir à  
partir d'études de marché et des transactions disponibles dans le secteur. Et ça, c'est ce qui  
compose, dans un premier temps, la partie de l'indemnité qu'on va payer. Et puis c'est ça qu'on  
1440 veut quand même présenter au propriétaire.

Et il y a aussi le fait que la rencontre avec les propriétaires va faire en sorte qu'il peut y  
avoir des éléments qu'on n'avait pas vus, qui soient dits par les propriétaires pour nous éclairer  
sur évidemment les dommages que la propriété encourt. Ça, c'est l'étape de gré à gré.

1445

Il y a le processus d'expropriation. Le processus d'expropriation, c'est la procédure légale  
qui va faire en sorte qu'on va avoir l'emprise de la route à un moment précis où on en a besoin. Ce  
qui fait que, parallèlement à la procédure d'expropriation, il y a toujours les négociations de gré à  
gré qui sont possibles et on peut arriver à une entente à n'importe quel moment. Ce n'est pas  
1450 parce qu'on part un processus d'expropriation que, à ce moment-là, on ne négocie plus. Alors, le  
processus de négociation continue toujours.

Et entre autres, vous avez la possibilité d'aller vous chercher des experts que le Ministère  
va rembourser. On va rembourser les frais pour les experts. Entre autres, en ce qui concerne  
1455 l'évaluateur, si vous prenez un évaluateur pour vous représenter, bien, vous allez avoir droit à  
des... nous, on a une grille tarifaire à pourcentage et c'est ça qui est appliqué. Normalement, les  
évaluateurs connaissent cette grille-là. Quelques fois, ils vont vous charger un supplément mais,  
en tout cas, ça, il y a toujours moyen de s'entendre dans un règlement global après ça pour  
essayer de couvrir ça. Alors, essentiellement, c'est ça, si vous avez besoin d'un évaluateur.

1460

Après ça, si, par exemple, la procédure d'expropriation légale est amorcée, vous avez  
aussi la possibilité d'être représentés par un avocat. L'avocat, lui, se trouve à avoir... ses frais

sont... c'est ce qu'on appelle les frais taxables devant la Cour. C'est ces frais-là qui sont reconnus et qui sont remboursés.

1465

Et s'il y a d'autres experts qui sont nécessaires dans le dossier, que ce soit un ingénieur forestier au niveau du boisé ou ces choses-là, ça aussi, c'est toujours possible d'avoir votre expert.

1470

Alors, dans un premier temps, je pense que c'est quand même de recevoir l'offre du Ministère, de regarder ce qu'il en est et puis d'essayer de voir les éléments où on peut s'entendre aussi au départ.

1475

S'il y a des éléments qu'on ne s'entend pas, bien, ça, on peut les développer et essayer de les améliorer plus tard. Et ultimement, évidemment, il y a le tribunal administratif du Québec qui entend les causes qui sont restées... les dossiers qui sont restés pendants, qui n'ont jamais été réglés. Ultimement, c'est eux à ce moment-là qui déterminent le montant d'indemnité.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

1480

Tout ça doit se régler avant que le projet se réalise?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

1485

Non, pas nécessairement. Parce que la procédure d'expropriation justement fait en sorte que le Ministère peut aller chercher un titre de propriété sur le terrain qui est requis pour la construction, ce qui fait que même si le dossier n'est pas réglé, nous, on peut légalement prendre possession du terrain. Alors, souvent, il y a des dossiers qui vont se régler après. Puis il y a même des dossiers où les gens préfèrent régler après les travaux pour voir ce que ça donne vraiment comme impact sur la propriété. Quand l'impact est mineur, bien, ça, c'est évident. Quand l'impact est plus majeur, bien, il y a des gens évidemment... visuellement, c'est plus facile de comprendre ce qui s'est passé.

1490

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

1495

Merci.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1500           Juste peut-être pour préciser. On parle d'expropriation. Tout à l'heure vous avez parlé, dans certains cas, de possibilité de déplacer une résidence. Dans le cas des puits, c'est quelque chose aussi qui peut être possible?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

1505           Oui. Vous faites bien de poser la question.

1510           En ce qui concerne les puits, évidemment c'est le Ministère qui est responsable de relocaliser les puits qui ne sont plus utiles, que vous ne serez plus capables d'utiliser suite à la construction, que ce soit un puits qui est directement dans l'emprise de la route ou que ce soit un puits à proximité de la route, qui va être endommagé au niveau de la quantité, par exemple, ou de la qualité. C'est toujours par rapport aux analyses premières qu'on a faites. Évidemment, c'est là qu'on peut voir la détérioration.

1515           **M. ALAIN ROY :**

              Dans notre cas, on a un puits de surface qui est dans l'emprise. C'est sur que lui, il n'est pas relocalisable.

1520           **M. PATRICE CLEMENTI :**

              Celui-là, c'est évident. À ce moment-là, nous, on relocalise avec... c'est des puits artésiens que le Ministère propose et on s'occupe de faire forer le nouveau puits à l'endroit le plus souhaitable.

1525           **M. ALAIN ROY :**

              On en a un puits déjà artésien. C'est parce que lui, il était utile, quand il y a des pannes d'électricité qui arrivent, l'eau continue à couler par gravité.

1530           **M. PATRICE CLEMENTI :**

1535           Par gravité, oui, c'est ça. Évidemment, je veux dire, si éventuellement vous voulez ravoir un puits de surface parce que c'est votre second puits, il y a toujours moyen. À ce moment-là, ce qu'on vous offre, c'est un... on peut aller chercher des estimés de personnes de la région qui font des puits de surface et puis vous remettre la somme en question, et puis vous l'utilisez comme bon vous semble.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

1540

À ce moment-là, si les citoyens désirent garder leur puits de surface, est-ce que vous vous dégagez de la responsabilité de veiller à la qualité de l'eau de ce puits-là?

1545

Je pense si, par exemple, un puits est plus bas, on a la route et avec les sels de déglacage, il risque d'avoir une contamination de l'eau du puits, est-ce que le Ministère s'engage à faire en sorte de respecter les normes de qualité ou tenant comme acquis que les gens auraient la possibilité d'avoir un puits plus en profondeur, donc avoir moins de chance de contamination?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

1550

C'est plus délicat en ce qui concerne les puits de surface qui sont refaits par les propriétaires, parce qu'on n'a pas de contrôle. On ne peut pas nécessairement s'assurer que c'est le meilleur endroit. Alors, ce serait au mérite à ce moment-là de voir si effectivement il n'y aurait pas d'autres possibilités.

1555

Mais par contre, en ce qui concerne le puits artésien, oui, nous, on s'assure à ce moment-là de ravoir au moins la qualité et quantité d'eau équivalente. Et si c'est mieux, c'est mieux. Et quand c'est moins bon, à ce moment-là on envisage des systèmes de traitement d'eau et puis...

1560

**M. YVES BOUTIN :**

1565

Parce qu'il y a un règlement sur l'eau potable qui existe justement pour les distances de puits. On demande aux municipalités de prendre ce règlement, puis d'établir ça en règlement municipal. Je ne sais pas si le Lac-des-Plages l'a établi aussi.

1570

Donc, il y a des gens qui ont des droits acquis mais, dans l'avenir, les nouveaux puits qui vont être installés, nous, on a des normes à respecter. Donc, quand on fait installer des puits, on a un hydrogéologue qui travaille à l'installation des puits, puis il va nous dire: «Non, on ne peut pas l'installer là. Ça ne respecte pas la nouvelle réglementation.»

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1575

Ça va?

**M. ALAIN ROY :**

1580

Oui. J'aurais juste une question. Parce qu'on a bien lu le texte, puis à un moment donné on parle de l'âge des forêts, des arbres, puis comme si ça avait un impact. Est-ce que ça a un impact, dans le sens qu'une forêt de 50 ans peut avoir des arbres de 40 ans ou de 30 ans?

**M. YVES BOUTIN :**

1585 Pas de 10 ans. Ça n'a pas un gros impact. Les études ont toutes été faites en 2000. En 2004, elles ont quatre ans de plus. Ça va avoir un impact si on se trompe de 40 ans. Ça avoir un impact sur une jeune implantation. Si on se trompe de dix ans sur quelque chose, une pinède qui a été plantée il y a dix ans, c'est le double de l'âge, ça peut être important sur la taille. Mais de toute façon, la forêt va être évaluée par un ingénieur forestier en expropriation.

1590 **M. ALAIN ROY :**

À partir de quand ça devient un bien important? Par exemple, une forêt qui aurait comme 500 ans, vous ne pourriez pas vraiment détruire ça, j'imagine, je veux dire, des arbres comme des séquoias?

1595 **M. YVES BOUTIN :**

1600 Ça va dépendre des spécialistes. Le ministère des Ressources naturelles, ils ont des forêts exceptionnelles qu'ils appellent, ils vont déterminer, eux autres, selon l'ampleur, la superficie de la forêt, la qualité de la forêt. Ils ont des critères pour déterminer une forêt exceptionnelle.

1605 Et nous, dans le secteur du Lac-des-Plages, il y a un botaniste du Ministère qui est passé pour faire l'inventaire de chacune des forêts, voir les espèces menacées et vulnérables, voir la qualité de la forêt, du sous-bois.

**M. ALAIN ROY :**

1610 C'est juste que vous mentionnez la forêt de pins rouges de 30 ans, et elle a presque 50 ans. C'est juste qu'on se disait: «20 ans, est-ce que ça a un impact pour eux?»

**M. YVES BOUTIN :**

1615 Non. Ça ne change rien, 50 ans.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1620 Alors, on peut peut-être s'arrêter une dizaine de minutes, puis on reprendra par la suite avec la question du climat sonore, les réponses aux questions de la requête, puis les solutions possibles aux problèmes qui ont été soulevés, si ça vous convient.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**



**REPRISE DE LA SÉANCE**

1625

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Alors, on en était à l'évaluation du climat sonore actuel et futur. Je ne sais pas qui... c'est monsieur Héту qui va nous parler de ça?

1630

**M. BERNARD HÉTU :**

Oui, c'est moi le spécialiste. Je n'ai pas préparé une présentation formelle. Je ne sais pas si vous voulez que...

1635

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Allez-y. Puis si on en veut plus, on vous le dira.

1640

**M. BERNARD HÉTU :**

Je vais peut-être faire un rappel des procédures faites pour faire l'étude. Vous avez peut-être eu connaissance de l'étude d'impact sonore? Bon, bien, alors, c'est essentiellement ce que je veux discuter. En fait, cette méthodologie-là, elle est utilisée quand même depuis quelque temps, plusieurs années au Ministère. C'est avec de l'outillage, des appareils de mesure de simulation qui sont bien établis.

1645

Le climat sonore donc pour ce projet-là, comme tous les autres projets, consistait à évaluer la situation actuelle, savoir qu'est-ce qui existe comme perturbation sonore, évidemment pour avoir une espèce de preuve de la situation avec un changement relié au projet.

1650

Donc, il y a des relevés qui ont été faits, des simulations informatiques pour établir les niveaux de bruit pour les résidences qui sont en bordure du projet. Quand je parle de relevés sonores, c'est des relevés à certains points. On ne peut pas faire des relevés à chaque résidence, question de matériel et de main-d'oeuvre, tout ça, mais on sait pertinemment que ça suffit pour équilibrer la modélisation informatique. Alors, on arrive à un portrait finalement sous forme d'isocontours et d'isophones. Donc, ça, c'est la situation actuelle.

1655

Pour ce qui est de la situation projetée, dans l'étude je fais référence à deux tracés qui essentiellement avaient été retenus. Selon la politique sur le bruit routier du Ministère, les impacts reliés à un projet, on les évalue dix ans après. On tient compte d'une projection dans le temps de dix ans. C'est une manière peut-être conservateur, en sachant qu'il y a souvent des augmentations de circulation plus ou moins importantes, mais plus ou moins constantes aussi un petit peu partout sur nos routes.

1660

1665

Alors, cet impact sonore a été évalué essentiellement dix ans après l'ouverture. Il est évalué aussi à l'ouverture du projet, je crois, histoire de comparer vraiment l'impact relié par le

1670 changement de configuration de la nouvelle route, d'une part. Puis après ça, bon, l'impact dix ans après, qui tient compte aussi de l'augmentation des véhicules.

1675 Alors, grosso modo, l'étude dans les deux tracés qu'on a, dans le premier tracé que j'ai étudié, il n'y a pas d'impact significatif, tout simplement. Ça veut dire, en fait, que le nouveau tracé s'éloigne où, en moyenne, on a des niveaux de bruit qui sont inférieurs ou égaux ou légèrement plus élevés, mais pas d'impact important selon la grille qu'on utilise aussi depuis plusieurs années. Les impacts sonores sont évalués, je le rappelle en trois classes. On a des impacts... enfin, soit une diminution, soit un impact nul, un impact faible, moyen et fort. Les impacts moyens et forts, c'est les impacts que le Ministère juge significatifs et auxquels on doit essayer d'apporter des solutions pour les limiter.

1680 Donc, dans la première option, on n'a pas d'impact significatif, tout simplement. Et dans la deuxième option, si je me souviens bien, il y avait quelques impacts moyens après dix ans, en mentionnant aussi qu'il y avait une question de... la vitesse de circulation jouait un rôle important. En sachant que dans le tracé actuel on a, par exemple, à un certain endroit, des vitesses qui sont inférieures aux vitesses affichées, avec le nouveau projet, en supposant que la vitesse  
1685 affichée va être celle qui va être utilisée, on arrive à certains impacts qui seraient moyens, mais je crois que c'est à un seul endroit isolé sur l'ensemble du tracé.

1690 Et pour ce qui est votre cas, cette résidence-là, j'ai vérifié, en fait, la localisation dans l'étude. Je n'ai pas le chiffre exact en termes de décibels, mais selon les courbes de bruit, les isophones, ça va être de légères baisses qui sont prévues dans dix ans par rapport à la situation actuelle. Là, je parle toujours de niveaux équivalents sur 24 heures, donc une moyenne de tous les véhicules qui circulent. Ça veut dire qu'actuellement, vous auriez peut-être un climat de l'ordre de peut-être 53.

1695 **M. ALAIN ROY :**

53 décibels?

1700 **M. BERNARD HÉTU :**

Oui.

**M. ALAIN ROY :**

1705 Actuellement?

**M. BERNARD HÉTU :**

Oui, actuellement. Oui, c'est ça. Je regarde...

1710 **M. ALAIN ROY :**

Ça se peut.

1715 **M. BERNARD HÉTU :**

Parce que là, je me fie en fait aux cartes, si je regarde la position de l'isophone 55, vous êtes légèrement à l'extérieur. C'est pour ça qu'aux vues comme ça, selon mon expérience, c'est peut-être de l'ordre de 53, même 52 ou 51. Je ne sais pas exactement, mais peut-être dans les 52, 53.

Et par contre, quand je vais comparer, en fait, avec les cartes projetées pour soit l'option 2 ou l'option 4, qui ont changé depuis... de toute façon, au début, le tracé, c'est un tracé commun, si on peut dire. Donc, pratiquement, c'est la même chose. Et ce que je vois, c'est que l'isophone de 55 décibels est légèrement plus éloigné de votre résidence, ce qui correspondrait peut-être à une petite diminution, en fait, de l'ordre, peut-être de l'ordre de 1 décibel ou 2.

1725 **M. MAROUN SHANEEN :**

1730 Dans dix ans.

**M. BERNARD HÉTU :**

1735 Dans dix ans, oui.

**M. MAROUN SHANEEN :**

C'est-à-dire présentement, la route dans dix ans, ce n'est rien d'important.

1740 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Oui, je comprends, 1 décibel ne peut pas.... ça représente quoi 1 décibel pour quelqu'un qui ne connaît pas ça?

1745 **M. BERNARD HÉTU :**

Ça ne représente pas grand-chose.

1750 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Finalement, c'est la même chose. Vous parlez de diminution mais finalement c'est sur une moyenne de 24 heures.

1755 **M. BERNARD HÉTU :**

1760 Non, bien, écoutez, la grille d'évaluation quand même tient compte que dans certains cas, par exemple... parce qu'il faut dire que la méthodologie du ministère, on a deux niveaux importants qui sont à considérer. C'est-à-dire, dans le cas d'une étude d'impact, on a un niveau de 55 décibels, qui est le niveau pour lequel finalement on va essayer de... bon, il y a un niveau maximum finalement qu'on va juger acceptable. C'est-à-dire qu'au-dessus de ça, les impacts commencent à être plus importants. Et le deuxième niveau important, c'est le 65 décibels qui est un niveau critique. Mais là, je m'égare un petit peu. C'est au niveau, je dois dire, c'est au niveau des routes existantes. Là, on dit: plus que 65 décibels, c'est un cas problématique.

1765 Dans le cas d'un projet routier, donc d'une étude d'impact, l'importance de l'impact va être en fonction du niveau de départ et du niveau atteint. Donc, si votre niveau de départ est de 53 puis montait à 55, ce n'est pas la même chose que si vous aviez 67 et que vous monteriez à 69, par exemple. C'est un exemple extrême. Donc, la différence requise pour avoir un niveau important va être variable.

1770 Oui?

**M. ALAIN ROY :**

1775 Je peux vous interrompre? Je suis sûr que la propriété, de la façon qu'elle est placée, la chambre à coucher était de l'autre côté, c'est sûr qu'elle va être du côté de la nouvelle route, c'est sûr qu'il va y avoir une proximité un peu plus grande. Ça, je ne sais pas si on en tient compte ici. Parce que la propriété, dépendamment comment elle est placée, le fait de passer la route... Si c'était la même place, oui; mais si ça change, j'imagine que ça a un impact.

1780 Puis une autre question. Le fait d'être dans une cuve, j'imagine, le son, quand il voyage, ça change la direction?

**M. BERNARD HÉTU :**

1785 Ça peut brasser.

**M. ALAIN ROY :**

1790 Oui, dans le sens que... c'est parce qu'il y a une cuve. Mais de l'autre côté, c'est plus haut. Est-ce qu'il va y avoir une réverbération du son qui va nous retourner ça là-bas?

**M. BERNARD HÉTU :**

1795 Il y a certains phénomènes comme ça, oui.

Pour votre première interrogation au niveau de la localisation de la chambre, c'est sûr que là, les points qui ont été évalués à chacune des résidences, on n'a pas pu tenir compte de la localisation des chambres. Comme j'explique dans l'étude, généralement, c'est à peu près situé

1800 physiquement au centre de la résidence, ce qui fait que le niveau, qu'il vienne d'un côté ou de l'autre, le point de localisation, c'est un point moyen, finalement.

1805 Alors, c'est sûr que si votre chambre est du côté de la nouvelle route, peut-être que oui, ça s'entendrait un petit peu plus. Ça, il ne faut pas se le cacher. Par contre, c'est toujours des prévisions donc de débit moyen sur 24 heures. Vous allez avoir peut-être une perception un petit peu différente de ce qu'on a actuellement comme route. Si la vitesse est un peu plus élevée, on va peut-être percevoir les véhicules qui vont passer plus vite. Mais comme la route est cachée en déblai, finalement, la perception du son va être un petit peu différente. Ça va être un bruit qui va être probablement un peu plus sourd. Et comme je vous disais, en termes de niveau absolu, en  
1810 dBA, en décibels, ça ne devrait pas être plus élevé.

Pour répondre à votre deuxième question au niveau des pentes, bien effectivement une... parce que si on a un avantage, un petit désavantage, si on peut dire qu'effectivement le remblai entre la route et votre résidence va faire un effet d'écran antibruit important, une topographie  
1815 comme ça, ça a été pris en compte en principe tout le long de l'étude pour modéliser ça, donc les terrains, à quelle hauteur on va se retrouver. Donc, ça permet d'obtenir une certaine... bien, diminuer finalement l'impact.

D'un autre côté, au niveau du remblai du côté extérieur, il est effectivement possible qu'il y ait une certaine réverbération, donc, qui peut se traduire par, d'après ce que je pourrais voir, une certaine sensation d'écho. Mais je dois dire tout de suite, on ne peut pas modéliser cet ajout vraiment en termes de décibels. Selon la pente, étant donné que ce n'est pas un mur droit, mais bien un talus avec des pentes bien dégagées, ça ne devrait pas causer un problème puisque les zones sonores vont être beaucoup en partie réfléchies vers le ciel. À ce moment-là, c'est réparti  
1820 vers l'extérieur. Il n'y a pas vraiment d'ajout de bruit relié à la présence.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Moi, je voudrais juste vérifier ma compréhension. Lorsque vous avez fait votre étude de climat sonore, bien sûr, il n'y avait pas d'étude précise dans le secteur de la maison de madame Lapointe et monsieur Roy. Vous avez, cependant, fait des projections, en tout cas si ma compréhension est bonne, en disant: «Le climat actuel devrait être aux alentours de 55 dBA.» Et tantôt, vous avez dit: «Lorsque la route est droite, c'est certain que les voitures vont plus vite. Donc, l'augmentation de la vitesse fait en sorte que le nombre de dBA va augmenter.»  
1830

Là, je me demande si vous avez tenu compte de ça quand vous avez fait votre projection. Parce que l'endroit où vous avez fait l'étude, il y a quand même des courbes. Donc, les voitures vont moins vite. Et dans le secteur où est située la résidence de madame Lapointe et monsieur Roy, on est vraiment dans une ligne droite. Alors, les voitures doivent aller plus vite, en tout cas, à moins que j'aie mal saisi. Alors, je me suis demandé si les informations qui étaient là étaient tout à fait valides.  
1840

**M. BERNARD HÉTU :**

1845 Bien, tout à fait valides, je ne peux pas répondre oui ou non. Je dirais oui, je le crois, parce qu'en fait, dans le climat actuel, l'étude indique que... l'étude a été divisée en quatre tronçons qui correspondent finalement aux emplacements où il y a des vitesses affichées différentes. On avait remarqué que, bon, effectivement, selon... parce qu'on fait des relevés sonores et on fait des comptages de circulation en simultané, finalement pour ajuster le modèle, le logiciel de bruit routier.

1850  
1855 Donc, il y a différentes zones actuellement au-dessus de 90, on tombe à 70 ou à 50, je ne sais plus exactement. On s'est aperçu dans la modélisation que, logiquement, il fallait que les vitesses soient plus basses pour correspondre à ce qu'on avait mesuré. Ce qui fait que dans les impacts, j'ai effectivement tenu compte d'une vitesse réelle pratiquée et non pas la vitesse affichée.

1860 Donc, à certains endroits, la vitesse réelle est plus basse que la vitesse affichée. Dans d'autres cas, je pense que ça atteint la même vitesse. Donc, ce qui fait que par endroit, si la circulation est plus lente à cause de la contrainte, ça en tient compte actuellement. Ce qui fait qu'on aurait un climat sonore un petit peu plus faible par moments ou à certains endroits, parce que les conducteurs vont rouler moins vite. Et l'impact sonore est comparé par rapport à ce niveau-là de vitesse réelle estimée. C'est toujours un estimé là. Dans l'étude, je mentionne les vitesses que j'ai modélisées, mais il y a d'autres facteurs qui peuvent jouer un petit peu sur ce que le modèle va donner comme résultat.

1865  
**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

1870 Peut-être une autre précision. Votre étude, vous l'avez faite, je pense, aux alentours du 12, 13 juin. En tout cas, de mémoire, c'était à peu près.

**M. BERNARD HÉTU :**

1875 Les relevés même?

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui.

1880 **M. BERNARD HÉTU :**

Oui, c'est possible.

1885 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Et je me posais la question, évidemment, on est un peu en amont de la saison estivale, là où l'achalandage doit être plus important. Est-ce que l'impact de l'écart entre les deux peut être important ou... je n'ai pas de réponse. Là, je vous pose une question.

1890 **M. BERNARD HÉTU :**

1895 Je vais vous donner une réponse. En principe, le moment ou la journée où on fait des relevés ne va pas vraiment influencer. En fait, ça n'influence pas l'étude, parce que les relevés qu'on fait servent évidemment à établir un ordre de grandeur de ce qu'on a pratiquement comme climat sonore, mais ça sert beaucoup et presque surtout à ajuster le modèle informatique.

1900 Alors, c'est sûr qu'on ne va pas attendre d'avoir la journée la plus achalandée de l'année pour aller sur le terrain prendre le microphone et mesurer. On y va à des moments où évidemment on a une circulation régulière, puis il n'y a pas, par exemple, de chantier de construction, la température le permet. On fait des comptages de circulation cette journée-là. Mais l'étude elle-même, en fait, pour établir le climat officiel, si vous voulez, le climat moyen, c'est à partir du débit journalier moyen estival, en terme technique le DJME, qui sont, en fait, des données officielles sur les moyennes saisonnières de circulation par tronçon de route, par route. Donc, c'est ce débit-là qu'on utilise.

1905 Alors, si, la journée où on y a été, il y avait moins de circulation, bon, il est possible que ça joue un petit peu, mais très, très peu, puisqu'on fait des comptages de circulation avec chacun des relevés sonores qu'on fait. C'est-à-dire que, à chaque fois qu'on fait un relevé, on va mesurer ce qui est passé, on fait le lien. Après ça, si on a dit: «Là, la moyenne, c'est de tant de véhicules avec X pour cent de camions lourds», on va aller dans le modèle pour voir ce qui serait la moyenne estivale.

1915 Donc, que ce soit en juin, juillet, août, septembre, même octobre, on a des données fiables sur la circulation évidemment fournies par d'autres personnes au ministère. À ce moment-là, c'est des données qu'on utilise pour maximiser, si vous voulez, l'impact. On n'ira pas prendre le DJMA, qui est le débit moyen annuel, qui est en général un peu plus faible. On va chercher la moyenne la plus élevée, alors sachant généralement que c'est en été qu'on retrouve les augmentations de circulation.

1920 **M. ALAIN ROY :**

1925 Au point de vue pratique, d'une façon, il va avoir un certain niveau de bruit qui est prévu. Parce que normalement, c'est sûr que plus on éloigne de la route, moins il va avoir de bruit. En général, l'impact d'un changement, par exemple, de 10 mètres, est-ce que ça change beaucoup le nombre de décibels?

Est-ce que par exemple, parce que j'imagine qu'il doit y avoir une formule qui doit dire par rapport à la distance, comme quand on chauffe là, j'imagine, est-ce que 10 mètres change de 1 décibel ou 2 ou ça change de...

1930

**M. BERNARD HÉTU :**

Ah! bien, c'est ça, tout est dans la distance de référence que vous prenez. Si vous êtes à 10 mètres et vous vous déplacez de 10 mètres, ça a beaucoup plus d'importance que si vous

1935

**M. ALAIN ROY :**

Oui, ça, c'est pour la distance au carré. Par exemple, le premier 10 mètres, est-ce que ça diminue, par exemple, d'une façon importante?

1940

Par exemple, moi, je suis proche d'un four, très, très proche. C'est très chaud, puis je me tasse. Puis à partir d'une certaine distance, même si je me tasse plus, je n'aurai pas l'impact de la chaleur.

1945

**M. BERNARD HÉTU :**

Ce n'est pas linéaire. C'est plus logarithmique, en fait.

1950

**M. ALAIN ROY :**

À partir de quand on peut voir un changement? Est-ce que 10 mètres, c'est significatif?

1955

**M. MAROUN SHANEEN :**

Mais Bernard, dans ce cas, mettons, éloigner la route 10 mètres vis-à-vis de la maison, es-tu capable de donner un ordre de grandeur?

1960

**M. ALAIN ROY :**

Parce qu'il y a deux impacts. Je me rends compte que de l'éloigner, c'est sûr que ça va avoir un impact...

1965

**M. MAROUN SHANEEN :**

Ça va très bien. À chaque fois que tu t'éloignes, ça fait moins d'impact, certain.

1970

**M. BERNARD HÉTU :**

Généralement, oui.

**M. ALAIN ROY :**



1975 Si, par exemple, si on est très, très proche, il y a une falaise et on est proche de la falaise, c'est presque avantageux que la route soit là, que si c'est plus loin, que l'angle est direct peut-être? Je ne sais pas.

**M. BERNARD HÉTU :**

1980 Oui. Justement, ce point-là, c'est comme si, bien, effectivement, si on est, par exemple, plus proche. Là, dans ce cas-ci, c'est une pente, c'est un peu plus subtil. Mais dans le cas d'un simple mur droit, vous êtes au pied du mur de l'autre côté de la route, vous allez être plus protégé. Le niveau sonore va être moins fort que si vous vous éloignez par rapport au mur.

1985 Dans le cas de la butte ici, je ne suis pas prêt à dire que l'effet serait aussi marqué. J'aurais tendance à croire que le niveau va être décroissant quand même, c'est-à-dire qu'on peut pas se retrouver comme en dehors de l'effet de la réduction que la butte peut offrir avec un niveau très élevé. Je pense que ça va continuer à baisser. On n'a pas non plus des sources très importantes, mais...

1990

**M. ALAIN ROY :**

1995 De toute façon, pour nous, actuellement, il y a une forêt de pins rouges. Je suis sûr que dès qu'on pousse de 10 mètres, par exemple, là il y a des arbres de moins qui vont être coupés. Ces arbres-là sont très matures; déjà c'est sûr que c'est avantageux. Parce que dépendant de l'emprise, si c'est un peu petit plus proche, vous voyez, il y a des arbres qui ont déjà été enlevés pour la courbe en fin de compte là. À partir d'une certaine distance, je ne sais pas combien, peut-être ça prend au moins 25 mètres avant que les premiers arbres soient présents. C'est sûr que 10 mètres, il y a déjà des arbres qui sont déjà là très matures. Ça doit aider beaucoup pour nous.

2000

**M. MAROUN SHANEEN :**

Parlez-vous de l'effet des arbres comme moyen...

2005

**M. ALAIN ROY :**

Les arbres, oui. Ici, on est protégés contre le bruit. Puis pour nous, c'est sûr que pour un 10 mètres de plus...

2010

**M. BERNARD HÉTU :**

C'est toujours appréciable, effectivement.

2015

**M. ALAIN ROY :**

Parce que les arbres sont déjà là. Sinon, une fois que les arbres sont coupés, je ne sais pas c'est quelle distance que les arbres sont de la maison, mais dès qu'ils sont coupés, c'est sûr que là, on se retrouve avec le gazon.

2020 **M. BERNARD HÉTU :**

Je vais revenir au niveau des arbres rapidement après.

2025 Mais pour finir vite la question de l'affaiblissement sonore avec la distance, il y a une règle générale qui est, en fait si vous êtes en terrain plat et vous avez une route à une certaine distance, la règle générale, c'est qu'à chaque doublement de distance, vous êtes à une première distance, après ça vous doublez la distance par rapport à la route, ça va être une réduction de l'ordre de 4, 5 décibels, donc en doublement de distance. Peut-être limitée à 3 décibels si vous avez un terrain d'asphalte, si vous avez un terrain qui est plus réfléchissant qu'absorbant. Donc, si vous  
2030 êtes à, disons, 50 mètres et que vous passez à 100 mètres, bien, votre climat sonore tomberait, par exemple, de 53 à 49, quelque chose du genre. C'est un ordre de grandeur.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2035 J'aurais peut-être deux autres précisions. C'est certain que la prise... en fait, vous allez avoir un programme de suivi du climat sonore. La prise, en fait, les données du climat actuel, c'est ces données-là qui vont vous permettre d'évaluer dans cinq, dix ans l'augmentation des dBA par rapport à ce que c'était initialement.

2040 En tout cas, je veux juste voir si le climat que vous avez évalué à l'heure actuelle est assez juste, même si c'est une projection, pour permettre justement d'évaluer correctement par la suite dans le cadre du programme de suivi.

**M. BERNARD HÉTU :**

2045 Juste, je pense que oui. Parce que normalement, avec les ajustements qu'on fait et la précision des outils qu'on a, on tourne peut-être autour de, plus ou moins, 1 ou 2 décibels en évaluation. On ne peut pas vraiment aller plus en détail que ça. Mais je pense que c'est une précision qui est bien suffisante.

2050 Comme je vous dis, chacun des récepteurs... enfin, les résidences le long de la route ont été prises en considération avec la topographie qu'il fallait, s'il y avait lieu, remblai, déblai. Alors, je crois que c'est assez précis. Il n'y a pas lieu de remettre en question l'évaluation actuelle.

2055 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

L'autre question. Vous avez, en tout cas si ma mémoire est bonne, vous avez évalué l'augmentation de la circulation à 2 % par année, je pense, sur une période X.

2060 **M. BERNARD HÉTU :**

Oui.

2065 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Vous vous êtes appuyés sur quoi pour décider que c'était 2 % d'augmentation?

2070 **M. BERNARD HÉTU :**

Sur mes collègues du ministère.

**M. MAROUN SHANEEN :**

2075 C'est des estimations faites par des spécialistes en circulation. Puis quand ils donnent 2 % dans ce cas-là, ils sont aussi sécuritaires.

**M. BERNARD HÉTU :**

Conservateurs.

2080

**M. MAROUN SHANEEN :**

2085 C'est ça. Possiblement c'est moins que ça. Comme j'ai dit, toutes les choses qu'on fait, on ne veut pas avoir des... on ne veut pas bâtir et venir cinq ans plus tard faire des mesures additionnelles. Parce qu'en gros, tous les budgets, on ne veut pas revenir sur un projet. Parce qu'on sait très bien face au ministère de l'Environnement, à la population, ce qu'on a dit, on le respecte; sinon, bien, il faut retourner et faire des mesures là, ou intervenir de nouveau.

2090 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Je veux juste vérifier. Je ne veux pas mélanger les choses. Mais c'est parce que je viens de faire un projet un peu plus dans le nord et Mont-Tremblant, on prévoyait – puis là, il reste que des prévisions, des fois ça ne se réalise pas – des développements très importants. Et vous dites: «Bien, la route sert un peu aussi aux gens de l'Outaouais qui vont vers Mont-Tremblant.»

2095

Est-ce que vous avez tenu compte peu, beaucoup ou pas de cet impact-là?

**M. MAROUN SHANEEN :**

2100 Les études de circulation, certain que les prévisions de circulation, ils prennent en considération cet aspect-là.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2105 D'accord. Donc, ce serait relativement autour de 2 %, peut-être moins par année, que vous considérez.

**M. MAROUN SHANEEN :**

2110 C'est ça.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2115 Principalement du camionnage ou, si ma mémoire est bonne, je pense que vous prévoyez que ça reste assez stable le...

**M. MAROUN SHANEEN :**

2120 Je n'ai pas ce détail là-dedans, mais ça, c'est certain que ce qui était regardé, c'est en relation avec... c'est pas une formule générale au ministère. On prend pour chaque route 2 %; là, ce n'est pas le cas.

**M. BERNARD HÉTU :**

2125 Je peux vous dire que pour l'étude de l'impact sonore, ça a été appliqué pour les mêmes pourcentages de véhicules. C'est-à-dire qu'on n'a pas changé le pourcentage des camions, c'est 2 % pour tous les véhicules.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2130 Est-ce qu'on serait en droit de penser que s'il y a un développement plus majeur qui se fait au Mont-Tremblant, il va avoir une circulation plus grande de camions entre Mont-Tremblant et l'Outaouais?

2135 **M. YVES BOUTIN :**

Normalement, c'est les voitures qui vont augmenter.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2140 J'avais une autre parenthèse. Je peux attendre.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2145           Ça va. Moi, j'ai...

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2150           J'aurais juste une question technique sur la question du son, mais...

**M. BERNARD HÉTU :**

2155           Est-ce que je peux juste revenir rapidement aux arbres de monsieur, pour finir de répondre?

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui, oui, tout à fait.

2160           **M. BERNARD HÉTU :**

2165           La question des arbres, en fait, ça prend quand même quelques dizaines de mètres de boisé très dense, qu'on ne voit pas à travers, pour permettre une réduction sonore de quelques décibels. Alors, s'il y a une perte de quelques mètres d'arbres seulement pour une question d'acquisition de terrain, ce n'est pas ça qui va faire une différence au niveau de l'absorption du son.

2170           L'avantage, évidemment, ça peut cacher un peu esthétiquement. Si c'est des feuillus, le bruit des feuilles peut faire une espèce de... c'est un bruit de masse, finalement, pour aider à s'ajuster, si vous voulez, au bruit de la route, puis faire que la route est moins clairement perceptible. Alors, donc, c'est ça.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2175           J'aurais une question juste pour comprendre la différence. Vous avez pris des mesures sur une route qui est très sinueuse. Tout à l'heure, vous avez mentionné le fait qu'une voiture qui roule plus vite doit faire plus de bruit.

2180           Mais une voiture qui roule vite, qui roule lent, qui va en haut, qui descend en bas, qui tourne à droite, qui tourne à gauche, ça fait aussi beaucoup de bruit, plus qu'une voiture qui roule à 50 kilomètres/heure sur une ligne droite. Est-ce que cet impact-là est tenu en compte dans votre logiciel?

**M. BERNARD HÉTU :**

2185

Oui. Le fait, en fait, d'avoir des routes en pente, si vous voulez, en courbes sinueuses...

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2190

Vous avez pris vos mesures. C'est une route qui est très sinueuse. Mais moi, si je me base sur mon vécu, parce qu'on vit là dans la courbe, on entend le camion arriver, on entend le camion ralentir, on entend le camion tourner, surtout les courbes sont en pente, en montant et en descendant, le niveau sonore à cet endroit-là précis, qui n'est pas très loin de notre résidence, est beaucoup plus important que si je me trouve à 200 mètres plus loin où il n'y a pas cette courbe-là importante. Cette courbe-là va toujours rester.

2195

Moi, j'essaie de comprendre comment vous faites une projection en fonction du bruit qu'on entend présentement et du bruit futur sur une route qui est droite. Si ça roule plus vite, ça devrait faire plus de bruit. C'est ce genre de différence entre...

2200

**M. BERNARD HÉTU :**

C'est le genre de paramètres qui peuvent être comptabilisés aussi au niveau, donc, évidemment pas juste spatialement là. En tout cas, dans le modèle on localise spécialement la route, pas spécialement spatialement, etc., dans ce cas-ci en hauteur. Donc, la modélisation permet de tenir compte des pentes ascendantes, en fait. Si les véhicules ont à forcer davantage dans une montée, notamment les camions lourds, ça, c'est pris en compte. Il existe aussi la possibilité d'avoir des panneaux de signalisation ou des facteurs qui vont influencer la vitesse, comme des feux de circulation ou des arrêts. Ça existe aussi.

2205

2210

Par contre, dans le cas de la route ici, je ne crois pas qu'il y ait eu de prise en compte pour des arrêts complets, par exemple. Ce serait à vérifier, mais au niveau de la route ou à l'intersection, je ne penserais pas. Je pense que c'était limité à 50.

2215

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Excusez. Il n'y a pas d'arrêt complet, parce que la courbe est à 90E. Dans une pente montante ou descendante, dépendamment de quel côté les camions viennent, c'est sûr qu'ils freinent presque à l'arrêt pour être capables d'entreprendre la courbe en question.

2220

Moi, je me disais, si vous avez pris une mesure à cet endroit-là, la mesure doit être beaucoup plus élevée que si vous êtes un petit peu plus loin. Si vous projetez après dans l'avenir avec cette mesure-là, ça tient pas...

2225 **M. BERNARD HÉTU :**

Ah! mais ce n'est pas la seule mesure, mais je ne pense pas qu'il y ait des mesures faites proche de l'intersection. Mais je comprends un peu votre point de vue.

2230 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Mais juste pour préciser, en fait, le point de mesure, il a été pris ici, et ce que je comprends, c'est que vous parlez de la courbe ici, là.

2235 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Oui, pour comprendre l'information complète, c'est ça.

2240 **M. BERNARD HÉTU :**

Ah! bien, c'est ça. À ce moment-là, non, on n'a pas été faire de relevés aux endroits les plus critiques actuellement.

2245 De façon générale, il faut aussi dire que quand on choisit les sites pour faire les relevés sonores pour un climat actuel, avant qu'il y ait un projet, on va chercher à trouver les endroits les plus susceptibles d'être dérangés par la suite. C'est-à-dire qu'on va chercher les endroits qui ne sont pas là où le bruit va être maximum, mais là où il y a une maison, par exemple, plus en retrait ou où on sait que l'impact pourrait être plus fort. Donc, on va davantage viser ça qu'une maison qui va être à une intersection où on sait qu'il y a déjà beaucoup de bruit.

2250 Le but le plus important, c'est de voir où l'impact est le plus marquant. Comme je vous dis, l'impact dépend du niveau de départ, le niveau qu'on va obtenir avec le projet. Si le niveau de départ au début est très faible, bien, on va avoir un impact plus important, on va faire attention à ça.

2255 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

2260 En réalisant vos courbes, vous ne tenez pas compte... en prenant vos points qui sont très éloignés de ces points chauds, si je peux appeler ça comme ça, vous n'en tenez pas compte. Votre 53 décibels qui passe là ne va pas monter à 57 parce que vous n'avez pas pris la mesure vraiment à cet endroit-là.

2265 **M. BERNARD HÉTU :**

Ça pourrait, éventuellement. C'est-à-dire que les courbes représentent, comme je vous dis, une moyenne. C'est-à-dire que le modèle va tenir compte d'un certain débit en une heure, par exemple, qui serait l'équivalent d'un débit moyen. Finalement, si on avait 24 heures de débit compté, on se retrouve à mettre ça à une moyenne d'une heure, on fait calculer le logiciel selon

2270 ce débit-là en une heure. Donc, ça donne une moyenne. C'est sûr que... mais cette moyenne-là, comme je vous dis, elle tient compte normalement des vitesses différentes selon les segments de la route.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2275 Merci.

**M. ALAIN ROY :**

2280 Une question juste comme ça. Est-ce que le son voyage différemment dans l'air et dans l'eau si... une position par rapport au lac, par rapport à une route? Parce que nous, actuellement, il y a une route comme ça, ici, le lac, la route puis notre propriété. Le son va voyager peut-être plus rapidement de ce côté-là que par là. Je ne sais pas. Puis le fait d'être de ce côté-ci, est-ce que...

2285 Parce que j'entendais des vieilles personnes du village qui disaient: «Moi, on a construit une route qui passait plus loin, puis le son va vers le lac. Puis nous, on a eu un bruit incroyable.» Est-ce que c'est vrai que le son va vers l'eau?

**M. BERNARD HÉTU :**

2290 Non, il n'est pas attiré par l'eau.

**M. ALAIN ROY :**

2295 Il voyage dans l'air, mais le fond de bruit...

**M. BERNARD HÉTU :**

2300 C'est-à-dire que le son voyage dans toutes les directions. Mais vous n'avez pas tort, en fait, de l'exposer de même. Il voyage dans toutes les directions. Sauf que quand il arrive au-dessus d'un plan d'eau, il y a moins d'absorption qui se fait dans le sol, puisque l'eau est un plan réfléchissant. À ce moment-là, il va voyager plus loin avant d'être affaibli. Il va être affaibli moins vite, si vous voulez, avec la distance. Là, au départ, une source va émettre dans toutes les directions. Si c'est du côté d'une forêt, c'est sûr que ça va être affaibli beaucoup plus rapidement  
2305 que sur un plan d'eau où ça se propage librement.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2310 Ce qu'on dit, c'est si on a une route, on a la résidence et on a l'eau, le son qui se propage partout, mais par rapport à la résidence, il se dirige vers la résidence quand même?



**M. BERNARD HÉTU :**

Oui, oui, ça ne change pas.

2315

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Mais le fait qu'il ne soit pas absorbé de la même façon parce que... qu'il soit atténué plus lentement parce qu'il y a l'eau qui est là, on va l'entendre plus longtemps que si on était de l'autre côté?

2320

**M. BERNARD HÉTU :**

Bien, c'est-à-dire que si vous êtes entre le plan d'eau et la route, il n'y aura pas de différence. Si vous aviez un lac entre vous et la route, par rapport à une forêt entre vous et la route, à ce moment-là vous verriez une différence.

2325

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Mais si vous mettez une forêt au lieu du lac de l'autre côté?

2330

**M. BERNARD HÉTU :**

De l'autre côté, après, non, ça ne changerait pas.

2335

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Mais le son ne devient pas silencieux à partir du moment où il est dépassé la résidence. On continue d'entendre le son.

2340

**M. BERNARD HÉTU :**

Oui.

2345

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Le son, on continue de l'entendre, même s'il est dépassé la résidence?

**M. BERNARD HÉTU :**

2350

Oui, bien sûr.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2355 Mais s'il reste dans l'eau, il va rester dans l'air plus longtemps, on va l'entendre plus loin que s'il y a une forêt qui est à côté qui absorbe plus rapidement? Non?

**M. BERNARD HÉTU :**

2360 Non. On ne peut pas le voir comme ça, non. C'est vraiment... parce que vous, vous êtes vraiment entre la route, la forêt et le lac. C'est ça que vous voulez dire. Une fois que le son se propage vers votre résidence, poursuit sa route vers l'arrière, alors que ce soit une route ou un terrain plat ou un stationnement ou un plan d'eau, il se propage. Il ne reviendra pas, à moins d'avoir un obstacle important ou un mur. Alors, peu importe ce qui se passe après ça, c'est juste  
2365 l'atténuation par la suite qui va être encore plus faible. Mais jusqu'à votre résidence, ça ne change rien du tout au niveau du comportement.

**M. ALAIN ROY :**

2370 En fait, c'est ça, c'était juste pour voir. Parce que je sais que le son, il y a des endroits qu'on l'entend nettement plus. Si on est sur le lac, on entend le bruit de la route. Même si on est plus loin des fois de la route, mais on l'entend des fois plus fort que quand tu es un petit peu dans le bois. C'est normal parce que le son voyage très bien.

2375 **M. BERNARD HÉTU :**

Oui. Il voyage plus librement.

**M. MAROUN SHANEEN :**

2380 Lac-route-maison, lac-maison-route et maison-lac-route, c'est ça, on peut comparer ça?

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2385 Est-ce que ce serait possible de nous faire juste un petit document sur justement la projection du son selon... je voulais juste savoir si c'était possible de me faire juste un petit document sur justement l'effet de la projection du son selon qu'il y a le lac-la route-la maison, le lac-la maison-la route, puis la maison-le lac-la route et le boisé, juste voir...

2390 **M. BERNARD HÉTU :**

Oui, c'est possible.

**M. ALAIN ROY :**

2395

En tenant compte qu'il y a une pente aussi.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2400

Oui.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

2405

C'est surtout ça, moi, je pense, l'élément important, la propagation du son versus le fait qu'elle soit un peu encaissée la route. Comme vous disiez tout à l'heure, elle peut propager peut-être du côté ouest, si je prends la route en face de moi, parce qu'il peut y avoir une augmentation en termes de débit en fonction de...

**M. BERNARD HÉTU :**

2410

Oui, il pourrait y en avoir une petite légère, mais si c'est de l'ordre de 1 décibel, ou même si on y va avec un 2 décibels de plus...

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

2415

Ce n'est pas perceptible.

**M. BERNARD HÉTU :**

2420

... ça reviendrait pratiquement au niveau équivalent de maintenant. Puisque comme je disais, selon les deux tracés, dans dix ans, on prévoit des petites baisses par rapport au niveau actuel. Donc, à toutes fins pratiques, on se retrouverait avec le même nombre de décibels, même si la perception va être un petit peu différente.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

2425

Mais il y a un document qui est intéressant dans la *Politique sur le bruit routier*. Peut-être que les gens pourraient avoir de l'information là-dessus aussi. Quand on dit, par exemple: «une augmentation de 3 dBA, ce n'est pas perceptible pour l'oreille», il y a des informations peut-être que les gens pourraient lire.

2430

**M. BERNARD HÉTU :**

2435

Effectivement, c'est des documents qui sont déjà disponibles en format PDF sur le site Internet du ministère.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

Le ministère des Transports?

2440

**M. BERNARD HÉTU :**

Oui.

2445

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

*La Politique sur le bruit routier.*

**M. BERNARD HÉTU :**

2450

*La Politique sur le bruit routier et...*

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2455

Mais on pourra leur transmettre l'adresse Internet, tout simplement.

**M. BERNARD HÉTU :**

Oui.

2460

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Nous autres, on l'a l'adresse Internet à...

2465

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

C'est correct pour l'adresse.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2470

C'est correct? Oui? L'autre chose qu'on se demandait tout à l'heure, madame Lapointe parlait d'une courbe. Je pense que ce serait intéressant, si c'est possible, d'avoir des relevés de cet endroit-là.

2475

**M. BERNARD HÉTU :**

Des relevés de?

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2480

De la courbe. Oui, c'est ça.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2485

Parce que de notre résidence, on entend très bien la courbe. Les voitures qui passent dans la courbe, de notre résidence, on entend beaucoup le bruit. Même si elle est loin...

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2490

Mais ça, ça permettrait de situer par rapport à la ...

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2495

Ça donne l'impression que c'est loin, mais ce n'est pas tellement loin de la maison actuelle.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2500

Et pour le programme de suivi et tout ça, là, ce serait un avantage pour vous autres aussi. Ça nous situe comme il faut.

**M. BERNARD HÉTU :**

2505

Donc, ce serait quoi? De faire des relevés du bruit actuellement?

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui.

2510

**M. ALAIN ROY :**

Je ne sais pas si ça vaut la peine de...

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2515

Ce n'est pas vraiment...

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2520

Non?

**M. ALAIN ROY :**

C'est plus théorique.

2525

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Moi, c'est pour vous autres et pour le ministère. Écoutez, si vous pensez que ça ne vaut pas la peine...

2530

**M. BERNARD HÉTU :**

Une chose est sûre. C'est qu'une fois que la route va être ouverte, il va y avoir une énorme diminution.

2535

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui.

2540

**M. BERNARD HÉTU :**

C'est sûr que la route actuelle va devenir une route municipale. Je ne sais pas si...

2545

**M. MAROUN SHANEEN :**

Oui.

2550

**M. BERNARD HÉTU :**

Et à ce moment-là, il va y avoir beaucoup moins de circulation et, en principe, peu ou plus de camions lourds en transit, ce qui fait une partie importante du bruit.

2555

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

En fait, moi, ma question, c'est parce que si cette courbe-là avait été tenue en considération avec le niveau de sonore actuel, et on projette avec la nouvelle route et on dit qu'il y a une diminution, ça va. Mais si ce n'est pas tenu en compte et que si on est éloignés de la courbe et que le bruit est moins fort qu'habituel, si on compare avec la route actuelle, il n'y a pas vraiment de diminution là.

2560

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

C'est pour ça que je disais que ce serait intéressant d'avoir des relevés.

2565 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

On mentionne qu'il va y avoir une diminution, mais je me dis que peut-être que ce n'est pas...

2570 **M. BERNARD HÉTU :**

Si je comprends votre crainte, c'est peut-être qu'on n'aurait pas assez tenu compte de la courbe et que le niveau actuel serait, en fait, plus élevé que ce qu'on prévoit.

2575 **M. MAROUN SHANEEN :**

À mon avis, vous allez avoir plus de gain. Si présentement la courbe fait plus de bruit que c'est simulé, vous allez avoir plus de gain de réduction, en fait.

2580 **M. BERNARD HÉTU :**

2585 C'est ça, finalement. C'est-à-dire que si on va vraiment préciser, puis qu'on s'aperçoit oups! bien, finalement, il y aurait plus de bruit, ça viendrait juste amenuiser, si vous voulez, l'impact prévu par la suite pour les résidences aux alentours. C'est pour ça que le seul gain que je pourrais voir, c'est une fraction ou quelques décibels près ou voire 2. On verrait que: «Ah! bien, c'est peut-être plus bruyant que ce qu'on avait prévu.» Par contre, ça veut dire qu'on part avec un niveau plus élevé; donc, l'impact sonore à la fin est moins important.

**M. ALAIN ROY :**

2590

Au total, ce que je vois, c'est que le son va être tellement différent, qu'il va falloir apprendre un nouveau bruit. Le son, le fait qu'il arrive de très, très loin, avec une aire ouverte comme ça, on va l'entendre plus longtemps. Tandis qu'avant ça, ça ralentissait. Parce que vous avez une petite courbe, puis c'était fini.

2595

2600 Tandis que là, c'est sûr que toute cette longueur-là, le son, on va l'entendre. Il va avoir une progression plus continue, puis on va l'entendre plus longtemps, effectivement, parce qu'il va venir de plus loin, ça va être une voie ouverte, pendant longtemps ça va continuer. En termes de durée de temps, c'est sûr que nous, le bruit va nous durer beaucoup plus longtemps pour le même véhicule que dans une petite courbe où qu'il y a des courbes puis on a rien. C'est sûr que l'impact, vous ne le calculez pas. Je suis certain que si on calculait le bruit total, l'impact est augmenté à cause juste de la durée du bruit que je vais entendre.

2605

Si je suis dans un aéroport, puis on entend un avion passé comme ça, ce n'est pas le même impact que si l'avion nous passe juste en haut de la tête ou proche. C'est juste ça. Je sais que ça va changer, mais on ne peut pas estimer ça. Mais je suis persuadé qu'au total, vos calculs, tout étant justes, pour notre situation personnelle, on va avoir beaucoup plus de bruit, c'est sûr, à cause de la durée.

2610 La lumière va durer plus longtemps. On ne calcule pas les impacts lumineux, là, mais les impacts lumineux, vous allez avoir une petite courbe, une voiture qui passe et qu'on voit pendant quinze secondes. Tandis que là, on va la voir là-bas, il va y avoir des phares...

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2615 On est encastrés là.

**M. ALAIN ROY :**

2620 On est encastrés, mais mettons quelqu'un qui est placé un peu pour le voir, mais ça dure longtemps cette lumière-là. C'est sûr qu'il va y avoir des impacts différents qu'on peut difficilement estimer.

**M. BERNARD HÉTU :**

2625 Oui. Je vois un peu votre point de vue. C'est sûr que l'étude, actuellement, elle est... enfin, les études du ministère sont basées sur un paramètre, qui est le niveau équivalent sur 24 heures, donc la moyenne énergétique de tous les véhicules qui passent réellement sur 24 heures. Il y a des avantages et des inconvénients. C'est sûr que ça ne prédit pas à quelle manière ou à  
2630 quelle vitesse un véhicule se fait entendre à l'arrivée et au départ.

Mais il y a une chose de sûre dans ce projet-là, c'est qu'une fois la nouvelle route mise en place, comme vous dites, peut-être qu'on perçoit plus longtemps un véhicule qui arrive et qui passe devant votre résidence et qui s'en va mais, en moyenne, ça va être moins fort qu'un  
2635 véhicule que vous entendez moins longtemps, mais qui surgit brusquement. Et normalement, très souvent, ce qui dérange au niveau de la gêne sonore, c'est les événements, les bruits inhabituels ou subits, ou des camions qui compressent ou des voitures qui passent à quelques mètres d'une maison.

2640 Vous, vous en avez, par exemple, je ne sais pas, cinq à l'heure. À chaque fois, vous l'entendez, évidemment. Tandis que là, on se trouve avec une route plus en retrait, où le débit est plus régulier. Donc, en fait d'énergie, on prévoit que ça va être pratiquement la même chose, même un peu plus faible. Par contre, le phénomène sonore ou l'événement sonore véhicule par  
2645 véhicule, à mon avis, va être moins important.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2650 Une dernière petite question là-dessus. Est-ce que lorsque l'événement sonore est plus long, est-ce que ça joue sur le niveau de l'impact, par exemple, faible, moyen, élevé, ou si c'est quelque chose dont vous ne tenez pas compte?



**M. BERNARD HÉTU :**

2655 La méthodologie du ministère ne tient pas compte des événements en termes de montée  
en décibels par seconde, effectivement. Ce sont des paramètres qui existent, mais l'acoustique  
étant un domaine au départ assez subjectif, dans le sens que quels sont les paramètres  
équitables qu'on va appliquer pour les populations, alors que la sensibilisation n'est pas la même  
dans tous les milieux, c'est assez complexe à étudier. Et jusqu'à présent, ce qu'on utilise, bien,  
comme je vous dis, c'est une moyenne énergétique. Mais on est conscients que quand les  
2660 phénomènes sont ponctuels, ça dérange plus. Un camion en pleine nuit, tout seul, ça dérange  
plus qu'une route avec un bruit constant.

**M. ALAIN ROY :**

2665 Un autre commentaire. Vous n'estimez pas pour nous. Pour l'ensemble de la population,  
je sais que c'est normal, c'est bien parce qu'à un moment donné, il y a des ajouts, puis les  
sons sont diminués, puis il y a un impact moyen, ce que je comprends.

2670 Moi, c'est sûr, je regarde mon point de vue. Pour nous, on se retrouve avec deux  
routes, une d'un côté, une de l'autre côté. Même si on me dit qu'une partie de la route va  
diminuer... il va avoir moins de voiture, de l'autre côté ils vont aller plus vite, c'est sûr qu'au total,  
les voitures qui vont nous passer à côté vont aller beaucoup plus vite et vont venir des deux  
côtés. À un moment donné là... les deux côtés.

2675 Là, il va ralentir, il va continuer à ralentir. À un moment donné, s'il y a deux voitures en  
même temps, moi, je viens de doubler mon bruit, je n'ai pas juste un bruit. Vous, vous calculez  
juste en disant: bon, un impact sonore comme ça, mais moi, je viens d'avoir deux bruits en  
même temps. Ça, ça existe. Puis si c'est la nuit! Je veux dire, les deux, lui il ralentit, puis  
l'autre il va vite, vous ne le calculez pour notre impact personnel.

2680 Moi, je suis un individu, c'est sûr que... comme nous, en médecin, on calcule, un  
exemple, pour la... moi, je suis médecin, là, puis pour les tests de dépistage de la prostate, on  
dit: «À partir de tel âge, on dépiste.» Avant ça, on ne dépiste pas. Par exemple, c'est 50 ans  
pour la prostate. Pour la masse, on calcule en fonction des avantages, les inconvénients, puis  
2685 on sait que c'est rentable. Pour l'individu, il est mieux de se dépister comme il peut, le plus vite  
possible.

2690 On a un collègue médecin à 46 ans, qui n'était pas dans la norme, qu'il s'est fait  
dépister, il avait un cancer de la prostate. Pour cet individu-là, il a bien fait de se faire dépister.  
Si on dépistait tout le monde, pour chaque individu, quand c'est nous, ça a plus d'impact.

2695 Là pour le bruit, pour moi, je double mon bruit, à un moment donné je vais avoir deux  
fois plus de bruit. Au total, je comprends que la moyenne va être comme ça. Mais moi, je  
risque de devenir fou. Je ne suis plus en campagne là. Avant ça, mon avis, c'était d'être en  
campagne. J'allais marcher dans une campagne. Tandis que maintenant, je suis rendu dans le

milieu urbain. Puis j'ai la rue Sherbrooke d'un bord. Puis l'autre côté, j'ai peut-être une rue plus petite, mais je vais avoir deux rues importantes. C'est sûr que moi, ça m'implique beaucoup en tout cas, beaucoup plus que juste l'impact d'une route.

2700 Si on disait qu'on avait juste une route, j'accepterais cette valeur-là, mais là j'en ai deux.

**M. BERNARD HÉTU :**

2705 J'aimerais bien trouver le moyen de vous rassurer, je ne sais pas si je vais pouvoir le faire, mais c'est sûr que la route qui va devenir l'artère municipale, je ne connais pas les débits, mais ça va être énormément moindre comme circulation, je pense.

**M. ALAIN ROY :**

2710 Moi, je dis 200, à peu près 200 par 24 heures. Puis l'autre côté, il va y avoir 1 800.

**M. BERNARD HÉTU :**

2715 Mais ces gens-là, si je comprends bien, ça va être les résidents de la place. Bon, les gens pourront s'arrêter. Il reste que par rapport à la nouvelle route, c'est un débit qui va être très faible.

2720 Je suis d'accord avec vous qu'à un certain moment, vous pouvez entendre les véhicules d'un bord, d'un côté, puis les véhicules de l'autre côté. Comme je vous dis, les études ne se font pas un véhicule à la fois. C'est la quantité de centaines, de milliers de véhicules qu'on va prendre en compte, qui vont servir à faire les calculs.

2725 Comme ça, à titre d'information, si vous avez un véhicule sur la route, vous ajoutez un deuxième véhicule qui passe en même temps, bien, vous avez une augmentation. On double la quantité de véhicules; en fait, on ajoute un 3 décibels de plus perceptibles. Ça double l'énergie, mais en termes de niveau perçu, ça se perçoit facilement, mais pas comme deux fois plus fort.

2730 En termes de perception humaine, pour qu'on perçoive un niveau qui est deux fois plus fort, si on monte, par exemple, le volume de la radio, il faut que ça monte de 10 décibels ou qu'on baisse de 10 décibels pour qu'on ait l'impression que c'est deux fois plus fort ou deux fois plus faible. Alors, le rapport énergétique et la perception humaine, ce n'est pas la même chose.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2735 Mais par rapport à deux véhicules qui se suivent, mais si c'est deux véhicules à deux endroits différents, c'est deux bruits différents?

**M. BERNARD HÉTU :**

2740 Bien, si vous avez les mêmes conditions de propagation du même terrain, enfin route, les deux routes, puis qui vont à la même vitesse, vous avez les mêmes véhicules, à ce moment-là ça donnerait 3 décibels de plus.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2745 Ce n'est pas deux routes avec le même gabarit là.

**M. BERNARD HÉTU :**

2750 Non, mais c'est ça, probablement que très différentes l'une de l'autre.

**M. YVES BOUTIN :**

2755 Un petit point. Quand il y a un bruit qui est plus fort que l'autre, il l'entend. Ça ne s'additionne pas. Ce n'est pas 2 + 2. S'il y a un bruit qui est à 60, puis qu'il y a une autre voiture qui passe en même temps à 50, vous ne le percevrez pas le 50; vous allez percevoir le 60.

**M. BERNARD HÉTU :**

2760 On va peut-être le percevoir. En termes d'énergie, c'est presque la même chose.

**M. YVES BOUTIN :**

2765 60 peut-être, 60.5.

**M. ALAIN ROY :**

2770 Oui, pour le total, oui, pour le dérangement. C'est sûr que pour devenir sourd, je vais devenir sourd en même temps, au même âge. Mais pour me déranger, m'empêcher de faire...

**M. BERNARD HÉTU :**

Ça va prendre plus que ça.

2775 **M. YVES BOUTIN :**

2780 Je peux faire une comparaison d'un boulevard qu'on a fait à Gatineau, il avait pris un relevé à un endroit où est-ce que v'là longtemps un monsieur avait planté un petit arbre. Donc, ça ne dérangeait pas, il faisait son relevé. On essaie de garder les mêmes emplacements quand on fait des relevés, ça fait qu'il est allé se mettre en dessous de l'arbre qui était énorme.

2785 Il y avait beaucoup de vent cette journée-là. Il y avait des coups de vent. Quand il n'y avait pas de vent, on mesurait à peu près 58, 60, le boulevard qui était là. À un moment donné quand le vent montait, on était rendu à 61, 62, puis on n'entendait plus, on ne percevait plus la voiture. Il n'y a plus de voitures mais on a encore 62. Puis là, on s'est aperçu qu'on était trop près de l'arbre, l'arbre affectait le sonomètre.

2790 On a dû se déplacer, parce que l'impact qu'on voulait avoir, c'était la route et non pas l'arbre. Mais s'il était couché en dessous de l'arbre, tu sais que l'arbre te fait 62 décibels de bruit des feuilles en dessous de l'arbre. Mais on était en dessous de l'arbre, c'était 62 décibels. C'était juste l'arbre.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2795 Merci.

**M. ALAIN ROY :**

2800 Je suis tout à fait d'accord avec votre travail.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2805 Merci, monsieur Héту. Écoutez, on avait placé dans l'horaire – c'est parce que j'essaie de m'ajuster – les réponses aux questions de la requête et les solutions possibles aux problèmes. Moi, je souhaiterais peut-être qu'on inverse les deux, qu'on commence par les solutions possibles aux problèmes. Puis la réponse aux questions, en tout cas si on n'avait pas le temps aujourd'hui, on pourra le faire à un autre moment. Parce que je pense que vous avez travaillé très fort.

2810 **M. MAROUN SHANEEN :**

Les questions, je pense, on a répondu à la majorité. On peut les regarder, ça va prendre peut-être cinq minutes, parce qu'on a répondu, je pense, à toute la majorité.

2815 Comme, mettons: «Notre maison sera-t-elle expropriée?» C'est non.

«Est-ce que notre puits sera affecté par ces travaux?» Ça a été répondu.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2820 Oui.

**M. MAROUN SHANEEN :**

2825 «La route sera-t-elle au même niveau que notre maison?»

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

On a répondu.

2830

**M. MAROUN SHANEEN :**

On a déjà répondu. Après ça: «Pourriez-vous éloigner la route davantage?» On arrive à la solution. Ça fait qu'on va la traiter tantôt.

2835

«Allez-vous reboiser entre la maison et la nouvelle route?» On a répondu comme quoi les talus, puis on va déboiser le minimum juste pour les fins de construction.

Puis: «Un mur antibruit a-t-il été prévu pour gérer le niveau sonore?» On a déjà répondu non avec l'étude sonore.

2840

Alors, je pense que les questions, on les a traitées.

**M. YVES BOUTIN :**

2845

J'ai peut-être juste une petite précision pour les puits.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui.

2850

**M. YVES BOUTIN :**

Vous avez deux puits. Il y en a un qui est exproprié parce qu'il est dans l'emprise de la route. Puis il y en a un autre qui est sur le bord de la route 323. Lui, dans l'étude, on le met à risque. Donc, lui, il va y avoir un suivi sur le puits avec le temps. On va voir quand on va ouvrir la route, on va faire le suivi de l'eau potable la première, deuxième, troisième années, je pense.

2855

**M. ALAIN ROY :**

Est-ce que c'était celui-là qui avait des coliformes?

2860

**M. YVES BOUTIN :**

Les deux en avaient. Il y en a un qui avait des fécaux. C'est juste...

2865

**M. ALAIN ROY :**

2870 En fait, l'ancien propriétaire n'y allait presque plus. À un moment donné, son puits, il ne le faisait jamais fonctionner. Nous, on le fait fonctionner plus souvent, puis on va le tester pour voir.

**M. YVES BOUTIN :**

2875 C'est toujours utile de nettoyer son puits une fois de temps en temps. C'est pour ça qu'on avait envoyé une fiche au propriétaire comment s'occuper de son puits.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

2880 Est-ce que vous l'avez eue, monsieur Roy, la fiche du propriétaire?

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2885 Oui.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Vous avez été informés de ça.

2890 **M. ALAIN ROY :**

Mais on est conscients que ce puits-là, on ne peut jamais savoir quel impact ça va avoir la nouvelle route.

2895 **M. YVES BOUTIN :**

C'est votre puits de surface qui a des coliformes totaux; le puits de surface en arrière...

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2900 On l'a détruit, lui.

**M. YVES BOUTIN :**

2905 ... qui avait des coliformes fécaux. Lui va être détruit.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2910 Oui, c'est ça.

**M. YVES BOUTIN :**

Des fécaux, c'est des déjections.

2915 **M. ALAIN ROY :**

Oui, des animaux.

**M. YVES BOUTIN :**

2920

Des animaux ou il y a quelqu'un qui a une toilette, j'imagine, plus loin. Mais normalement, ça ne devrait pas se rendre à ce puits-là.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

2925

C'est sur votre terrain, ça, la toilette sèche?

**M. ALAIN ROY :**

2930

Oui, mais ce n'est pas utilisé.

**M. YVES BOUTIN :**

2935

Normalement avec la pente, ça va aller en descendant, mais ça ne peut pas aller sur le côté. C'est du sable...

**M. ALAIN ROY :**

2940

Il y a beaucoup de chevreuils, puis c'est eux qui... il y en a beaucoup qui viennent.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

2945

Mais là, ce qu'on comprend par la procédure d'expropriation, un puits artésien serait foré pour remplacer le puits d'eau de surface. Est-ce que c'est ça?

**M. YVES BOUTIN :**

Oui, c'est ce qui est prévu.

2950

**M. MAROUN SHANEEN :**

À moins que le propriétaire préfère un puits de surface, on peut le dédommager pour ça.

**M. ALAIN ROY :**

2955

Nous, on en a un.

**M. YVES BOUTIN :**

2960

C'est deux puits de surface selon ce qui est marqué ici.

**M. ALAIN ROY :**

2965

L'autre, c'est un puits de surface aussi?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

2970

Le puits artésien, c'est celui avec la colonne comme ça, qui descend dans le sol. Tandis que le puits de surface, il a des tuyaux beaucoup plus gros.

**M. ALAIN ROY :**

2975

Je pense que c'est un puits artésien, celui sur le bord de la route actuelle.

**M. YVES BOUTIN :**

2980

Mais les renseignements qui ont été donnés à la personne qui était sur le terrain, c'est que c'était deux puits de surface. Le numéro 2, celui qui est sur le bord de la route, qui a un débit suffisant...

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

2985

Mais c'est un puits de surface quand même?

**M. YVES BOUTIN :**

Oui.

**M. ALAIN ROY :**

2990

Ah! Oui?

**M. YVES BOUTIN :**

2995

Puis l'autre, c'est un puits de surface qui a un débit suffisant aussi par gravité.



**M. ALAIN ROY :**

Ça va sûrement changer le débit, j'imagine.

3000

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

C'est sûr, ça va changer le débit. S'ils font une route, il va y avoir de la canalisation. Le puits de surface va probablement être moins...

3005

**M. YVES BOUTIN :**

Celui que vous avez sur le bord de la route, il va garder son débit équivalent. C'est celui qui est près de la route, même si on le sauve, comme on abaisse la nappe avec le déblai, le puits de surface risque d'être asséché. Il va falloir soit abaisser le puits de surface pour qu'il soit encore plus profond.

3010

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Comme c'est un puits à risque, il va y avoir un programme de suivi.

3015

**M. YVES BOUTIN :**

Tous ceux qui ont été soulignés dans notre liste de puits à risque, il y a un suivi qui est fait dessus. La seule raison pourquoi l'étude n'était pas publique, c'est qu'il y a plein de renseignements avec les adresses des personnes. C'était comme assez compliqué de tout commencer à prendre ça. Puis chaque personne a été renseignée sur le résultat de ses analyses.

3020

3025

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

C'est beau. Alors, les solutions possibles aux problèmes, on avait...

**M. MAROUN SHANEEN :**

3030

Comme j'ai dit, on a travaillé hier, puis on a une piste de solution. On ne voulait pas avoir une demi-mesure. On a regardé qu'est-ce qu'on pourrait faire le maximum. Compte tenu des délais, on s'est dit: «Ce n'est pas...» Comme on n'est pas à un mètre près à ce niveau de conception, on est allés en respectant des normes de géométrie, le maximum qu'on pouvait aller. Ça, c'est certain, François va le montrer, il va y avoir un impact sur une personne.

3035

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Sur le tiers?

3040

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

3045 Sur le tiers. C'est le même plan que montré ici. On a transposé les deux. En vert, c'est l'emprise qui a été présentée au BAPE. Et puis en rose, c'est ce qu'on propose comme éléments de solution. C'est des pistes de solution. Naturellement, on n'a pas évalué toutes les contraintes, on en a pris connaissance mercredi soir, et puis il y a d'autres facteurs à évaluer. Mais dans notre optique, c'est possible. Mais tout ce que ça fait, en fin de compte, ça recule votre emprise de 40 mètres.

3050 **Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Est-ce que vous pourriez répéter, monsieur Maillé? Ça recule de?

3055 **M. MAROUN SHANEEN :**

40 mètres. Comme j'ai dit, on voulait arriver au maximum qu'on pouvait aller.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

3060 Vous avez ici une quarantaine de mètres. Donc, c'est une récupération de l'ordre de 50...

**M. ALAIN ROY :**

3065 On voit que c'est significatif.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

3070 Naturellement, il y a un tiers.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

3075 Il y a un tiers, oui. Mais je n'en avais pas parlé avec madame Lapointe et monsieur Roy, mais moi... en fait, vous allez progresser, on peut faire une rencontre avec madame St-Jean et voir avec elle, lui expliquer ce que ça a actuellement, avec le projet actuel, comme impact pour sa propriété. Et si elle préfère être expropriée -- parce que ce que je vois là, ça va nécessiter une expropriation, est-ce que c'est le cas?

**M. MAROUN SHANEEN :**

3080 Oui.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

3085            Alors, si elle souhaite être expropriée et si elle accepte cette solution-là, bien, le tracé pourrait être modifié. Mais en tout cas, je vous avais dit, le droit des tiers, on ne peut pas changer un tracé sans que la personne soit consentante. Alors...

**M. MAROUN SHANEEN :**

3090            Ce qu'il faut souligner, c'est important, c'est-à-dire la tasser pour chercher 10 mètres ou 20 mètres, on faisait un impact sur la propriété. Maintenant, on est allés 40 mètres. Ça fait une bonification importante pour monsieur et madame, mais on s'est dit: «Même une bonification de 10 mètres, on fait un impact sur la maison.» Alors, maintenant, on va à 40 mètres pour avoir  
3095 quelque chose qui convient. Mais pareil, si on voulait aussi bouger un peu, c'est un impact sur la maison.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

3100            Oui. Et là, vous êtes sûrs que d'après le plan cadastral, c'est madame St-Jean qui est impliquée? Dans le sens qu'on a toujours en tête que sur le bord de la route, il y avait une résidence qui semblait être permanente – ça, on ne peut pas vérifier – et il y avait le chalet de madame St-Jean. Elle nous a déjà rejoints par téléphone nous disant que, bon, elle, son terrain commençait quasiment à la limite de la maison qui était sur le bord de la route. Alors, on  
3105 voudrait être sûrs qu'il n'y a pas...

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

3110            Qu'on parle des bonnes personnes.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

... qu'il n'y a pas deux tiers plutôt que un.

3115            **M. MAROUN SHANEEN :**

Nous autres, on peut se référer à l'adresse civique. C'est ça?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

3120            Oui, c'est ça.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

3125            Ce serait important aussi de nous fournir ces données nominatives là, qui sont les tiers impliqués.

**M. MAROUN SHANEEN :**

3130 En tout cas, la maison en question, ce qu'on va faire, on va le plus vite possible...

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

3135 La propriété?

**M. MAROUN SHANEEN :**

C'est ça.

3140 **M. YVES BOUTIN :**

Madame St-Jean possède tout le terrain jusqu'à la route 323.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

3145 Jusqu'à la route, d'accord.

**M. YVES BOUTIN :**

3150 Il n'y a pas d'autres maisons.

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

3155 C'est le terrain qui est là.

**M. YVES BOUTIN :**

3160 Elle, elle possède tout ce terrain-là ici, jusqu'à la route 323. Vous avez, de l'autre côté de la montée Bernard, une madame Lacombe qui reste là, qui, elle, est expropriée.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

D'accord, c'est beau. Alors, on ne se trompe pas.

3165 **Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Et le chalet de madame St-Jean, est-ce qu'il est touché par le fait qu'on tasse de 40 mètres?

3170 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Oui, oui.

3175 **Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Mais quand on dit «touché», la route passe dessus? Parce que je sais que pour expropriation, il faut que ce soit quand même assez significatif, que l'emprise touche pour qu'on dise: «Bien, là, on vous exproprie.»

3180 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Oui. Avec ce qui est proposé, les deux chalets, le chalet de madame St-Jean et le chalet de madame Lacombe, on passe carrément dedans.

3185 **Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Vous passez dans le chalet.

3190 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Une question comme ça, le fait que le terrain de madame St-Jean s'étende plus loin, est-ce que c'est possible, au lieu d'exproprier, est-ce que c'est possible de bouger la propriété?

3195 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

Ça, ça fait partie de la médiation. On a envisagé un scénario possible dans le cas où est-ce que madame St-Jean ne voulait pas se faire exproprier. À ce moment-là, peut-être que le terrain en surplus chez vous... parce qu'elle, elle n'a pas assez de terrain ici pour...

3200 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Elle n'aurait pas assez de terrain, c'est ça.

3205 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Puis en avant, il n'y a pas possibilité non plus?

3210 **M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

En avant, ça appartient à monsieur et madame.

**M. ALAIN ROY :**

Qu'on cède une partie de notre terrain pour...

3215

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

C'est un élément de...

3220

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Mais c'est parce que vous disiez que tout le terrain jusqu'à la route était à madame St-Jean.

3225

**M. YVES BOUTIN :**

Le lot 38. Puis monsieur et madame possèdent le lot 39 jusqu'à la montée Bernard.

3230

On ne connaît pas ce que madame St-Jean veut faire. Peut-être qu'elle ne veut pas rester près de la route non plus. Si elle se fait exproprier, elle va peut-être préférer aller s'installer sur l'autre côté du lac. Je ne sais pas du tout. On ne l'a pas encore contactée.

**M. ALAIN ROY :**

3235

Moi, cette nuit, je me disais: «À la limite, je peux aller voir la dame, acheter sa propriété, puis la laisser se faire exproprier», pour faciliter, pour pas la rendre misérable.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

3240

Moi, ce que je pense, à l'étape où on en est, vous autres, évidemment, vous avez examiné ça, c'est une possibilité qui est solide, d'après ce que j'entends de vos propos, donc nous, ce qu'on peut faire, c'est contacter madame St-Jean. Et on pourrait, à ce moment-là, faire une rencontre les trois, en fait, madame St-Jean, vous et monsieur Roy et madame Lapointe, et exposer la situation.

3245

Ce que je dis, c'est qu'on pourrait contacter, nous, madame St-Jean, parce qu'on est en cours de médiation. Donc, on va lui exposer la situation. On pourrait lui dire où l'emprise va passer selon le tracé actuel, puis on peut lui faire part de la demande de madame Lapointe et monsieur Roy, qui auraient souhaité que la route soit reculée, et ensuite faire une rencontre tout le monde ensemble et voir comment elle se situe. Mais je préfère qu'au moment où on se parle, que ce soit nous qui contactions madame St-Jean, parce que c'est moi qui ai la responsabilité des tiers. Donc, je vais le faire moi-même.

3250

3255

Puis on pourrait explorer des dates possibles de rencontre. Nous, ce qu'on souhaite, c'est qu'il y ait, on a regardé notre calendrier, c'est qu'une proposition formelle nous soit

3260 déposée peut-être entre le 12 et le 14 mai, une proposition formelle. Mais on peut rencontrer madame St-Jean avant ça. Et en cours de route, entre le 12 et le 14 mai, si vous avez des questions ou des problèmes, la même chose pour monsieur Roy et madame Lapointe, vous contactez madame Boutin et moi, je vais cheminer, je vais servir d'intermédiaire là. Je ne veux pas que vous soyez pris d'un côté comme de l'autre avec des points d'interrogation et qu'on arrive au 14 mai, puis là tout s'emballer parce que vous n'avez pas pu rien faire entre-temps. Je veux qu'on continue à négocier d'ici là pour qu'on en arrive à une proposition assez formelle vers le 12, 14 mai.

3265 Est-ce que vous vous sentez à l'aise avec ça, ministère des Transports?

**M. MAROUN SHANEEN :**

3270 Nous autres, aucun problème là-dessus. Ce qu'on vient présenter ici, on est prêts à le faire, si ça convient.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

3275 Et c'est toujours sous réserve d'une acceptation de madame St-Jean. On s'entend là-dessus.

**M. ALAIN ROY :**

3280 Juste au point de vue technique, une maison avec une fondation, parce que les gens disent qu'on peut déplacer ça, est-ce que c'est techniquement très difficile faire ça?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

3285 Pas avec la fondation. La fondation reste là. On refait une fondation plus loin, puis on déplace la structure en bois sur la nouvelle fondation.

**M. ALAIN ROY :**

3290 Vous pouvez déplacer ça sur une distance importante?

**M. PATRICE CLEMENTI :**

Oui. Il y a des déplaceurs qui sont assez impressionnants là-dessus.

3295 **M. ALAIN ROY :**

Dans le sens 1 kilomètre ou ça peut aller à...

**M. PATRICE CLEMENTI :**

3300

Ça dépend toujours des obstacles.

**M. MAROUN SHANEEN :**

3305

Des obstacles et des chemins d'accès.

**M. PATRICE CLEMENTI :**

3310

La topographie. Il y a toutes sortes d'éléments qui rentrent en ligne de compte.

**M. ALAIN ROY :**

Une pente.

3315

**M. PATRICE CLEMENTI :**

Mais il y a beaucoup de choses qui sont possibles au niveau des déplaceurs. Évidemment, il y a une question de coût aussi à un moment donné qui peut dépasser la valeur de la propriété, de la maison comme telle.

3320

**M. ALAIN ROY :**

Parce que c'est sûr qu'en ce qui nous concerne, pour nous autres, c'est excellent. C'est vraiment vers ça qu'on se disait que ce serait très, très bien. C'est juste pour la tierce personne, que là...

3325

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Bien, écoutez, moi, je me charge de cheminer avec madame St-Jean, de mettre sur la table toutes les hypothèses. Je ne la rencontrerai pas personnellement, on va probablement se parler au téléphone, mais on pourrait convenir d'une rencontre quand même à assez brève échéance. Ça pourrait être dans le courant de la semaine prochaine.

3330

Je ne connais pas vos disponibilités, mais monsieur Roy, avez-vous des trous dans la semaine? Ça peut être le soir.

3335

**M. MAROUN SHANEEN :**

Le soir, on est plus ouverts le soir, certain.

3340



**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

3345 Madame St-Jean, elle réside à Montréal. Donc, il n'y aurait pas de problème, on n'est pas obligés d'aller au Lac-des-Plages pour ça. On pourra y aller quand même, là, mais on n'a pas besoin d'aller au Lac-des-Plages. Elle est à Montréal. Alors, on pourrait convenir d'un endroit, ici ou à proximité d'ici, pour faire la rencontre.

**M. ALAIN ROY :**

3350 Lundi, ce serait difficile. Ça fait que mardi, mercredi, jeudi, les soirs, oui, puis vendredi de jour.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

3355 D'accord. Alors, on a quand même une bonne latitude, mardi, mercredi, jeudi soir. Alors, on va vous revenir.

**M. ALAIN ROY :**

3360 Ou tôt le matin.

**Mme MARTINE LAPOINTE :**

3365 Non, non, non. Il y a les enfants, je m'excuse là...

**M. MAROUN SHANEEN :**

Nous autres, on vient de Hull. Alors, il faut donner assez de temps pour qu'on arrive.

3370 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Oui. Ça voudrait dire vers 7 h 30?

**M. MAROUN SHANEEN :**

3375 Oui, ça convient bien.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

3380 Est-ce qu'il y avait d'autre chose que vous vouliez aborder ou si ça va pour l'instant?

Moi, j'ai quelques demandes à vous faire. Vous avez déposé quelques documents, on aimerait ça les avoir pour notre dossier. Alors la carto, le plan que vous proposez.

3385 **Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

Ils l'ont déposé.

3390 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Vous l'avez déposé? Peut-être la photographie aérienne que vous avez...

**M. MAROUN SHANEEN :**

3395 Oui.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Les pentes.

3400

**M. MAROUN SHANEEN :**

On va vous fournir une copie à la prochaine rencontre.

3405 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

C'est ça.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

3410

Ce qui est important, c'est de connaître les propriétés. Mais je crois que sur le plan, avec le plan cadastral, monsieur Maillé, m'indiquer que madame St-Jean habite à tel endroit. Ce serait de connaître les citoyens autour. Vous me dites que c'est madame St-Jean qui est impliquée; pour pas qu'on échappe de gens, peut-être vérifier au niveau cadastral.

3415

**M. FRANÇOIS MAILLÉ :**

D'accord.

3420 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Pour être bien sûrs qu'on n'oublie pas personne.

**Mme LINDA ST-MICHEL, analyste :**

3425

Des fois, il y a des petites parties de lots qui appartiennent à des gens, puis on s'aperçoit à la fin du processus qu'on les a oubliés.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

3430

Je vous remercie beaucoup tout le monde. Et puis on vous recontacte, disons, lundi ou au plus tard mardi. Nous, lundi, nous allons essayer de rejoindre madame St-Jean, voir aussi ses disponibilités à elle, échanger un peu avec elle sur...

3435 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Si vous nous appelez mardi, parce que, moi, il faut que je le sache le plus vite possible pour que je trouve quelqu'un pour garder.

3440 **Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

Alors, si c'est possible lundi. Si je vous appelle mardi, à ce moment-là ça pourrait être mercredi ou jeudi.

3445 **Mme MARTINE LAPOINTE :**

Ce ne serait pas le mardi.

**Mme NICOLE BOULET, commissaire médiatrice :**

3450

Tout à fait.

\*\*\*\*\*

3455 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

ET, J'AI SIGNÉ:

3460

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**