

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. ALAIN CLOUTIER, président,
Mme CHRISTIANE COURTOIS, commissaire.

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET D'AMÉLIORATION DE LA LIAISON ROUTIÈRE ENTRE
CHICOUTIMI-LATERRIÈRE-LA BAIE
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 30 avril 2002, à 19 h
Centre socioculturel Au Vieux Théâtre
300, boulevard Grande-Baie nord,
La Baie

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 30 AVRIL 2002

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT..... 1

DÉPÔT DE DOCUMENTS

PRÉSENTATION DE VILLE DE SAGUENAY..... 3

 M. Daniel Poitras

 M. François Boivin

PÉRIODE DE QUESTIONS

MM. DENIS GAGNON ET CHRISTIAN LEPAGE..... 26

M. YVON SIMARD..... 41

REPRISE DE LA SÉANCE

PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT..... 47

 M. Pierre-A. Gauthier

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. HERVÉ BOUCHARD..... 51

M. ÉRIC BERGERON... 66

MM. DENIS GAGNON ET CHRISTIAN LEPAGE..... 75

M. YVON SIMARD..... 88



SÉANCE DU 30 AVRIL 2002
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir, bienvenue à cette troisième séance de la première partie d'audience publique portant sur le projet de liaison routière entre Chicoutimi-Laterrière et La Baie par le ministère des Transports du Québec.

10

Rapidement, quelques informations. Nous sommes toujours dans la première partie de l'audience publique, donc c'est la recherche de faits, d'informations. On vous demande de retenir les opinions qui sont réservées pour la seconde partie, dans un mois.

15

Il y a un registre qui est ouvert maintenant pour les gens qui veulent s'inscrire, on vous prie d'aller à l'arrière et donner votre nom auprès du personnel de la Commission.

20

Les questions sont adressées au Président qui les distribue entre le promoteur et les personnes-ressources que nous avons avec nous ce soir. Les questions sont limitées à trois (3), c'est pour vous permettre d'aller vous réinscrire et de venir poser d'autres questions.

On vous demande d'éviter les préambules ainsi que les sous-questions qui ne sont pas des questions de précision.

25

On vous rappelle que la Commission peut intervenir puisque la Commission est en enquête, autrement présents, donc on essaie de vous laisser le plus de place possible mais en même temps d'aller chercher des éléments d'information, comme Commissaires.

30

DÉPÔT DE DOCUMENTS

PAR LE PRÉSIDENT:

35

Je vérifie rapidement s'il y a des documents à déposer. Monsieur Turgeon?

PAR M. DONALD TURGEON:

40

Aucun document de la part du promoteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

Au niveau des personnes-ressources, c'est le cas de la Ville de Saguenay.

45 **PAR M. DANIEL POITRAS:**

Oui, on a quatre (4) documents à déposer.

50 Le document 1, c'est le schéma d'aménagement du 9 juin 1987 de la MRC du Fjord-du - Saguenay, l'ancienne MRC, pas celle actuelle; parce qu'elle a conservé le même nom.

Le document 2, c'est le règlement de zonage des villes de Chicoutimi, La Baie, Laterrière, en fait les ex-villes.

55 Le document 3, c'est le second projet de schéma d'aménagement révisé, juin 2000, de la MRC du Fjord-du-Saguenay, l'ancienne MRC du Fjord-du-Saguenay.

60 Et le document 4 de Ville de Saguenay, c'est le second projet de schéma d'aménagement révisé, juin 2000; c'est une copie d'une résolution confirmant les affectations négociées avec l'UPA dans le cadre du deuxième projet d'aménagement de la MRC du Fjord-du-Saguenay, l'ancienne MRC du Fjord.

PAR LE PRÉSIDENT:

65 Je vais d'ailleurs vous demander d'y revenir, vous les déposez pour le bénéfice de tout le monde, pour la Commission mais aussi les gens dans la salle, on va y revenir puisqu'on vous a demandé de faire une présentation.

70 Tout d'abord, je veux vous indiquer que la Commission va décider ce soir, avant la fin de la séance, s'il y aura une séance demain après-midi; c'est possible qu'on annule la séance de demain après-midi, on tient compte de la participation pour s'adapter. On a plus de monde le soir que l'après-midi, tout simplement. Comme je le disais cet après-midi, on essaie de se moduler en fonction de la participation, pour un. Donc à la pause, s'il y en a une (1) ou deux (2), on verra, mais on vous donnera l'information.

75 Dans ce cas-là, on va demander aux personnes-ressources qui étaient prévues en particulier pour l'après-midi d'être présentes plutôt le soir. On a déjà un premier contact qui a été établi tantôt, on a avisé le promoteur également, en ce qui concerne les sels de déglçage, on essaiera de s'ajuster.

80 On est très, très, très conscient des contraintes que ça impose, mais on essaie d'ajuster le mandat en fonction également de la participation, tout simplement. Donc un peu plus tard, je vais vous informer sur ce point-là.

85 On avait demandé, comme je le disais tantôt, lors des rencontres préparatoires, aux officiers de la Ville et aux élus également, mais strictement sur le plan administratif, de nous faire une présentation de quelles sont les règles d'aménagement inscrites dans les schémas d'aménagement passés, en révision et éventuellement en devenir, en étant bien conscient des

90 délais, on parle de février pour la nouvelle Ville de Saguenay, on en est conscient, de savoir s'il en a déjà été question.

95 Cette présentation-là, on va demander qu'elle soit faite immédiatement, c'est-à-dire qu'on va réserver un peu de temps donc pour poser des questions, on va laisser faire la présentation par l'officier de la Ville et on va échanger, pour un bout de temps, ça peut être une demi-heure (½), on verra, ça peut être un peu plus que ça.

100 On demande aux gens d'être patients, il y a une personne d'inscrite, je pense que la personne perd rien pour poser ses questions, c'est certain qu'on va l'entendre, et dans le cas de cette personne-là, je pense que ça va peut-être même l'intéresser en termes d'orientations à venir au niveau de la Ville.

105 Ça fait que nous allons commencer immédiatement en vous demandant de nous faire votre présentation, qu'on compte être limitée et qu'on puisse intervenir dans le temps, j'entends. C'est pas facile, on en a beaucoup à dire, je suis certain de ça, mais on va vous demander de vous en tenir peut-être à une dizaine de minutes, mais soyez assuré qu'au niveau des questions, on va revenir sur les éléments que vous avez présentés, pour qu'on les cerne comme il faut.

110 Je pense que c'est un élément du dossier qui est important, savoir qu'est-ce qui a été planifié en termes de démarches d'aménagement sur le territoire.

Sur ce, on vous laisse la parole pour faire votre présentation.

115 **PRÉSENTATION DE LA VILLE DE SAGUENAY**

PAR M. DANIEL POITRAS:

120 Merci.

125 En fait, moi mon nom, c'est Daniel Poitras, je suis directeur du Service du génie de l'urbanisme de Ville de Saguenay. Je suis accompagné de François Boivin, qui est urbaniste chargé de projet à la Ville de Saguenay et aussi, à l'époque, qui était consultant en urbanisme pour la MRC du Fjord, pour le second projet de schéma d'aménagement qui est pas en vigueur actuellement.

130 Au départ, simplement pour faire un topo rapide, pour comprendre un peu, la réglementation et les plans d'urbanisme qui sont en vigueur actuellement sont tous des règlements et plans des anciennes villes, c'est-à-dire La Baie, Laterrière et Chicoutimi, et ces plans et règlements là datent du début des années quatre-vingt-dix et n'ont pas été révisés depuis ce temps.

135

Cependant, en 1994, le gouvernement du Québec a amorcé la révision des schémas d'aménagement et a fixé certains objectifs, et la MRC du Fjord-du-Saguenay de l'époque a débuté la révision du schéma d'aménagement et s'est rendue jusqu'à l'adoption du second projet; c'est-à-dire que l'ensemble des municipalités, les vingt (20) municipalités qui formaient la MRC du Fjord à l'époque ont accepté l'ensemble de la planification du schéma.

140

Il y a aussi le comité consultatif agricole, qui est un comité conjoint, MRC et UPA, qui ont accepté aussi ce projet-là. Nous étions rendus à la consultation populaire et évidemment, la fusion de février 2001 a retardé l'ensemble de ces choses-là, et ça va devoir être refait, compte tenu que la MRC a été divisée en deux (2).

145

Donc ce qu'on vous présente, c'est des documents qui datent principalement de 1990, et le projet de schéma d'aménagement dont on va vous parler, lui, en est rendu à son deuxième projet, il n'est pas en vigueur, il n'est pas entré en vigueur non plus.

150

Et pour faire la présentation détaillée, c'est monsieur Boivin qui va vous faire le détail, avec présentation de plans.

PAR M. FRANÇOIS BOIVIN:

155

Bonsoir tout le monde. On va commencer avec le schéma d'aménagement qui est présentement en vigueur sur le territoire de Ville de Saguenay, c'est le plan qu'on retrouve sur l'acétate, sur le plan en face.

160

On présente les grandes affectations. À l'extrême droite, on peut voir le périmètre urbain de Ville de La Baie et à gauche, juste en rouge, le périmètre urbain de Chicoutimi.

165

Ce schéma d'aménagement là a été fait dans un contexte où chacune des villes étaient existantes, donc un peu en fonction des potentiels et des contraintes de chacune des municipalités existantes. Il faut bien comprendre que c'était pas basé sur des objectifs communs ou globaux, comme ça peut être le cas aujourd'hui.

170

Si on regarde sur les affectations, il y a des périmètres urbains, le schéma reconnaissait des zones industrielles à Ville La Baie, qu'on peut voir dans les points, OK, ici, c'est les zones industrielles reconnues par le schéma d'aménagement. Il y a l'aéroport militaire et civil de Ville La Baie, qui est ici, qui est reconnu par une affectation.

175

Enfin, tout ces territoires-là qu'on retrouve en jaune, et également ici avec une trame, c'est la zone agricole permanente reconnue à l'intérieur du schéma d'aménagement.

L'élément qui est un peu unique, c'est qu'il y a une zone industrielle qui était planifiée. Cette partie-ci, c'est sur le territoire de Ville Laterrière et cette partie-ci, c'est sur le territoire de Ville de Chicoutimi. On comprend bien le contexte de l'intérêt en fonction de la route 170 et du

chemin de fer qui passait ici, et la présence de l'aéroport, de concentrer les activités industrielles autour de l'aéroport.

180 Donc Ville de Chicoutimi et Ville de Laterrière ont voulu tirer profit de ces éléments-là et ont demandé, et ont obtenu une planification industrielle à l'intérieur de la zone agricole permanente.

185 Toutes ces affectations-là reposent sur des objectifs qui sont établis dans le schéma d'aménagement qui est en vigueur depuis 87.

On va passer maintenant au zonage de chacune des municipalités, un second plan va vous apparaître. On va commencer sur le territoire de l'ancienne Ville de La Baie.

190 Ici, on retrouve, toute la partie en jaune correspond à la zone agricole permanente. Les parties hachurées, à l'intérieur de la zone agricole permanente, sont essentiellement des zones de sablière existantes et elles sont circonscrites dans des zones très bien définies.

195 On a également les parcs industriels reconnus à Ville La Baie, à l'intérieur de la zone blanche. Et l'aéroport est identifié à l'intérieur d'une limite.

200 Si on se déplace un peu vers l'ouest, vers Laterrière et Chicoutimi, on a des zones industrielles sur le territoire de Laterrière. Ici, c'est la limite entre ville La Baie et Laterrière qui est ici, et Chicoutimi est ici également. On a des zones industrielles qui sont contiguës à la base militaire, à l'aéroport.

On a des zones résidentielles qui font partie de l'aéroport. La zone ici, en jaune, c'est une zone résidentielle.

205 Enfin, on a la zone qui était identifiée au schéma d'aménagement, près de l'aéroport, sur le territoire de Chicoutimi, deux (2) zones industrielles, et deux (2) zones industrielles ici, le long de la route 170, sur le territoire de Ville de Laterrière.

210 Ailleurs, l'ensemble du territoire est reconnu à des fins agricoles. Et on a ici une zone commerciale, sur le territoire de la Ville de Chicoutimi, correspondant essentiellement au territoire du terrain de golf.

215 Enfin, si on peut passer à la troisième carte, ici il s'agit du second projet de schéma d'aménagement révisé. Donc c'est l'étape qui a été entreprise au cours de l'année 1998. Il y a eu un premier projet de schéma d'aménagement qui a été adopté et on a fait le dépôt, en juin 2000, d'un second projet de schéma d'aménagement.

Celui-ci avait été fait dans un objectif beaucoup plus global, avec des objectifs communs. Il a été fait dans un esprit où tous les gens du comité, un comité technique avait été formé avec les urbanistes des villes de Chicoutimi, Jonquière, La Baie, il y avait un comité consultatif

220 agricole qui a été mêlé à la réalisation du second projet de schéma d'aménagement et là, on aperçoit un projet qui est beaucoup plus défini à l'intérieur d'une même trois (3) villes, en fonction de la conurbation du Haut-Saguenay, avec des objectifs pour la conurbation.

225 On peut voir, tout ce qui est jaune ici, c'est la zone agricole permanente. Ici, en rouge, c'est le périmètre urbain défini et délimité à l'intérieur du schéma d'aménagement sur le territoire de l'ancienne Ville de La Baie.

En jaune, c'est toute la zone agricole permanente qui est reconnue et identifiée.

230 On a également, en brun ici, les parcs industriels à Ville de La Baie, ici également, on a un parc industriel.

235 Comparativement au schéma d'aménagement actuellement en vigueur, les zones industrielles qui avaient été planifiées étaient dans la zone agricole ici, le long de la route 170, en montant ici jusqu'au chemin de fer. C'était sur le territoire de Ville de Chicoutimi et Ville de Laterrière.

240 Suite à une discussion avec les membres du comité consultatif agricole et du comité technique, la zone industrielle a été identifiée, l'agrandissement de la zone industrielle, à l'arrière de la base militaire qui est juste ici. Ce territoire-là faisait consensus avec les différents intervenants, et on avait un respect, ici, avec la zone agricole, parce qu'ici, c'est surtout des gravières et elle offrait également un potentiel à des fins industrielles.

245 Si on retourne un peu plus vers l'ouest, en fin de compte ici, on peut voir le périmètre en rouge, juste ici, en haut de l'ancienne Ville de Chicoutimi. C'est la délimitation du parc industriel.

250 En brun, c'est les parcs industriels qui ont été planifiés par chacune des villes, à l'intérieur de leur périmètre urbain. Il y avait des agrandissements des périmètres urbains qui avaient été identifiés et travaillés avec le comité consultatif agricole de la MRC.

255 En somme, le second projet de schéma d'aménagement révisé a circonscrit les zones industrielles dans des secteurs propices en fonction du territoire et en fonction des besoins également de chacune des municipalités. Au lieu d'éparpiller sur le territoire, on a essayé de les identifier et de les circonscrire dans les secteurs qui offraient du potentiel et qui présentaient le moins de contraintes sur le territoire.

260 Également dans un esprit de projet commun, on a identifié l'importance du prolongement de l'autoroute 70 à aller jusqu'à Ville de La Baie. Le second projet de schéma d'aménagement révisé a reconnu officiellement comme un élément structurant le prolongement de l'autoroute jusqu'à Ville de La Baie, pour compléter ce tronçon-là à partir de Jonquière à aller jusqu'à Ville de La Baie, de façon à structurer nos parcs industriels, à donner de façon sécuritaire tous les déplacements à l'intérieur de la future grande ville.

265 Ensuite de ça, on a identifié – cette affectation-là, le conseil municipal de Ville Saguenay
a adopté ces affectations-là du territoire, du second projet de schéma d'aménagement, et
s'engage à les mettre dans son propre schéma d'aménagement qu'elle va devoir concevoir,
suite à la fusion qui vient d'être réalisée.

270 Ça fait le tour, c'est terminé pour moi.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci, monsieur Boivin.

275 Peut-être passer avec quelques questions, si vous le permettez, monsieur Poitras ou
monsieur Boivin.

280 On peut commencer par cette présentation-là, c'est sûr que là, on passe avec beaucoup
de couleurs à chaque fois, on va se démêler tranquillement; vous êtes familiers, vous,
probablement d'autres dans la salle, mais on voit, si j'ai bien compris, c'est la dernière mouture,
c'est celle de la deuxième version dans la révision.

285 Est-ce que j'ai bien compris que c'est celle qui est préconisée encore actuellement dans
la nouvelle Ville de Saguenay?

PAR M. DANIEL POITRAS:

290 En fait, oui. C'est le deuxième projet effectivement de schéma d'aménagement et par
résolution, le conseil de Ville de Saguenay a informé le ministère des Transports que c'est ce
qu'elle envisageait de mettre dans le schéma d'aménagement de Ville de Saguenay qu'on va
entreprendre éventuellement.

PAR LE PRÉSIDENT:

295 Par une résolution du conseil exécutif?

PAR M. DANIEL POITRAS:

300 Par une résolution du conseil municipal.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est possible que vous la déposiez, j'imagine?

305 **PAR M. DANIEL POITRAS:**

On l'a déposée, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

310 Vous l'aviez annoncé tantôt? OK, désolé.

Pour bien comprendre, est-ce que je me trompe ou c'est pas exactement la variante A4, et vous interviendrez si c'est le cas.

315 C'est quoi les distinctions avec la variante A4?

PAR M. DANIEL POITRAS:

320 En fait, il y a une courbe qui est peut-être plus prononcée. En fait, la difficulté, c'est qu'on a été incapable d'importer les données électroniques du schéma, et c'est un plan scanné et évidemment, ça donne une approximation.

Mais c'était la variante A4 qui avait été acceptée.

325 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est important, je reviens auprès du promoteur.

PAR M. DONALD TURGEON:

330 Oui, dans la résolution municipale de Ville Saguenay du mois de mars, c'est la variante A4 qui est mentionnée.

PAR LE PRÉSIDENT:

335 Donc au-delà de la distinction du dessin comme tel qui va être déposé, c'est la variante A4 qui est celle retenue.

C'est parce que j'arrive pas à la retrouver correctement sur l'illustration.

340

PAR M. DONALD TURGEON:

345 Dans l'illustration, je pense – vous savez, hier soir, quand on discutait de la bretelle qui était pas une bretelle, à l'ouest de Ligne-Bagot, je pense que c'est là qu'il y a une problématique de mise en carte. Ça semble virer à quatre-vingt-dix degrés (90°) au lieu d'avoir une courbe plus continue.

Mais comme je vous disais tout à l'heure, dans la résolution municipale, c'est la variante A4, c'est un tracé qui a été spécifiquement mentionné.

350

PAR LE PRÉSIDENT:

355 OK. Sans être pointilleux, je veux m'assurer d'une chose, c'est qu'on comprend que la
résolution municipale récemment envoyée au ministère réfère à la variante A4, mais en termes
d'urbanisme, est-ce que vous avez, graphiquement, dans votre schéma d'aménagement en
révision, dans sa deuxième version, je vous parle pas de la variante A4 mais c'est bien ce qui
correspond géographiquement, techniquement, sur une carte, à la variante A4.

360 Je vous parle pas de la résolution, vous m'avez bien compris, monsieur Poitras?

PAR M. DANIEL POITRAS:

365 Oui. La résolution, c'est effectif que c'est la variante A4, qui est basée sur les plans du
ministère des Transports, pour la résolution.

Et ce qui apparaît dans le schéma, c'est aussi la variante A4, mais comme elle date
d'avant les ajustements dont le ministère des Transports parle, il y a une petite variante dans le
coin de Ligne-Bagot, que c'est pas tout à fait le même dessin.

370

PAR LE PRÉSIDENT:

375 OK. On fait comme au cinéma, on fait un petit "flash back", dans la version 1 et dans
celle originale, j'avais 87, j'avais cru comprendre l'autre jour que c'était 89, mais on s'en va avec
87 ce soir?

PAR M. DANIEL POITRAS:

380 87.

PAR LE PRÉSIDENT:

385 OK. Dans cette variante-là et dans la version 1, quel était le lieu de passage prévu dans
la section transport de votre schéma?

PAR M. DANIEL POITRAS:

En fait, l'autoroute avait disparu, il n'y en avait pas.

390 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Dans les deux (2), dans le schéma d'aménagement 87?

395

PAR M. DANIEL POITRAS:

Oui.

400 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et dans la version numéro 1?

405 **PAR M. DANIEL POITRAS:**

Du projet révisé, oui. Du projet révisé, il y avait l'autoroute aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

410 Exactement comme celle dans la version 2 qu'on a là?

PAR M. DANIEL POITRAS:

Non, le tracé était pas exactement celui-là.

415

PAR LE PRÉSIDENT:

Voulez-vous ramener cette illustration-là de la version 1.

420 **PAR M. DANIEL POITRAS:**

On n'a pas la version 1 du schéma.

PAR LE PRÉSIDENT:

425

On l'avait tantôt, mais on n'avait pas la représentation du passage de l'autoroute; c'est bien ça?

PAR M. DANIEL POITRAS:

430

Non.

PAR LE PRÉSIDENT:

435

Non c'est bien ça ou oui c'est pas ça du tout?

PAR M. DANIEL POITRAS:

En fait, pour ce qui est du schéma de 87, que vous me parlez?

440 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, je vous parle de la version 1 de la révision.

445 **PAR M. DANIEL POITRAS:**

La version 1, on vous l'a pas montrée, on l'a pas avec nous. Et à ce moment-là, l'autoroute était en planification, c'est pas exactement ce tracé-là. Il y avait encore des analyses, à ce moment-là.

450 C'est dans la version 2 que le tracé définitif A4 a été retenu.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et dans la version originale du schéma d'aménagement, elle n'était pas là?

455

PAR M. DANIEL POITRAS:

Non, il y a pas d'autoroute.

460 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On compte sur vous, pour bien comprendre l'évolution de l'inscription puis le travail à l'intérieur de la MRC et de la Ville maintenant de Saguenay, que vous nous déposiez je dirais la correspondante physique, cartographique, de la version 1 avec l'illustration de l'autoroute prévue à ce moment-là.

465

PAR M. DANIEL POITRAS:

Oui.

470

PAR LE PRÉSIDENT:

Et si possible, je vous dirais, dépendamment, pour être bien certain de comprendre, compte tenu qu'il y a un écart entre celle-là et, je dirais, celle qu'on croit comprendre, peut-être nous indiquer également où passait, selon la qualité de la reproduction, savoir où passait le choix retenu dans la première version de la révision du schéma.

475

PAR M. DANIEL POITRAS:

En fait, de mémoire, on a montré la variante 3, je crois.

480

C'est parce qu'il y a eu des discussions relativement importantes entre le ministère des Transports et les trois (3) municipalités concernées, et c'est suite à ces discussions-là que la

485 variante A4 est apparue. Et on discutait auparavant, si je me souviens bien, sur la variante A3.
Et c'est celle-là, après des discussions, ça nous a amenés à la variante A4.

PAR LE PRÉSIDENT:

490 La variante A3, monsieur Turgeon, qui est celle que vous nous avez indiquée, était
existante, non retenue et ramenée suite à l'étude d'impact?

PAR M. DONALD TURGEON:

495 Non, je crois qu'il y a erreur, parce que la variante A3...

PAR LE PRÉSIDENT:

L'erreur, c'est de qui, là?

500 **PAR M. DONALD TURGEON:**

Bien, notre variante A3 passe au nord de la voie ferrée, donc c'est pas du tout dans le
même secteur.

505 Je pense que c'est plutôt un problème de représentation graphique. Sur cette carte
qu'on voit présentement, c'est notre variante A4. Mais sur l'autre carte, on dirait qu'il semble y
avoir une distorsion dans le secteur de la Ligne-Bagot.

510 Sur cette carte-là, la seule différence, c'est dans le secteur de la Ligne-Bagot, la courbe
qui semble être distorsionnée. Mais je ne peux pas expliquer...

PAR LE PRÉSIDENT:

515 Mais monsieur Poitras nous parle de l'inscription du passage d'une autoroute, un projet
d'autoroute, dans la version 1, non pas dans cette version-là mais dans la version 1 du schéma
révisé, dans le processus de révision.

PAR M. DONALD TURGEON:

520 Je pourrais pas vous dire quel tracé, il faudrait demander à la Ville. Parce qu'on a
commencé les discussions avec les municipalités pour l'autoroute en 1999.

PAR LE PRÉSIDENT:

525 Mais ce que vient de nous dire monsieur Poitras, c'est que dans la version 1, c'était la A3
qui était indiquée.

530 Ce qu'on va faire, vous allez nous déposer, vous allez fournir une copie également au représentant du MTQ.

Donc vous faites votre désignation de ce que, à votre sens, est géographiquement la variante inscrite dans la version 1 de la révision du schéma, et vous ferez vos commentaires, monsieur Turgeon, sur qu'est-ce qui en est, si c'est bien la A3 ou si c'est pas la A3.

535 Dans le schéma d'aménagement 87, en référant non pas au schéma puisqu'on l'a pas lu encore mais en référant à l'étude d'impact, c'est indiqué qu'il y a conformité avec les objectifs.

Or, ce qu'on lit dans l'étude d'impact, et j'y lis deux (2) objectifs qui sont en lien avec les transports, les moyens de transport, c'est indiqué :

540 "Améliorer les axes routiers de la MRC liant les municipalités entre elles, notamment en poursuivant la mise en place de l'autoroute 70, en réaménageant la route 170 à quatre (4) voies avec chaussées séparées entre Chicoutimi et La Baie et entre Jonquière et Saint-Bruno."

545 Il y a comme les deux (2), là. Il y a à la fois, et je vais vous demander d'intervenir également, monsieur Turgeon, mais il y a comme à la fois un projet d'autoroute qui est inscrit, on parle du schéma 87 toujours, pour qu'on suive comme il faut, mais il y a comme les deux (2), il y a comme la 170 à quatre (4) voies et en même temps la mise en place de l'autoroute 70.

550 Est-ce qu'on parle bien de ce tronçon-là, la première question, est-ce qu'on parle bien du tronçon qui est sous examen présentement ou si on parle de l'autre partie en haut, et quand on parle de la 170, c'était la façon que vous voyiez, en 87, de la réaménager.

PAR M. DANIEL POITRAS:

555 En fait oui, l'autoroute 70, c'était l'autoroute 70 qui est presque terminée actuellement, et pour la 170 à quatre (4) voies divisées, c'était effectivement le lien entre Chicoutimi et La Baie.

PAR LE PRÉSIDENT:

560 Donc conformément à ce que vous décriviez dans l'historique du projet, dans l'étude d'impact, on a les différents tracés; avec la quatre (4) voies, c'est conforme à ce que vous avez déjà présenté.

565 Monsieur Turgeon.

PAR M. DONALD TURGEON:

570 Oui. De mémoire, le projet qu'on avait déposé au départ au ministère, l'avis, c'était d'améliorer la route 170 à quatre (4) voies.

Sauf que suite aux études techniques et aux problématiques qu'on vous a expliquées hier, on a été obligé de regarder sur d'autres options de tracé, pour apporter et pouvoir réussir à corriger les problématiques de sécurité, circulation et fonctionnalité.

575

Donc on a débuté avec un projet de route 170 à quatre (4) voies et en bout d'étude, on a ajouté le tracé A4, plusieurs autres petits tracés qui ont été demandés, le tracé A4 et le tracé B1, pour aujourd'hui recommander le tracé, proposer le tracé A4.

580

Donc, c'est un cheminement. On a commencé à présenter des tracés alternatifs, je crois que c'est en 1999 qu'il y a eu des discussions avec les municipalités, pour ajuster des nouveaux tracés.

585

Mais originalement, c'était un quatre (4) voies, mais question de ne pas pouvoir répondre et corriger les problématiques, c'est devenu une alternative et un tracé proposé d'autoroute.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

590

On croit comprendre que dans les extraits que vous déposez aujourd'hui, on va avoir la représentation en mots des orientations et des objectifs qui étaient proposés dans la révision, pas seulement la représentation cartographique?

595

PAR M. DANIEL POITRAS:

Oui, effectivement, vous avez le texte.

PAR LE PRÉSIDENT:

600

L'ajustement des textes en fonction de la cartographie qui les représente, et non pas l'inverse. Très bien.

605

Peut-être aborder rapidement la question des pôles économiques. On le sait, on l'a eu en présentation hier de la part de monsieur Turgeon, dans sa présentation, où il était question de relier les pôles, c'est un des objectifs du projet du ministère des Transports.

610

Est-ce qu'il y a des changements dans la façon de voir l'aménagement du territoire, dans votre deuxième version, vous l'avez abordé tantôt avec, j'oserais dire, un consensus avec le monde agricole, c'est ça qu'on a compris qu'il y a eu?

PAR M. DANIEL POITRAS:

Oui, effectivement.

615

PAR LE PRÉSIDENT:

620 Est-ce que c'est exactement ça que vous allez produire, même si c'est quand même, je le répète encore une fois mais même si c'est tôt dans la nouvelle ville, les engagements du comité exécutif ou du conseil de la municipalité de Ville de Saguenay sont-ils déjà exprimés à cet égard?

PAR M. DANIEL POITRAS:

625 En fait pour ce secteur concernant l'autoroute, le conseil municipal de Ville Saguenay a effectivement réaffirmé que les affectations et les orientations seraient les mêmes que le projet, deuxième projet de schéma d'aménagement.

PAR LE PRÉSIDENT:

630 Vous avez indiqué tantôt qu'en ce qui concerne une extension d'un parc industriel, qu'on voit encore au sud de l'aéroport, est-ce que pour vous – je crois comprendre que ça signifie que l'extension possible demeure dans ce secteur-là, dans ce parc-là?

PAR M. DANIEL POITRAS:

635 Oui, effectivement. C'est un projet très important pour Ville de Saguenay, qu'on appelle le Transfoparc. Et il est prévu, même cette année, des investissements dans ce parc pour l'agrandir.

640

PAR LE PRÉSIDENT:

645 Je connais pas tout l'impact industriel du coin, mais est-ce qu'il y a eu manifestation de la part de la Ville de prioriser certains parcs, compte tenu du rassemblement des municipalités? Je parle en termes d'aménagement du territoire, évidemment, pas autre chose.

PAR M. DANIEL POITRAS:

650 En fait, au niveau de priorisation, actuellement il y a pas eu encore de discussion à ce niveau-là.

Cependant, il a été identifié que le Transfoparc, le secteur de Port Saguenay-Grande-Anse et le parc industriel de Chicoutimi et de Jonquière, et le secteur autour du boulevard Talbot et de la 170, comme étant les pôles industriels.

655

Quant à prioriser, pour le moment, il y a pas de priorisation qui est faite.

660

PAR LE PRÉSIDENT:

665

J'inclurais, dans priorisation, pas juste l'ordre de préséance mais peut-être une diversification, une spécialisation en fonction des parcs, des types de parcs. Est-ce que c'est quelque chose qui est envisagé?

PAR M. DANIEL POITRAS:

670

C'est envisagé. Évidemment, ce qui est reconnu généralement, c'est que l'industrie lourde, c'est le Transfoparc qui est prévu pour ça, et les industries disons plus légères ou de transformation qui nécessitent pas des capacités portantes importantes sont dans les autres parcs.

675

Et particulièrement, il y a celui de Grande-Anse que lui est particulier à l'industrie lourde reliée à des activités portuaires.

En gros, c'est ce qui s'est défini dans le milieu. Mais comme je vous dis, il y a pas eu encore de confirmation officielle de ces choses-là.

680

PAR LE PRÉSIDENT:

685

Est-ce qu'à votre connaissance, au moment de déterminer certaines orientations, est-ce que ces orientations-là tiennent compte de la présence d'un lien routier rapide, tel une autoroute?

PAR M. DANIEL POITRAS:

690

Oui, absolument. En fait, l'idée de base, c'est que l'autoroute relie les ports, les ports qui sont à La Baie, et le parc industriel lourd, et les deux (2) autres parcs, de Chicoutimi et Jonquière, qui seront aussi appelés à avoir des usines pour les services aux grandes entreprises.

695

Évidemment, il y a aussi la question des industries existantes, qui sont dispersées un peu partout sur le territoire, et que pour eux, c'est un élément important aussi au niveau du développement, avoir une infrastructure de transport qui relie l'ensemble des lieux industriels existants.

700

Et évidemment, on a une problématique assez particulière et importante de transport lourd, et plusieurs discussions ont eu lieu, et au niveau de l'autoroute, lorsque l'autoroute va être en fonction, on a parlé hier qu'il pourrait y avoir canalisation de la circulation lourde sur l'autoroute, il y a une chose qui est disons acquise, c'est que dans le cas de la 372, les décisions qui ont été prises par les conseillers municipaux de Chicoutimi et La Baie, c'est lorsque l'autoroute sera en fonction, la circulation lourde dans Saint-Jean-Baptiste va être interdite.

705 Pour ce qui est de la 170, il y a pas eu de discussions à ce niveau-là, et ça reste à analyser.

PAR LE PRÉSIDENT:

710 Un autre angle que vous avez déjà abordé en ramenant clairement, je dirais, les conflits d'usage généraux d'aménagement entre le périmètre urbain et les zones agricoles protégées, le promoteur est également prudent, il l'aborde également dans l'étude d'impact, et j'ai retenu une phrase entre autres où on dit :

715 "En matière d'aménagement, le projet n'est pas incompatible avec les orientations et les objectifs de consolidation des zones urbaines et industrielles existantes et planifiées seulement si les municipalités ne modifient pas les limites de leur périmètre d'urbanisation, ni l'affectation du sol entre le nouveau tracé et la route 170 pour répondre aux pressions du développement."

720 Je pense que la phrase est claire, c'est toujours cette préoccupation-là, c'est une préoccupation qu'on a entendue également dans deux (2) requêtes sur les quatre (4) qui ont été déposées.

725 Comme officier de la Ville, au-delà de ce que vous avez dit en termes d'intention, au moment où on se parle, je dis ça sous toutes réserves mais il y a pas de garantie que ce qui est envisagé par la Ville soit expressément retenu dans la prochaine version, celle qui va appartenir, la prochaine version du schéma d'aménagement qui va appartenir à la Ville de Saguenay.

Quels sont les moyens pour rassurer tout le monde par rapport à ce danger-là?

730 Vous avez abordé la question des parcs technologiques, les parcs industriels, je pense qu'on connaît, comme urbaniste vous connaissez toutes les pressions et tous les problèmes qui se présentent à cet égard-là, je pense que c'est une partie importante de votre travail, c'est quoi les garanties générales qui se présentent à cet égard-là.

735 **PAR M. DANIEL POITRAS:**

740 Évidemment, comme on n'a pas de schéma d'aménagement en vigueur actuellement, autre que celui de 87 qui tient pas compte de ces choses-là, les principales garanties, c'est les orientations du gouvernement et aussi la Loi sur la protection du territoire agricole qui oblige à ce que les périmètres d'urbanisation correspondent aux limites de la zone agricole provinciale.

Donc à cet égard-là, vouloir agrandir les périmètres qu'on a actuellement, ça nécessite que la zone agricole soit renégociée de fond en comble.

745 Et pour le schéma d'aménagement, la révision du schéma d'aménagement qui a été débutée, cette négociation-là avait été effectuée et il y avait eu une entente avec les gens du

milieu agricole pour fixer les périmètres et fixer aussi la zone agricole permanente définitive, si on veut.

750 Donc il est probable que l'ensemble de ces choses-là vont demeurer. Ça a été quand même des discussions relativement longues et qui ont été faites dans un large consensus, autant du côté des conseils municipaux parce que, je le rappelle, les vingt (20) conseils municipaux qui faisaient partie de la MRC ont tous accepté le deuxième projet, et tout ça a été discuté avec le CCA et l'UPA, pour arriver à un consensus. Donc c'est quand même une base
755 solide, ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

760 Et puis pour être parfaitement clair, dans tout ce consensus-là, ça tenait compte également du passage d'une autoroute, c'était clair pour tout le monde?

PAR M. DANIEL POITRAS:

765 Oui, ça tenait compte du projet d'autoroute, et on a travaillé avec le tracé A4, à ce moment-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

770 Pour le reste, je pense que les autorités municipales auront compris que dans leur mémoire, s'il y a lieu, vous pourrez réaffirmer des positions.

775 J'aimerais qu'on aborde maintenant un règlement intérimaire que vous avez plus particulièrement, je parle toujours de Ville de Saguenay mais dans le secteur La Baie, le lieu de raccordement dans la partie est.

780 Suite à des événements malheureux qu'on va éviter de relater, sauf qu'on sait qu'il y a eu beaucoup de travaux qui ont eu lieu dans le secteur, compte tenu de la vulnérabilité des sols, j'aimerais ça vous entendre sur comment vous inscrivez ça, comment vous ramenez ça à l'intérieur de votre révision du schéma d'aménagement, pour qu'on puisse le voir apparaître dans un futur schéma d'aménagement de la nouvelle Ville de Saguenay.

Monsieur Poitras.

PAR M. DANIEL POITRAS:

785 En fait, je sais pas si vous voulez voir ce que ça implique au niveau du projet d'autoroute, parce que ça, je crois qu'on l'a en cartographie.

PAR LE PRÉSIDENT:

790

Sûrement. Même, je dirais même que c'est ça qui nous intéresse au premier chef!

795 **PAR M. DANIEL POITRAS:**

Oui, ce sera pas long, on va l'afficher.

800 Peut-être en attendant que ça s'affiche, peut-être vous faire un léger historique de comment ça a évolué, les questions des zones à risque.

805 Il faut comprendre que les zones à risque, à La Baie, la cartographie des zones à risque, la réglementation des zones à risque date de 1984, suite en fait aux analyses que le ministère d'Énergie et Ressources avait faites qui découlaient du de terrain qu'il y avait eu à Saint-Jean-Vianney. Et à partir de ce moment-là, La Baie a été identifiée comme un secteur avec beaucoup de pentes à risque de glissements de terrain.

810 Et en 96, avec ce qui s'est passé, le ministère des Transport a reçu le mandat de remettre à jour l'ensemble de cette cartographie-là.

815 Ce que vous voyez en jaune et en jaune pâle et plus foncé, on le voit difficilement, au milieu vous avez des zones plus foncées et puis autour, vous avez – OK, là on le voit mieux – vous avez, en jaune plus clair – ce qui est issu de 1984, d'Énergie et Ressources, c'est le foncé, et ce qui est issu de 1996 et 97, c'est le plus pâle.

En fait, ce qu'on voit, la zone de pente est en foncé et en plus clair, c'est la zone d'influence. C'est-à-dire que s'il se passe des événements dans ces pentes, ça va glisser sur ces sols-là. Donc c'est l'ensemble du territoire qui peut être affecté.

820 Et à ça est attachée une réglementation, pour faire en sorte que lorsqu'il y a des interventions dans ces territoires, qu'il y a des mesures d'étude et de mitigation, si on peut appeler ça comme ça, qui sont prises pour éviter qu'il y ait des mouvements de sol.

825 Et pour répondre à la question, comment est-ce que tout ça va s'intégrer dans l'éventuel schéma, l'ensemble de cette réglementation-là est maintenant sous la responsabilité du ministère des Transports qui, lui, doit préparer un projet de règlement et un projet de cartographie. Dans le cas de La Baie, c'est pratiquement terminé.

830 Et par le biais des orientations du gouvernement, ça va être imposé aux municipalités pour que ce soit intégré dans le schéma, et que la réglementation soit appliquée sur l'ensemble du territoire.

PAR LE PRÉSIDENT:

835 En attendant, est-ce que vous avez un règlement intérimaire?

PAR M. DANIEL POITRAS:

840

Oui. En attendant, nous sommes sur une réglementation intérimaire depuis 1996. En gros, ce qu'on applique, c'est ce qui devrait être je dirais le règlement du ministère des Transports, puisque ce qu'on applique comme réglementation, actuellement, ça a été préparé en collaboration avec le ministère des Transports.

845

Il va y avoir quelques ajustements, parce que de ce que j'en sais pour le moment, on est un peu plus sévère que qu'est-ce qui s'en vient.

Cependant, notre territoire touché va être un peu agrandi.

850

PAR LE PRÉSIDENT:

Quand vous dites "plus sévère", je veux bien comprendre. Dans votre règlement intérimaire, est-ce que c'est une cartographie comme ça que vous avez présentement qui délimite certaines interdictions?

855

PAR M. DANIEL POITRAS:

Oui. La réglementation, c'est celle que vous voyez; la cartographie qu'on utilise, c'est celle que vous voyez.

860

Avec ça, il y a des exigences d'étude et de conclusion à l'effet que si on fait des interventions, il y a pas de risque de mouvement de terrain.

865

PAR LE PRÉSIDENT:

Et de quelle façon ce zonage-là particulier, de secteurs à risque, va se transformer dans le futur schéma?

870

PAR M. DANIEL POITRAS:

En fait, ça va revenir par le biais du dépôt d'une réglementation type, par le biais des Affaires municipales.

875

Mais c'est le ministère des Transports qui fait cette réglementation-là, actuellement.

PAR LE PRÉSIDENT:

La réglementation, ça va.

880

Mais au niveau municipal, en termes d'aménagement du territoire, ça signifie quoi, qu'est-ce qui est pas permis présentement? On enlève les droits acquis, si j'ai un terrain là-bas, quelque part dans cette zone-là, qu'est-ce que je peux faire, qu'est-ce que je peux pas faire?

885

PAR M. DANIEL POITRAS:

Si vous êtes dans des zones – c'est parce qu'on a établi que si vous êtes dans une zone...

890

En fait, de la façon dont la réglementation fonctionne, si vous êtes à l'intérieur de ces zones-là, première des choses, ça nécessite un avis d'un géotechnicien, un ingénieur en géotechnique qui doit dire, en premier lieu, est-ce que les travaux qu'on veut faire là représentent des risques pour la stabilité.

895

S'il y a un avis négatif, il y a pas de problème, on peut réaliser les travaux. Évidemment, ça dépend toujours de la nature des travaux.

900

Et là, il faut bien comprendre que la réglementation touche l'installation d'une remise, l'installation d'une piscine jusqu'à la réalisation d'une autoroute. Ça couvre n'importe quels travaux.

905

Et si, de l'avis de l'ingénieur géotechnique, ça représente certains risques, là il faut passer à la réalisation d'une étude. Et l'étude doit démontrer que lorsqu'on aura réalisé les travaux, il y a absence de risque pour que le terrain soit instable.

Et si les travaux nécessitent qu'il y ait de l'excavation, du remblai, déblai ou toutes choses semblables, il doit y avoir aussi une étude qui démontre comment est-ce que les travaux vont se faire pour éviter qu'il y ait des mouvements de terrain.

910

Donc on peut avoir un avis qui va coûter cinq cents dollars (500 \$) jusqu'à des études qui peuvent en coûter cent mille (100 000 \$).

915

C'est simplement, c'est ce qu'on a appelé, nous, un règlement de sonnette d'alarme; ce que ça fait, ça dit : avant de toucher pour faire des études et des analyses, et dépendant ce qu'on veut faire, ça peut arriver que ce soit carrément interdit ou dans d'autres cas, il doit y avoir des mesures spéciales pour faire les travaux.

PAR LE PRÉSIDENT:

920

Ça veut donc dire qu'on doit déduire de l'appui de la Ville de La Baie, dans le temps, et un appui éventuel qu'on va lire dans la formulation, mais cet appui-là est conditionnel à la réalisation géotechnique de l'infrastructure?

925 **PAR M. DANIEL POITRAS:**

Oui, absolument. C'est certain que dans le secteur...

930 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Pour respecter le règlement.

PAR M. DANIEL POITRAS:

935 Oui. Dans le secteur qui est ici, ça va nécessiter des études géotechniques à mon sens très importantes.

PAR LE PRÉSIDENT:

940 Très bien.

Je vais aller auprès du ministère des Transports. Monsieur Turgeon ou un de vos collègues, dans l'étude d'impact c'est assez clair, vous nous indiquez que l'étude géotechnique du secteur est, de ce secteur-là nécessairement, en tout cas à notre connaissance, est à faire.

945 C'est donc dire que c'est dans une étape ultérieure que l'étude, l'avis dans un premier temps et l'étude probablement vont être réalisés, c'est bien ça?

PAR M. DONALD TURGEON:

950 Un instant, monsieur le Président.

955 OK! Monsieur le Président, le ministère, pour se conformer au règlement aussi va réaliser une étude géotechnique dans le secteur; d'ailleurs, l'étude est déjà commencée, le secteur de la Savane a été étudié et ils nous ont confirmé que dans le secteur de la Savane, il y avait pas de problématique.

960 Et on me dit que dans ce secteur-là, les sondages aussi ont été faits pour voir la qualité du sol. Les premières constatations qu'on nous a données, on n'a pas de confirmation écrite, mais qui débutent le rapport, on nous dit qu'il n'y aurait pas d'impact assez important pour changer le tracé.

965 Sauf que ça peut nécessiter des méthodes de construction, des techniques de construction peut-être spéciales, on peut parler de contrepoids ou un remblai léger dans les zones de remblai ou peut-être y aller un secteur en structure, pour pas surcharger, dépendant de la qualité du sol.

970

Mais ce qu'on nous dit, pour le moment, qu'on n'a pas d'indication que ça mettrait le tracé qui est proposé en jeu. Sauf que l'étude va continuer et on peut déposer le rapport d'étude, de toute façon qu'on va faire accepter pour respecter le règlement municipal.

PAR LE PRÉSIDENT:

975

Mais je pense qu'en fait, la vraie question, c'est : comment peut-on construire une infrastructure majeure, une maison ça va, avec un avis, mais une infrastructure majeure à cette étape-ci du dossier et en même temps, ne pas vous confronter à un problème très basic de géotechnique qui pourrait être difficile.

980

Donc les sondages sont commencés mais quelle est, je dirais, la localisation des sondages? Est-ce que pour vous, les premiers sondages sont rassurants, c'est ce que vous nous dites, mais est-ce qu'ils sont assez nombreux en ce qui concerne la zone, vraiment un peu partout dans la zone?

PAR M. DONALD TURGEON:

985

C'est notre Service de géotechnique de Québec qui fait les sondages, et c'est le même service qui donne un peu le service aux municipalités. Donc c'est les mêmes spécialistes qui supportent les municipalités et qui supportent le ministère dans ces dossiers-là.

990

Ça fait que je peux dire que oui, les sondages, c'est des spécialistes en géotechnique qui vont prendre les sondages nécessaires pour s'assurer de la stabilité de la zone ou que les méthodes de construction qu'ils vont nous proposer vont assurer que la zone va demeurer stable.

995

Ce qu'on peut dire aussi, c'est que dans le secteur, en tout cas dans notre projet, il y a pas de résidences près non plus, donc il y a pas de résidences qui peuvent être mises en péril, de ce point de vue là.

1000

Mais de notre côté, on va utiliser une méthode de construction qui va permettre de conserver la stabilité du secteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

1005

Est-ce que, compte tenu que dans la planification du projet, vous aviez pas cette information-là, j'imagine qu'il va y avoir des coûts supplémentaires d'une certaine ampleur, compte tenu des moyens de construction qui sont je dirais pas standard, peut-être pas inhabituels mais pas usuels?

1010

PAR M. DONALD TURGEON:

1015 Bien, ça peut occasionner des coûts additionnels, oui. Si on parle de contrepoids, c'est un remblai un petit peu plus large. Des structures, c'est plus dispendieux. Tout dépend de la longueur de la structure nécessaire aussi.

1020 Les remblais légers, c'est une méthode de construction spécifique, mais dépendant des méthodes de construction et des matériaux utilisés, ça peut faire varier les coûts.

1025 Mais actuellement, on est au niveau d'étude des coûts, étude d'opportunité, donc c'est des coûts à plus ou moins peut-être vingt-cinq pour cent (25 %), on n'est pas rendu à l'étape des plans et devis, ça va se préciser au fur et à mesure que le projet va avancer.

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, ça, ça va.

1030 Mais au niveau des coûts, est-ce que c'était déjà prévu, compte tenu que les variantes que vous proposez, indépendamment du tracé, arrivent toutes dans le même secteur?

PAR M. DONALD TURGEON:

1035 Bien, dans les coûts, ce qu'on avait prévu, nous autres, c'est des coûts avec un remblai plutôt standard, mais il peut y avoir des coûts qui vont s'ajouter, oui, s'il y a des méthodes spécifiques de construction.

PAR LE PRÉSIDENT:

1040 Ça peut être quoi l'ordre de grandeur?

PAR M. DONALD TURGEON:

1045 Je peux pas vous dire, monsieur le Président. Ça dépend de qu'est-ce qu'ils vont nous proposer.

1050 Si c'est juste des contrepoids, c'est moins dispendieux que s'il faut y aller au niveau structure.

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être aller vérifier auprès du ministère de l'Environnement, qu'est-ce qui en est en termes de vulnérabilité du secteur, s'il y a des éléments d'information à fournir.

1055

Mais auparavant, peut-être juste rappeler à monsieur Poitras qu'on compte bien avoir la copie du règlement intérimaire pour en faire la lecture.

PAR M. DANIEL POITRAS:

1060

Oui, on va vous remettre ça dès demain.

PAR LE PRÉSIDENT:

1065

OK, on compte sur vous.

Au niveau du ministère de l'Environnement, vous qui avez été largement, et puis peut-être pas personnellement mais largement impliqué comme ministère, ces dernières années, dans ce secteur-là en particulier, est-ce que c'est un dossier que vous suivez maintenant ou êtes-vous impliqués dans ce dossier-là?

1070

PAR M. HERVÉ CHATAGNIER:

1075

Dans ce dossier-là particulièrement, peut-être pas. Le ministère de l'Environnement a été impliqué dans le programme de réaménagement des berges, suite au déluge.

Par contre, il y a eu des spécialistes du ministère qui ont travaillé avec encore les mêmes spécialistes du ministère des Transports, parce que c'est eux qui ont la responsabilité et même le mandat gouvernemental de fournir une expertise à l'ensemble des ministères concernant les problématiques de stabilité de sol.

1080

Et lors des travaux qui ont été réalisés par le ministère de l'Environnement, on a travaillé avec cette équipe-là.

1085

Mais encore là, pour ce qui est de la dernière cartographie, l'expertise a été faite par le Service géotechnique du ministère des Transports.

PAR LE PRÉSIDENT:

1090

Merci, monsieur Chatagnier.

On aura peut-être l'occasion de revenir au courant de la soirée, mais on va laisser place aux citoyens tout de suite, en invitant un premier participant, monsieur Denis Gagnon.

1095

1100

**PÉRIODE DE QUESTIONS
DENIS GAGNON ET CHRISTIAN LEPAGE**

PAR LE PRÉSIDENT:

1105

Bonsoir monsieur Gagnon.

PAR M. DENIS GAGNON:

1110

Bonsoir. Je voudrais toujours essayer d'approfondir un peu les interrogations qu'on a soulevées un peu hier, dans le cadre des projections d'augmentation de DJMA, l'augmentation du trafic retenue, deux point cinq pour cent (2,5 %) par année et soixante-quatre pour cent (64 %) d'augmentation de trafic pour les vingt (20) prochaines années que le ministère des Transports retient.

1115

J'avais demandé hier, entre autres, je sais pas s'ils ont pu avoir d'autres informations, au niveau des DJMA, la listes des DJMA de 74 à 81, j'avais demandé hier, parce que de 94 à 95, il y avait eu une grosse augmentation, 94 il était à huit mille sept (8700) et en 95, c'est monté à douze mille trois cents (12 300).

1120

La réponse qu'on avait eue, peut-être que le compteur était brisé, mais je pense que c'était – je sais pas s'il y a eu d'autres explications, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1125

Monsieur Turgeon.

PAR M. DONALD TURGEON:

1130

Monsieur le Président, non, il y a pas d'autres explications.

On fait des relevés annuels et on essaie de se baser sur une longue échelle. On peut pas se baser sur un (1) an ou deux (2) ans pour dire, après ça, on a six pour cent (6 %) pendant un an, on a six pour cent (6 %) pendant les autres années. Je pense que pour être la façon la plus sécuritaire, il faut se baser sur une période plus représentative.

1135

Donc on n'a pas analysé la problématique qui s'est passée au niveau du compteur dans l'année 95.

PAR M. DENIS GAGNON:

1140

Excusez, c'est pour bien préciser, c'est pour le commun des mortels, ceux qui sont pas au courant des données, c'est parce que 91, on était à huit mille cent (8100); 92, huit mille cent

trente (8130); 93, non disponible; 94, huit mille sept cents (8700); et 95, douze mille trois cents (12 300).

1145

Ça fait que, tu sais, il y a quand même eu un "step".

PAR LE PRÉSIDENT:

1150

Monsieur Turgeon, devant l'insistance de cette information-là, on va vous demander de vous y pencher et de voir si c'est des raisons méthodologiques.

Je sais que dans certains cas, ce sera pas facile, mais il faut vérifier avec des gens, s'ils sont encore là, mais peut-être faire un effort pour aller vérifier qu'est-ce qui en est et qu'est-ce qui pourrait expliquer des changements méthodologiques ou autrement.

1155

PAR M. DONALD TURGEON:

OK, on va vérifier, monsieur le Président, si on peut trouver une explication. Sauf que ça date déjà de sept (7) ans, c'est peut-être difficile. OK, on va vérifier pour cette année-là.

1160

PAR M. DENIS GAGNON:

Je voulais parler, si en 94-95, c'est trop loin, on va prendre les années plus récentes. Je voudrais savoir, avoir des explications aussi, de 95 à 2000, en 95 il passe douze mille trois cents (12 300) voitures par jour sur la 170 et en 2000, il en passe dix mille cinq cents (10 500). Il y a une diminution de trois point un pour cent (3,1 %) de moyenne par année.

1165

J'aimerais ça avoir des explications, là. Pendant ces cinq (5) ans-là, c'est une période quand même significative, ça a diminué de trois point onze pour cent (3,11 %) par année.

1170

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

Alors mon nom, c'est Christian Lepage. Alors bonsoir monsieur le Président.

1175

Simplement préciser la question, c'est que l'observation de ce phénomène-là, entre 1995 et 2000, on observe cette baisse, on observe une réduction de l'achalandage et on voulait savoir, de la part du ministère, comment il explique ce phénomène-là.

1180

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, c'est clair. Mais comme je le disais hier, on va chercher l'information, c'est ça qu'on essaie de faire, là.

1185

Monsieur Turgeon, dans ce cas-là précis.

PAR M. DONALD TURGEON:

1190 Bien là, je pourrais peut-être référer au document qui a été déposé cet après-midi sur les comptages aux intersections des routes 170.

1195 En 1998 – là, dans le document que fait référence monsieur, c'est un document, il y a un comptage dans une année à un endroit, dans le document que j'ai déposé ce matin, on a six (6) comptages qui ont été réalisés dans la même année, à diverses intersections.

Et si on regarde les données de ce comptage, ça laisse présumer que le comptage qui est effectué annuel sous-estime les volumes de circulation, on peut parler dans un secteur presque six pour cent (6 %) et dans un autre secteur, on parle de neuf pour cent (9 %).

1200 Ça, c'est en se basant sur six (6) comptages répartis tout le long du parcours, au lieu d'un comptage qui est fait avec un compteur une fois par année.

PAR M. DENIS GAGNON:

1205 Ça veut dire que les données que vous nous avez envoyées là, c'est pas représentatif. C'est rien qu'un (1) comptage sur six (6), c'est bien ça?

PAR M. DONALD TURGEON:

1210 C'est les données qu'on a à partir de notre site de comptage, sur la route 170.

PAR M. DENIS GAGNON:

1215 À la hauteur de Laterrière, qu'il est marqué?

PAR M. DONALD TURGEON:

1220 À la hauteur de Laterrière. C'est à l'est de l'intersection du rang de l'Église, du chemin de l'Église.

PAR M. DENIS GAGNON:

1225 Soit le secteur qui est le plus achalandé, selon votre tableau que vous avez dans votre étude d'impact, la section 1, le tableau que vous avez.

PAR M. DONALD TURGEON:

1230 Non, c'est la section 2. La section 1, c'est le côté ouest de la route, entre le chemin de l'Église et l'autoroute 70 actuelle.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Gagnon.

1235 **PAR M. DENIS GAGNON:**

1240 Si, toujours dans cet esprit-là, dans votre étude, si on se fie à la page 78, vous estimiez dans le tableau, au niveau de La Baie, on va prendre peut-être deux (2) villes, La Baie et Chicoutimi, vous disiez qu'il y aurait, sur une période de vingt (20) ans, de 96 à 2016, des légères diminutions de la population à Chicoutimi et à La Baie, de l'ordre de un-un point huit pour cent (1 %-1,8 %).

1245 C'est un peu avec ces prévisions-là et d'autres données, naturellement, que vous avez fait vos choses.

1250 Si on se réfère aux dernières données statistiques qui sont parues en mars 2001, je pense qu'on s'aperçoit que la diminution de la population est beaucoup plus forte que prévue, parce que juste à La Baie, il y a eu une diminution de cinq point trois pour cent (5,3 %) de population, seulement sur une base de cinq (5) ans, à La Baie, et vous prévoyiez un point un pour cent (1,1 %) de diminution sur vingt (20) ans, et il y a cinq point trois pour cent (5,3 %) de diminution de population sur cinq (5) ans seulement.

1255 Et à Chicoutimi, les prévisions sur les vingt (20) prochaines années étaient de un point huit pour cent (1,8 %) de diminution de la population, et seulement en cinq (5) ans, on a déjà dépassé ça par trois (3) fois, on est déjà rendu à quatre point huit pour cent (4,8 %) de diminution.

1260 Et puis en considérant la diminution des DJMA de 95 à 2000, de trois point un pour cent (3,1 %), est-ce qu'il serait réaliste de reconsidérer vos augmentations de soixante-quatre pour cent (64 %) d'augmentation de DJMA, sur les vingt (20) prochaines années. Est-ce que vous pensiez le faire?

PAR LE PRÉSIDENT:

1265 Monsieur Turgeon, peut-être reprendre une partie de l'explication d'hier soir...

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

1270 Pardon, le scénario à deux point cinq pour cent (2,5 %), devant le constat de ces nouvelles informations là, est-ce qu'il est toujours réaliste.

1275 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vais vous demander de reprendre certaines explications d'hier soir, mais peut-être d'extrapoler par rapport à la modélisation que vous faites, de quelle façon ces données-là sont introduites dans votre modèle, de quelle façon les changements récents, quand même sur quelques années, sont introduits pour être analysés, et est-ce que c'est le cas quand on parle de statistiques qui viennent d'apparaître.

PAR M. DONALD TURGEON:

1285 Bien, pour rappeler un peu les modèles, on regarde les années antérieures, oui, le pourcentage d'augmentation annuelle de circulation sur une grande période pour éviter d'être faussé par un pic dans un an ou un creux.

1290 À partir de ça, on fait des projections à long terme. Dans l'étude, on avait deux (2) projections, une projection de quatre pour cent (4 %) qui était celle, de mémoire, de 88 à 96 je crois, et une projection qu'on pensait plus réaliste de deux point cinq pour cent (2,5 %).

Donc le ministère a utilisé deux point cinq pour cent (2,5 %), malgré que la population diminue dans la région.

1295 Pour revenir au document que j'ai déposé cet après-midi, à l'intersection du chemin de l'Église et de la route 170, vous allez trouver dans le document deux (2) comptages qui ont été effectués, un en 1998 et un en 2000. Donc deux (2) ans entre les deux (2). Selon les informations, la population a diminué mais le volume de circulation a augmenté de mille six cents (1600) véhicules, dans ce secteur-là. C'est douze pour cent (12 %) pendant deux (2) ans, donc six pour cent (6 %) par année.

1305 Ça fait que la diminution de population n'est pas le seul facteur qui limite le déplacement. Le monde sont plus motorisés, on utilise beaucoup plus les véhicules, on garde nos permis de conduire plus longtemps, l'augmentation des ménages fait qu'aussi, ça se divise et comme je disais hier, un ménage avec un véhicule des fois devient un ménage avec chacun un véhicule. Donc on se déplace beaucoup plus.

1310 Donc on voit ici, dans le document que j'ai déposé cet après-midi, que pour deux (2) années, de 98 à 2000, il y a eu une augmentation dans le secteur de Laterrière, même si on parle de diminution de population.

1315 Je voudrais aussi, je pourrais déposer, monsieur le Président, un document de travail pour comparer un peu nos pourcentages d'augmentation de circulation dans la présente étude avec les pourcentages d'augmentation de circulation prévus dans les études du plan de transport, plan qu'on vous a déposé, "Diagnostic", qu'on vous a déposé hier également, sur l'ensemble des routes intrarégionales.

1320 De 86 à 95 – intrarégionales, c'est les routes à l'intérieur des régions, c'est pas les routes qui communiquent entre régions, comme la 175 qui a une circulation très différente – sur l'ensemble des routes intrarégionales, il y a eu une augmentation, 86 à 95, de quarante-trois pour cent (43 %).

1325 Sur la route 170, entre Chicoutimi et La Baie, si on prend les données qui ont été fournies à monsieur Gagnon, on a une augmentation de quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) pour la même période. Donc c'est un facteur de deux point deux (2,2 %); à chaque fois qu'on augmente de un pour cent (1 %) à une place, cette route-là, comme je disais hier, on peut appeler ça l'épine dorsale du Saguenay, Saint-Félicien jusqu'à La Baie, qui est le réseau le plus sollicité, le plus achalandé aussi au niveau des véhicules lourds, à chaque fois que dans la région ça
1330 augmente de un pour cent (1 %), ça augmente du double sur cet axe-là.

Pour les prévisions dans le plan de transport, pour la période 96-2016, on évaluait, au niveau de l'ensemble de la région, un pour cent (1 %) d'augmentation.

1335 Dans notre étude, on évalue à deux point cinq pour cent (2,5 %) l'augmentation pour le tronçon de Chicoutimi-La Baie, qui donne un ratio de deux point cinq (2,5 %) au lieu d'un ratio de deux point deux (2,2 %). En tout cas, on est de l'ordre plus ou moins dix pour cent (10 %).

1340 Et un autre élément qu'il faut ajouter, que le ministère n'avait pas tenu compte, monsieur Poitras disait tout à l'heure que dès qu'une route sera améliorée entre Chicoutimi-La Baie, ils vont interdire le trafic lourd sur la route 372.

1345 Bien, si on regarde à la page 14 de notre étude d'impact, ceci représente cinq cent soixante (560) véhicules, donc cinq point six pour cent (5,6 %) d'augmentation d'un seul coup. Avec une décision, on peut augmenter la circulation, sur le nouvel axe, de cinq point six pour cent (5,6 %), instantanément.

1350 Donc je crois que notre deux point cinq pour cent (2,5 %) qu'on prévoit à long terme est très justifié et est très réaliste.

Je vais déposer les documents avec les pages qui font référence au plan de transport.

PAR LE PRÉSIDENT:

1355 Très bien, mais je reviendrais sur une partie de votre question.

Pourriez-vous nous fournir une réponse la plus claire possible, on comprend ce que vous dites là, mais sur le fait qu'il y a des données, des récentes données démographiques régionales, de Statistiques Canada, qui vont être reprises par le gouvernement du Québec plus
1360 tard, qui donnent, à partir de je dirais une tendance des dernières années, une tendance qui va à l'effet contraire.

1365 De quelle façon, dans la modélisation, c'est pris en compte, pour arriver au même résultat, compte tenu du fait qu'au moment où la modélisation a été faite, vous aviez nécessairement pas cette dernière information là, pour aller la chercher précisément.

Pour avoir déjà entendu un de vos collègues, de votre ministère, qui ne fonctionnait que sur le modèle, je pense qu'il y a des éléments de réponses à fournir à cet égard-là.

1370 **PAR M. DONALD TURGEON:**

Bien, comme je disais, monsieur le Président, tout à l'heure, si on se fie juste sur le modèle, on aurait appliqué quatre pour cent (4 %), parce que la projection des années antérieures était de quatre pour cent (4 %). Sauf qu'on a...

1375

PAR LE PRÉSIDENT:

Ma question est plus étroite que ça encore, c'est strictement sur la question qui est posée par les participants, c'est pas moi qui vous pose la question, je la transmets.

1380

On a une information des dernières années sur les tendances démographiques; cette information-là, ponctuelle, qui est soulignée par les participants, n'a nécessairement pas été prise en compte puisqu'elle n'était pas connue à ce moment-là.

1385

De quelle façon peut-elle influencer là où vous êtes rendus avec les résultats? À la limite, est-ce que c'est à prendre en compte ou pas, ou si c'est inclus déjà dans les éléments de la modélisation?

1390

Est-ce que c'est parce qu'il y a pas suffisamment d'années, il y a beaucoup d'éléments là-dedans. Mais sur la base de cette question-là précise qu'on vient d'entendre, un élément de réponse sur ça.

Monsieur Turgeon.

1395

PAR M. DONALD TURGEON:

Si on regarde dans l'étude ce qui a été mentionné, n'a pas été pris en compte parce que l'étude, on s'est limité aux années 96, je crois.

1400

PAR LE PRÉSIDENT:

On est d'accord là-dessus.

1405

PAR M. DONALD TURGEON:

Donc n'a pas été pris en compte.

PAR LE PRÉSIDENT:

Tout le monde est d'accord là-dessus.

1410

Mais c'est vraiment, on a des participants qui nous disent, on a une information publique, par un organisme crédible, je pense que personne ne conteste ça, par rapport à des tendances démographiques régionales.

1415

La réponse qu'on veut avoir, c'est : est-ce que ça, ça influe sur la position que vous avez, suite à l'introduction dans une modélisation d'un ensemble de variables, et je sais qu'il y en a beaucoup de variables dans la modélisation.

1420

Mais est-ce que cette information-là, qui est soulevée présentement, est-ce que ça influe?

PAR M. DONALD TURGEON:

1425

Ça influence, la population a une influence dans le modèle et dans la projection. Mais l'influence est pas proportionnelle à la diminution de la population.

1430

Je ne suis pas un spécialiste, je peux vous trouver les informations pour demain, je suis pas un spécialiste en calcul de projection de circulation, mais on voit que les dernières années, la population diminue et les volumes de circulation ont continué à monter sur le réseau. Donc c'est pas nécessairement proportionnel.

1435

C'est un des éléments, et ce qu'on fait surtout, c'est qu'on essaie de suivre l'évolution de la circulation dans les dernières années.

Hier, je faisais référence à l'étude d'opportunité du secteur Saint-Bruno à Alma, on a une étude comparable qui est faite par une firme externe, et la firme recommande deux point quarante-cinq pour cent (2,45 %) d'augmentation pour les vingt (20) prochaines années, basée aussi sur l'historique des augmentations des années antérieures.

1440

Ça peut être révisé aux dix (10) ans, mais c'est difficile je pense de rentrer la diminution de population, parce que c'est seulement qu'un élément, et on s'aperçoit que dans le passé, que la diminution de population diminuait mais le volume de circulation continuait à augmenter quand même.

1445

Il y avait un ralentissement de l'augmentation et c'est pour ça qu'au lieu de quatre pour cent (4 %), on a pris deux point cinq (2,5 %).

PAR LE PRÉSIDENT:

1450 Je pense que ce serait apprécié d'avoir un avis, je sais que vous avez des personnes – je mets pas en doute d'aucune façon vos compétences, c'est pas ça, on a une question extrêmement pointue, si vous pouviez nous revenir avec une réponse pointue par rapport à la demande expresse qui a été signalée, je pense que ce serait apprécié, monsieur Turgeon.

1455 Et je veux me faire comprendre, je pense qu'on comprend qu'est-ce que vous donnez comme information, mais plus pointue que ça.

PAR M. DONALD TURGEON:

1460 OK, je vais faire des recherches demain.

PAR LE PRÉSIDENT:

1465 Merci, monsieur Turgeon.

Votre dernière question, messieurs.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

1470 En fait, on serait prêt à aborder un tout autre thème qui est au niveau de la mesure des impacts.

Est-ce qu'on a le temps de commencer à l'aborder ou si on laisse la place?

1475 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Allez-y et vous vous réinscrivez, de toute façon.

PAR Mme LISON RHÉAUME:

1480 Monsieur le Président, je m'excuse.

PAR LE PRÉSIDENT:

1485 Oui, madame Rhéaume.

PAR Mme LISON RHÉAUME:

1490 Si on est pour conclure ce volet-là, juste peut-être pour compléter ou qualifier les éléments du débat qu'on vient d'entendre.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

1495

PAR Mme LISON RHÉAUME:

Vous savez, la diminution de la population, bien qu'on ait eu des données qui sont sorties au mois de mars dernier par Statistiques Canada, c'est pas une surprise qu'on a eue au mois de mars dernier; il faut être conscient que c'est quand même, c'est de l'ordre du connu qu'il y a une diminution de la population qui est envisagée, et pas juste pour cette période-là mais également pour les années à venir.

1500

Je sais que dans le cadre du plan de transport que le ministère des Transports a réalisé récemment, ils ont pris en compte ces données-là dans l'analyse qu'ils ont faite, dans le diagnostic qu'ils ont établi donc des besoins de transport pour la région et il serait étonnant, je vous dirais, bien que je connais pas le modèle qui a été développé exactement, mais il serait étonnant que cette variable-là soit pas entrée quelque part dans le modèle, compte tenu que c'est pas une surprise qu'on a eue au mois de mars mais bien comme juste comme une confirmation d'une tendance constatée depuis quelques années.

1505

1510

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci, madame Rhéaume.

1515

Plan de transport qui a été déposé par le ministère des Transports, qui est consultable.

PAR M. DONALD TURGEON:

La partie diagnostic, parce que le plan de transport va être annoncé dans les prochaines semaines. Donc c'est la partie constatations et diagnostic de sollicitation du réseau.

1520

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, allez-y.

1525

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

Alors bien, c'est ça, je voudrais parler de la méthode d'évaluation, c'est-à-dire au niveau de la matrice d'évaluation des impacts qu'on nous a présentée, c'est-à-dire que le ministère nous a présentée hier, au moment de la présentation du projet, on nous a présenté un acétate qui est l'acétate 19, c'est la matrice.

1530

Et si je comprends bien, c'est elle la matrice d'évaluation des impacts entre les différents scénarios?

1535

Et puis si c'est elle, elle se retrouve à quel endroit, à quelle page dans le rapport principal.

1540

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ce serait possible de la représenter?

1545

PAR M. DONALD MARTEL:

Est-ce que c'est l'acétate avec des numéros 1-2-3?

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

1550

L'acétate 19, oui, avec les numéros.

PAR M. DONALD MARTEL:

1555

Lors de la présentation de monsieur Turgeon?

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

C'est ça, oui. Voilà, je vous remercie!

1560

Par rapport aux informations qu'on a obtenues hier sur cette méthode d'évaluation des impacts là, si j'ai bien compris, c'est qu'on attribue un rang pour chacun des critères, sous chacune des variantes; c'est bien ça?

1565

Donc moi, ce que j'aimerais savoir – oui mais je voudrais savoir, c'est ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est bien ça, monsieur Turgeon?

1570

PAR M. DONALD TURGEON:

Ce qu'on a expliqué hier, c'est que ce tableau-là a deux (2) parties.

1575

La première partie, les deux (2) premières lignes, sécurité et circulation, sont les problématiques qu'on veut corriger sur la route 170, et les trois (3) autres sont les impacts majeurs qui pouvaient être discriminants dans notre choix de variantes.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

1580

D'accord.

1585 Alors cette matrice d'impact là, un peu, c'est une synthèse de toute la section 3.2 du rapport principal, où on présente des tableaux qui synthétisent toute la mesure des impacts sous chacun des critères, pour chacun des scénarios, si j'ai bien compris.

PAR M. DONALD TURGEON:

1590 C'est un tableau qui résume, oui, c'est un résumé.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

D'accord.

1595 Alors selon la méthode qui a été choisie par le ministère, c'est-à-dire d'attribuer un rang pour chacun des critères, sous chacun des scénarios, par exemple je prends le critère circulation, sous la variante autoroute A4, on attribue le rang 1, et je prends la variante C, l'élargissement de la route 170, on lui attribue le rang 4.

1600 Mais l'écart entre le rang, la mesure qui est obtenue pour attribuer le rang 1 à la variante A4, l'écart entre le rang 4 de la variante C, est-ce qu'il est grand, il est grand comment, et comment est-ce que cette méthode d'évaluation des impacts là tient compte des effets de l'écart entre cette attribution de rang là, et comment est-ce que ça peut modifier le résultat final du choix de scénario, dans l'objectif évidemment d'avoir une décision la plus éclairée possible.

1605

PAR LE PRÉSIDENT:

Reprendre votre explication sur la discrimination d'un à l'autre, mais l'élargir je dirais à l'ensemble des éléments que vous avez mis dans votre matrice.

1610

PAR M. DONALD TURGEON:

1615 Bien, si on regarde dans le cas de la circulation, pourquoi la variante A4 – les écarts sont pas chiffrés à cinq pour cent (5 %), dix pour cent (10 %), quinze pour cent (15 %), mais dans le cas de la variante A4, ce pourquoi elle est première, c'est qu'elle donne un bon niveau de service sur la nouvelle route et sur la route 170 existante. Et dans le cas de la variante C, qui est classée quatrième, c'est parce qu'en 2021, dans le secteur du chemin du Plateau à aller jusqu'à la base militaire, on revient avec une congestion.

1620

Donc c'est pour ça que les variantes sont au deux (2) extrêmes.

La variante B1, on avait des problématiques aux intersections chemin du Plateau et Saint-Isidore, où il fallait ajouter des feux, donc c'est encore négatif au point de vue circulation. Donc c'est la plus performante, la moins performante.

1625

Il y a pas de dix pour cent (10 %) pour la A4 et cinq pour cent (5 %) pour la 3. C'est classé la plus performante et la moins performante.

1630

Au point de vue sécurité, bien, il y a des pourcentages. On dit que la variante A4 améliore la sécurité de dix-sept pour cent (17 %), on diminue les accidents de dix-sept pour cent (17 %), tandis que la variante C, on les diminue seulement de trois pour cent (3 %). Ça fait que la marge est assez grande, je pense que c'est facile de savoir qu'une est première et l'autre est quatrième, dans l'ordre.

1635

Et les milieux bâtis, c'est le nombre de résidences expropriées, le nombre de résidences touchées.

1640

Le milieu agricole, c'est au niveau des hectares touchés. Niveau agricole, si on prend la partie totale, on parle que la variante C est première parce que c'est trente et un hectares (31 ha) versus cent vingt-trois hectares (123 ha) pour la variante A4. Mais au niveau cultivé, c'est l'inverse, la variante A4 utilise moins d'hectares.

1645

Donc c'est en fonction des unités de mesure qui ont été classées, celles qui avaient le moins d'impact et celles qui en avaient le plus.

Même le milieu naturel, on a mis la C, parce qu'il y a cinq point cinq hectares (5,5 ha) de boisé qu'on utilise comparativement à quatre-vingt-quatorze hectares (94 ha) pour la variante A4.

1650

C'est vraiment en fonction de l'unité de mesure, celle qui a le plus grand volume et celle qui a le moins grand volume.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

1655

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

Je vous remercie. Juste un moment, je vous prie!

1660

PAR M. DENIS GAGNON:

Ça veut dire – moi, je veux être sûr de bien comprendre – ça veut dire que s'il y en a une qui se classe cent (100 %), l'autre quatre-vingt-dix-sept (97 %), l'autre quatre-vingt-seize (96 %) et l'autre vingt-deux (22 %), c'est 1-2-3-4. C'est ça?

1665

1670 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous me corrigerez si je me trompe, mais c'est pas une méthode quantitative avec une pondération, c'est strictement le rang, c'est quoi, pour chaque item, c'est quoi la meilleure, c'est quoi la première, la deuxième, la troisième, suivant les critères que vous avez donnés.

1675

Mais il y a pas – parce que dans d'autres modèles, il pourrait y avoir une pondération avec un total en bas, qui est gagnant. Mais c'est pas ça qui est la méthode retenue.

PAR M. DENIS GAGNON:

1680

Parce qu'hier, on parlait de pondération. Là, on parle pas de pondération mais on parle vraiment de rang dans le chose.

1685

Parce que, comme je disais, il peut y avoir un facteur, une route qui réponde aux objectifs ou un critère qui répond aux objectifs à quatre-vingt-dix-neuf pour cent (99 %), la deuxième quatre-vingt-dix-huit (98 %), la troisième quatre-vingt-dix-sept (97 %) et la quatrième quatre-vingt-seize (96 %), et puis elles pourraient être toutes être parce que – c'est dans ce sens-là.

1690

Mais on comprend bien, le classement, c'est 1-2-3-4.

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans l'ordre.

1695

PAR M. DENIS GAGNON:

C'est beau. C'est pas beau, mais on comprend!

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

1700

C'est ça.

1705

En fait, ce qu'on voulait savoir, c'est justement, dans le cas où par exemple, dans le critère circulation, il y a des sous-critères, par exemple la durée de déplacement, la fluidité, la congestion, tout ça, il y a tout un paquet de sous-critères qui rentrent dans ces critères-là, simplement au niveau de la durée de déplacement, entre la variante A4 et la variante C, on nous a indiqué que c'est une différence d'une minute trente (1:30).

1710

Est-ce que ça, c'est un écart significatif et s'il l'est, comment est-ce que le modèle tient compte, je dirais, de ces écarts-là. C'est parce que finalement...

PAR LE PRÉSIDENT:

1715

Très bien, on va poser la question.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

1720

... c'est très sensible dans le résultat final.

PAR LE PRÉSIDENT:

1725

On va la poser et on va vous demander de vous réinscrire pour les autres. On va laisser passer celle-là.

En fait, sur ce tableau-là de mise en priorité, est-ce que vous avez considéré un des items, il y en a de nombreux, mais est-ce que vous avez considéré l'item, le temps rattrapé, le temps gagné ou le temps perdu, ça dépend où on se place.

1730

PAR M. DONALD TURGEON:

1735

A l'item circulation, c'est qu'on a, comme je vous disais tout à l'heure, on a regardé les problématiques qu'on voulait corriger et on a mis un ordre de priorité en fonction des problématiques. Donc la variante C qui, comme je vous disais hier, en 2021, on a quand même des problématiques, donc on a analysé ça d'un côté global.

1740

Si on veut l'analyser, le temps de parcours, la variante C a environ – la variante A4 a une minute trente (1:30) de plus court, en temps de parcours. Si on calcule ça avec une vitesse de quatre-vingt-dix kilomètres à l'heure (90km/h) sur la 170, donc on roule quatre-vingt-dix kilomètres à l'heure (90 km/k) pendant une minute trente (1:30), avec une consommation de dix litres (10 l) au cent kilomètres (100 km), ça veut dire que la variante C coûte six cent quinze mille dollars (615 000 \$) en dépenses de carburant par année, par rapport à la variante A4.

1745

Donc je pense que c'est pas mineur, mais ça a pas été tenu compte spécifiquement dans le tableau de classification.

1750

Mais on voit que même si le chiffre est très petit, une minute trente (1:30), c'est pas beaucoup, mais multiplié par dix mille (10 000) véhicules, la consommation, ça fait, au bout de l'année, un chiffre qui est assez discriminant, en tout cas qui départage les deux (2) variantes.

PAR LE PRÉSIDENT:

1755

Très bien.

PAR M. DONALD TURGEON:

1760 Je pourrai déposer aussi le petit calcul que j'ai pour le temps de parcours.

PAR LE PRÉSIDENT:

1765 S'il vous plaît.

Donc la réponse à votre question bien précise, pointue, c'est le fait que dans cette évaluation-là, je dirais pas une pondération mais de mise en ordre d'un certain nombre d'éléments, le temps de parcours n'a pas été retenu. Là, on a eu de l'information de monsieur Turgeon sur l'ensemble du dossier.

1770 Pour l'instant, je vais vous demander – je comprends, mais on prendra pas une autre question. J'en ai laissé passer une supplémentaire.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

1775 C'est simplement un exemple; le temps de parcours, c'était juste un exemple.

PAR LE PRÉSIDENT:

1780 Oui, mais il faut que vous compreniez la dynamique aussi dans laquelle on s'inscrit.

Vous pouvez ne pas être d'accord, je l'ai dit hier, je vais le répéter encore, vous pouvez très bien ne pas être d'accord, c'est votre droit. Mais ça, ça va se transmettre sous forme de mémoire, en disant pourquoi vous êtes pas d'accord, vous êtes pas d'accord avec une modélisation pour telle raison, telle raison, telle raison.

1785 Et puis quand je dis ça, je veux dire, c'est parfaitement clair, c'est votre droit de le faire.

On vous remercie et on vous prie de vous réinscrire, parce que je pense que vous avez encore des questions.

YVON SIMARD

1795 **PAR LE PRÉSIDENT:**

On invite maintenant monsieur Yvon Simard.

1800

PAR M. YVON SIMARD:

Bonsoir, monsieur le Président.

1805

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, bonsoir monsieur.

1810

PAR M. YVON SIMARD:

Quand monsieur Boivin nous a présenté le schéma d'aménagement, on a dénoté une bonne amélioration entre celui de 87 et la deuxième version du schéma. Pour y avoir participé, il y a eu des débats houleux pour qu'il soit à cet état-là, lors de cette présentation de ce soir.

1815

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est pas mauvais!

1820

PAR M. YVON SIMARD:

Et puis j'ai apprécié votre question quand vous avez demandé à monsieur Poitras, à ce moment-ci, quelle étape c'était dans son acceptation, et puis j'ai noté son mot de la réponse : probable.

1825

Ça fait que vous comprendrez pourquoi nos appréhensions dans le contexte de l'autoroute.

PAR LE PRÉSIDENT:

1830

Monsieur Simard, votre préambule, même s'il est flatteur à mon égard, demeure un préambule qui doit vous amener tout de suite à une question.

PAR M. YVON SIMARD:

1835

Oui. Ma question, ça étant dit, est-ce que la Ville de Saguenay, quand on parle, il y a un grand bout de chemin de fait, quand on parle du parc Pednault, est-ce qu'elle a l'intention de le restreindre dans son développement ou est-ce qu'elle est prête à aller jusque-là.

1840

Aussi, on dénote, il y a un parc de maisons mobiles qui est situé à l'intersection de la route 170 et chemin du Plateau. Ce parc de maisons mobiles là est en expansion; si je recule au moment du déluge, c'était en bonne partie boisé. Ce boisé-là pouvait servir un peu de zone tampon pour une partie de la base, parce que si on prend les vents dominants, ils vont envers cette direction-là.

1845

Tout le secteur agricole, autant des poussières lors des travaux mécanisés et des épandages, si dirigent vers la base. Ça fait que ce boisé-là pouvait quand même servir de zone tampon pour diminuer les impacts agricoles.

1850

Actuellement, il est en développement. Est-ce que la Ville peut s'engager à le restreindre ou où veut-elle aller avec ce parc-là?

Parce que c'est un impact négatif pour le secteur agricole.

1855

PAR LE PRÉSIDENT:

La question est claire, monsieur Simard.

1860

Maintenant, au niveau de la réponse, monsieur Poitras, vous avez donné quelques indications tantôt par rapport au parc industriel, parc technique, dans le cas du parc Pednault, est-ce que vous l'incluez de la même façon et conséquemment, c'est, en ce qui concerne l'autre type de parc qui a pas de rapport, mais plutôt de maisons mobiles.

PAR M. DANIEL POITRAS:

1865

Bon, dans le cas du parc Pednault, ce que je peux vous dire, c'est que dans le deuxième projet de schéma d'aménagement, l'affectation industrielle de ce secteur-là a été enlevée pour être remplacée par une affectation agricole. Donc le développement du parc, dans ce cadre-là, est stoppé et on fonctionnerait sur des droits acquis seulement.

1870

Évidemment, c'est dans le second projet, c'est pas en vigueur.

1875

Pour ce qui est du parc de maisons mobiles, ce parc de maisons mobiles là est zoné dans son entier actuellement parc de maisons mobiles, et il n'est pas prévu le limiter; au contraire, il est prévu qu'il va être complété à cent pour cent (100 %) puisqu'il y a deux (2) parcs de maisons mobiles dans le parc industriel du Transfoparc, et il est prévu qu'il soit déménagé là.

PAR LE PRÉSIDENT:

1880

Est-ce que dans ce cas-là, est-ce que le territoire est déjà autorisé à des fins autres qu'agricoles ou ça nécessite une autorisation?

PAR M. DANIEL POITRAS:

1885

Oui, c'est en dehors de la zone agricole permanente.

1890 **PAR M. YVON SIMARD:**

J'admets qu'il est en dehors de la zone permanente, sauf qu'on déménage le parc de maisons mobiles qui est situé à côté du Transfoparc, parce que le secteur industriel cause des préjudices à ces maisons mobiles là, et on va aller le déménager en bordure de la zone agricole permanente.

1895

Il y a une incohérence là, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

1900

Monsieur Simard, votre seconde question.

PAR M. YVON SIMARD:

1905

Excusez mon opinion!

PAR LE PRÉSIDENT:

1910

Vous aurez compris, également pour le bénéfice de tout le monde, que la Commission se prononce pas à cette date-ci. Vous connaissez les règles.

PAR M. YVON SIMARD:

1915

Excusez mon opinion.

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, on l'excuse pas, on l'attend pour la deuxième partie; c'est différent.

1920 **PAR M. YVON SIMARD:**

Oui, je le sais.

1925

Et dans le schéma d'aménagement, le long de la 170, la zone permanente agricole est présente dans son pourtour, mais il y a des règlements de construction et de zonage de construction.

1930

Autrement dit, je suis pas un spécialiste dans ça, mais monsieur Poitras peut-être pourra nous répondre, est-ce qu'il y a, actuellement ça doit être prévu construction résidentielle de certains types, mettons résidentielle unifamiliale, bifamiliale, est-ce que c'est permis, est-ce que ça va être permis encore dans le nouveau schéma?

Est-ce qu'en bordure de la 170, où la construction industrielle va être permise aussi, si oui, est-ce que la Ville, dans son schéma, peut aller jusqu'à le restreindre.

1935

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Poitras.

1940

PAR M. DANIEL POITRAS:

Ce qui est prévu dans le second projet, c'est qu'il n'y aurait que des résidences rattachées à l'usage agricole qui seraient permises, il n'y a pas de commerces ou d'industries qui sont permises à l'intérieur de la zone agricole.

1945

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Simard, votre troisième question.

1950

PAR M. YVON SIMARD:

Le Transfoparc, actuellement, bien, actuellement et même plus dans le futur, dans son développement, le Transfoparc va avoir une cohabitation avec la zone agricole permanente. Le Transfoparc est situé des deux (2) côtés de la 170, et du côté de la zone agricole, il va être en cohabitation.

1955

Est-ce que la grande Ville a l'intention de se développer, le Transfoparc, plus du côté d'Uniboard ou si elle va toujours essayer de forcer envers la zone permanente, qui est peut-être plus facile ou de nature plus historique, un peu plus.

1960

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Poitras, êtes-vous en mesure de nous dire de quel côté va avoir lieu la croissance du parc, de quel côté ça va pousser?

1965

PAR M. DANIEL POITRAS:

Ce qui est prévu, au nord de la 170, on se limite à la zone agricole permanente existante. Et le développement est prévu plutôt au sud, vers les gravières.

1970

Et c'est d'ailleurs dans ce secteur-là qu'on envisage de faire des acquisitions.

PAR LE PRÉSIDENT:

1975

Très bien.

Merci, monsieur Simard.

PAR M. YVON SIMARD:

1980

Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

1985

Vous pouvez vous réinscrire, s'il vous plaît.

Nous allons prendre une pause, nous avons quelques participants inscrits encore.

1990

Je vais demander à tout le monde qui êtes ici d'aller voir le personnel de la Commission en arrière, on a plusieurs personnes qui vous attendent, et peut-être leur indiquer, peut-être pas le nombre de questions, mais l'ampleur des questions, qui va déterminer entre autres une séance de demain après-midi.

1995

Ça fait que ceux qui ont des questions à poser, peut-être signaler si c'est beaucoup, énormément, passionnément!

On vous remercie beaucoup pour l'effort.

2000

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2005

REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

PAR LE PRÉSIDENT:

2010

Nous allons poursuivre, mais juste avant d'inviter le prochain participant, monsieur Chatagnier, du ministère de l'Environnement, vous auriez possiblement un complément d'information à fournir?

PAR M. HERVÉ CHATAGNIER:

2015

Oui, monsieur le Président, concernant la stabilité des sols dans le secteur. Il y aurait Pierre A. Gauthier, qui coordonne le programme du ministère, qui pourrait vous faire une petite présentation.

2020

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Monsieur Gauthier, oui, si vous êtes prêt. Vous semblez prêt!

Si vous voulez vous approcher, on va demander l'installation du rétroprojecteur, un micro.

2025

PAR M. PIERRE A. GAUTHIER:

Monsieur le Président, est-ce que vous m'entendez?

2030

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien, on vous écoute.

PAR M. PIERRE A. GAUTHIER:

2035

Monsieur le Président, je m'excuse de retourner à l'âge de pierre, c'est un peu improvisé comme présentation. Je vais essayer de faire de mon mieux.

2040

À votre demande, vous vouliez que je fasse un peu le point, le lien entre glissements de terrain et programme de stabilisation des berges, et l'autoroute.

2045

Peut-être pour renchérir sur mon ami Hervé Chatagnier du ministère, qui vous disait que le programme est intervenu, oui. Rapidement, peut-être la première mise en garde, c'est de vous dire, je suis pas un spécialiste en glissements de terrain, je suis gestionnaire du programme de stabilisation des berges.

Rapidement, le programme de stabilisation des berges, c'est quoi, c'est suite au déluge en 96, le ministère de l'Environnement a mis en place un programme de stabilisation des berges,

2050 en 96, qui visait à stabiliser les cours d'eau, sécuriser les biens de la population et sécuriser la population donc, et donner un état d'équilibre aux cours d'eau.

C'est un programme de cinquante-deux millions de dollars (52 M\$) qui a été acheminé entre 96 et aujourd'hui même.

2055 Rapidement, lien entre programme et glissements de terrain, c'est qu'à l'intérieur, on devait se limiter normalement aux cours d'eau, ça va, c'est le point 3, mais finalement on a extensionné. Il y a vingt-cinq pour cent (25 %) de nos interventions, grosso modo, depuis 96, qui se sont concentrées sur la problématique de glissements de terrain.

2060 L'origine de l'implication du programme de stabilisation des berges, on se rappellera que d'abord – c'est le point 4 – il y a eu, lors du déluge, on a identifié, bien, les gens se rappelleront sans doute d'une image, je vais essayer de faire ça en même temps, une image qui va vous aider peut-être...

2065 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Prenez le temps nécessaire, monsieur.

PAR M. PIERRE A. GAUTHIER:

2070 Donc rapidement, vous voyez ici le talus à Grande-Baie, dans le secteur où il y a eu un de terrain et deux (2) jeunes sont morts, il y a eu une enquête du coroner là-dessus. C'est un type de terrain qu'on a ici, c'est un rotationnel.

2075 Mais on s'est aperçu, un survol rapide de la région, qu'il y avait à peu près mille (1000) glissements de terrain, à travers le Saguenay-Lac-Saint-Jean, qu'il y a eu lors du déluge. Et puis les experts du gouvernement du Québec, dans le domaine de la géotechnique, on dit : on va aller un petit peu plus loin.

2080 Ça, ça en est un genre, mais il y en a eu mille (1000) à travers la région.

Ça fait que, ils ont dit, on va aller un petit peu plus loin que ça. Donc il y avait des traces de déluge, de glissements de terrain, on a identifié plusieurs types de glissements de terrain, on a fait une expertise plus poussée, le Centre géotechnique du Québec.

2085 Et puis on a catégorisé les glissements de terrain. On a dit, bon, il y a des glissements superficiels, il y en avait beaucoup dans les mille (1000), il y en avait quelques-uns rotationnels, comme celui-là, mais ils ont aussi identifié, ils sont allés plus loin dans l'expertise et ils ont vu qu'il y avait, les plus dangereux en termes de glissements de terrain, c'était les coulées argileuses; où est-ce qu'il y avait une combinaison d'argile sensible, etc.

2090

Ça fait qu'ils sont allés plus loin dans leur expertise, le Centre géoscientifique, et puis ils en sont venus à dire finalement que dans toute la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, il y avait deux (2) secteurs avec plusieurs zones à risque de coulée argileuse.

2095

Et puis c'est là que le programme était parvenu, on nous a demandé – on a fait d'ailleurs contre-expertisation par des Norvégiens, le constat qui était fait pour notre région, ce qui était unique au Québec, et puis on a fait contre-expertisé ça, et ça a confirmé que oui, il fallait absolument intervenir pour sécuriser ces lieux-là.

2100

Ça a donné lieu, en fait, si on veut, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, deux (2) facteurs étaient importants, il était important d'intervenir pour vraiment sécuriser les coulées argileuses potentielles.

2105

Et puis c'était important d'intervenir, même urgent d'intervenir. Il y en avait à La Baie et à Métabetchouan.

Ce que le ministère a fait, entre 97, c'est ça, donc il y a eu ce constat-là, La Baie-Métabetchouan. Puis les travaux, nous autres, ils nous demandaient de les faire, on les a faits. En gros, pour les résumer, ce qu'on a fait, à La Baie, c'est à peu près quatre-vingt-quinze (95 %) des zones à risque du constat, cinq pour cent (5 %) Métabetchouan, quatre-vingt-quinze pour cent (95 %) ici.

2110

Ce que ça a donné, c'est qu'entre 97 et 2001, on a fait pour à peu près dix millions (10 M\$) de travaux. On a fait dix kilomètres (10 km), en fait, de ruisseaux à ville de La Baie. Métabetchouan, ça représentait à peu près cinq pour cent (5 %).

2115

Donc à La Baie, on est intervenu beaucoup, beaucoup, suite au déluge de 97. En fait, c'est même pas 2001, c'est 97 à 99, où est-ce qu'on a identifié toutes les zones à risque, et on est tout intervenu, de A à Z, on les a toutes faites, toutes les zones, les coulées argileuses.

2120

Ce qu'on a fait, dans ces ruisseaux-là, sur dix kilomètres (10 km), on a fait des contrepoids, comme il a été mentionné tout à l'heure par je pense que c'est les gens du ministère des Transports, ils parlaient de contrepoids dans le secteur de la Côte à Jovi, c'est ce qu'on a fait nous autres dans les ruisseaux, c'est-à-dire qu'on a relevé le fond des ruisseaux de trois mètres (3 m), donc une dizaine de pieds, on a refait les pentes sur dix mètres (10 m), sur dix kilomètres (10 km) de long. C'est des contrepoids en enrochement qu'on a faits.

2125

Et puis toutes les parties visibles, on a mis de la terre par-dessus ça, et puis on aensemencé et on a planté. Et aujourd'hui, c'est déjà repris, la végétation, toutes les parties visibles.

2130

Donc à ce moment-là, ce que je voulais surtout mentionner, en fait, c'est qu'on a fait des travaux très importants, le programme de stabilisation, pour stabiliser toutes les zones à risque, à La Baie entre autres. On en a fait aussi à Métabetchouan, on en a fait cet hiver, on a terminé.

2135

Donc au Saguenay-Lac-Saint-Jean, on a tout fait les zones, les coulées argileuses qui présentaient un danger, on les a toutes faites, on les a sécurisées.

2140 Et puis le lien que je fais avec le projet, le présent projet en fait, c'est que le secteur n'est pas identifié – pas ça, ici! Ça fait longtemps que j'aurais dû changer les images, là.

En fait, peut-être si monsieur le Président veut voir à quoi ressemblent les travaux qu'on a faits, ça pourrait être intéressant. Peut-être un secteur qui vous montre...

2145 **PAR LE PRÉSIDENT:**

À la demande générale, monsieur Gauthier.

PAR M. PIERRE A. GAUTHIER:

2150 Je vais vite, c'est certain.

Bien regardez, ça vous donne un secteur, en fait, comme je vous disais, on a fait huit (8) ruisseaux à La Baie, c'est le secteur de la Fromagerie Boivin, le ruisseau Benjamin.

2155 En fait, dans ce secteur-là, on a fait deux kilomètres (2 km), deux kilomètres (2 km) et il y avait d'autres ruisseaux qui étaient tributaires de ce ruisseau-là, ça vous montre comment est-ce que, c'était pour protéger ce type d'infrastructure là, qu'on a fait des travaux.

2160 Alors on en a fait beaucoup aussi de l'autre côté, près du centre d'achats, les ruisseaux en arrière, ici en ville, le secteur Bagotville on a aussi enroché, qu'on les sécurisait.

On a augmenté le facteur de sécurité en faisant des contrepoids.

2165 Et là, ce que tout le monde a envie de voir, c'est assez révélateur, ça vous montre un exemple de travaux. Ça, c'est un ruisseau dans le secteur de Bagotville, ça vous montre les enrochements qu'on a faits partout.

2170 On a remonté le fond de trois mètres (3 m) et regardez, dans les côtés, on est en aval du ruisseau, plus on monte, plus c'est important. Par le camion, on voit un peu l'ampleur.

On en a fait dix kilomètres (10 km) comme ça, ici, à La Baie.

2175 Pour vous donner une idée peut-être de ce que ça a donné après le passage des camions, on a mis de la terre comme ça, par-dessus les enrochements.

Bon, en fait, je pense que ça continue, on voit – c'est une preuve qu'ils ont travaillé, finalement, une preuve qu'on a vraiment mis dix millions (10 M\$) là.

2180 Et tenez, regardez, ça a donné ça, je dirais. C'est pendant l'hiver 97 que ça a été fait, les travaux que je vous montre.

Là, juste à la fin, après les travaux, vous voyez à quoi ça ressemblait.

2185 Et puis malheureusement, aujourd'hui, je pourrais vous dire que tout est bien repris avec de la végétation, peut-être les gens de La Baie en savent quelque chose – j'ai parti pour vous montrer une image de ce que c'était, mais c'est plutôt de ce qu'on voulait.

2190 C'est à partir, c'est une simulation qu'on avait faite, mais c'est ce qu'on voulait. Normalement, la végétation a reprise mais le cours d'eau est pas là, je pense pas.

Mais c'est de toute beauté, ce qu'on a fait, je pense.

2195 Ça fait que c'était pour vous informer de cela, et de faire le lien avec le dossier de l'autoroute, à l'effet qu'on n'en a pas fait de travaux dans ce secteur-là, parce que ce n'était pas identifié comme secteur naturellement à risque.

Est-ce que ça fait le tour?

2200 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

2205 **PAR M. PIERRE A. GAUTHIER:**

Je suis allé vite, je m'excuse.

PAR LE PRÉSIDENT:

2210 Non, mais c'est suffisamment clair.

On vous remercie beaucoup, monsieur Gauthier.

2215

HERVÉ BOUCHARD

PAR LE PRÉSIDENT:

2220 Nous allons inviter maintenant le prochain participant et vous indiquez par le fait même que, comme on vous avait mentionné en début de séance, pour la Commission il y aura pas de séance publique demain après-midi. Donc la séance prévue pour demain après-midi, mercredi après-midi, est annulée.

2225 Toutefois, la séance de demain soir demeure. Donc demain soir, oui; demain après-midi, non.

2230 Nous invitons maintenant – on s’excuse également encore une fois pour les contretemps par rapport aux personnes qui avaient été cédulées, on nous dit qu’on devrait avoir, probablement avoir quelqu’un du ministère de l’Environnement Canada par rapport aux sels de déglacage demain soir, s’il y a une personne de désignée du ministère de l’Environnement et c’est possible, on va l’apprécier énormément.

2235 C’est la même chose avec le ministère des Transports, qui nous avait indiqué qu’il y avait deux (2) personnes en particulier, on vous demande de prendre les mesures nécessaires et à défaut, on comprendra le problème et on pourra, je dirais, y aller autrement, ça pourrait être sous forme d’un avis déposé, ça pourrait prendre une forme différente. Mais si c’est possible, on apprécierait énormément. Merci à l’avance, dans les deux (2) cas, dans les trois (3) cas même.

2240 On invite maintenant monsieur Hervé Bouchard à venir poser ses questions.

Bonsoir monsieur Bouchard.

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

2245 Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous vous écoutons!

2250

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

Oui, moi, ce serait pour le tracé A4, la variante 372.

2255 OK, hier, je suis venu et puis là, dans le secteur du chemin du Plateau, hier j’ai demandé une étude de sol pour le lot 372, côté sud. Le ministère nous a dit qu’il allait nous la déposer aujourd’hui, qu’il pouvait nous montrer aujourd’hui l’étude de sol.

Est-ce que c’est possible de l’avoir?

2260

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vais vous demander, je suis en train d’essayer qu’on fasse monter le son mais on me dit que c’est plutôt – on va vous demander de vous rapprocher de votre micro.

2265

Je vous entends mais je vous vois en même temps, c’est plus facile. On a vu tantôt, quand il y a un contact visuel, c’est plus facile! C’est pour les gens dans la salle.

Au niveau du ministère des Transports, qu'en est-il?

2270 **PAR M. DONALD MARTEL:**

Est-ce que nous avons bien compris qu'on était supposé d'apporter une étude de sol?

PAR LE PRÉSIDENT:

2275

Voulez-vous nous répéter qu'est-ce que vous avez demandé, parce que je dois avouer que c'était pas clair non plus, en ce qui me concerne.

Mais revenez à la charge exactement avec qu'est-ce que vous attendiez.

2280

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

Parce qu'hier, quand j'ai demandé ma question, j'ai demandé si c'était possible d'avoir l'étude de sol, parce qu'ils nous ont dit qu'ils avaient fait une étude de sol pour le lot 372.

2285

PAR LE PRÉSIDENT:

Étude de sol, vous entendez la classification, quand vous voulez savoir le type de terre?

2290 **PAR M. HERVÉ BOUCHARD:**

Le type de terre parce que ça, c'est une ancienne cour à "scrap", le ministère disait que cette terre était agricole, potentiellement agricole. Et puis nous autres, dans notre secteur, chemin du Plateau, on pense que ce n'est plus une terre agricole, parce qu'elle est contaminée.

2295

Et on demandait un test de sol, hier. Et puis est-ce que c'est possible d'avoir ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

2300

On vérifiera. Bien, il y a une partie de ce que vous dites qui m'apparaît pas aussi clair, mais on va aller chercher l'information immédiatement, monsieur Bouchard.

On va aller aussi au ministère de l'Agriculture, tout de suite après être passé auprès du promoteur, pour voir en termes de classification, d'une part, mais on est dans le territoire agricole.

2305

Monsieur Martel.

2310

PAR M. DONALD MARTEL:

2315 Alors dans ce cas-là, effectivement, dans notre addenda, qui est un des documents de l'étude d'impact, il est mentionné qu'il y a un lot qui est potentiellement contaminé. Cependant, cette caractérisation-là a été faite en même temps que le chapitre "Aménagement du territoire".

2320 Donc il y a quelqu'un, chez nous, un spécialiste en aménagement, qui a été voir le schéma d'aménagement de la MRC, qui a été voir les plans d'urbanisme, qui s'est promené sur le terrain, qui a fait des enquêtes verbales, mais il y a jamais eu de caractérisation comme telle. Seulement, à ses oreilles, il est venu que ce site-là pouvait être contaminé. Il l'a répété comme tel dans notre rapport.

2325 On sait qu'il est potentiellement contaminé, mais il y a pas encore eu de vérification de faite, étant donné que le ministère des Transports est pas encore propriétaire d'aucune emprise à l'heure actuelle.

PAR LE PRÉSIDENT:

2330 Ce que vous nous dites, c'est qu'à cette étape-ci, donc ça a pas été pris en compte. Vous l'avez entendu mais ça n'a pas été pris en compte?

PAR M. DONALD MARTEL:

2335 On le sait, on l'a mis là, mais ça a été d'aucun effet sur la prise de décision ou sur l'analyse du choix de notre variante.

PAR LE PRÉSIDENT:

2340 Très bien.

Je voudrais vérifier juste avant s'il y a des compléments d'information, auprès du MAPAQ.

2345 Est-ce que vous avez de l'information à cet effet-là, d'une part; et d'autre part, on va peut-être vérifier avec le ministère de l'Environnement si, à sa connaissance, pareil dossier a déjà été présenté.

2350 Monsieur Tremblay, dans un premier temps.

PAR M. JEAN TREMBLAY:

2355 Disons que selon l'Inventaire des terres du Canada, c'est des sols qui sont classés 2, c'est-à-dire c'est dans les meilleurs sols de la région.

Mais je suis pas en mesure de vous dire s'il y a eu du prélèvement qui a été fait sur le lot, je ne l'ai jamais visité.

2360 Alors disons que normalement, c'est possiblement des lots argileux. Alors en fait, c'est tout un ensemble de lots qui sont de classe 2, selon l'Inventaire des terres du Canada.

Alors ce sont dans les meilleurs sols, parce qu'il y a pas de classe 1 dans la région.

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

2365

C'est tu possible de mettre la photo qu'on avait hier? Ce serait plus facile à expliquer. C'est le tracé A4, la variante 372.

PAR LE PRÉSIDENT:

2370

La carte numéro 5

Mais pour l'instant, on comprend que c'est des sols comme les sols voisins, ils sont de très bonne qualité. C'est dans le haut de l'échelle de classification.

2375

PAR M. JEAN TREMBLAY:

C'est ça, c'est dans le haut, c'est la classe la plus forte pour la région.

2380

PAR LE PRÉSIDENT:

Et puis au niveau du ministère de l'Environnement, est-ce que vous avez des informations concernant cette terre en particulier; est-ce que vous avez des informations sur une éventuelle contamination?

2385

PAR M. HERVÉ CHATAGNIER:

Non, monsieur le Président.

2390

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

Moi, c'est le tracé qui est en bleu, entre le vert et le rose, plus précisément, que je veux parler. C'est sur le lot 372.

2395

C'est une ancienne cour à "scrap", hier, je sais pas si le ministère avait bien compris la question, nous autres, on se demande pourquoi le tracé ne passe plus à cet endroit-là, dans notre secteur du chemin du Plateau.

2400 Parce que c'est une ancienne cour à "scrap", et puis il y a moins d'impacts, milieu humain, parce qu'il y a rien que cinq (5) maisons qui sont expropriées, un garage, comparativement où la A4 passe présentement, qu'il y a huit (8) maisons et qu'il y a deux (2) entreprises qui sont expropriées.

2405 On comprend pas pourquoi ça a changé tout d'un coup.

2410 Parce que moi, en 1998, j'ai demandé un permis pour bâtir ma maison dans le secteur où l'autoroute va passer, dans la A4 présentement, et je me suis informé à la Ville de La Baie, aux urbanistes de la Ville de La Baie, et eux autres m'ont dit que l'autoroute passerait sur le lot 372 où l'ancienne cour à "scrap". Et ça, je me suis informé, ils m'ont dit et ils m'ont montré ça sur des copies, en 98, ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

2415 Ce que vous nous dites là, c'est votre mémoire. Mais je me permets de vous aider pour aller chercher de l'information, avant votre écriture de mémoire.

2420 Mais on va vérifier avec la Ville, est-ce qu'à votre connaissance, chez vous, en entendant évidemment l'ex-municipalité de La Baie, est-ce que c'est un niveau d'information qui aurait pu être disponible à l'époque?

PAR M. DANIEL POITRAS:

2425 Oui, effectivement. Parce qu'aux plans d'urbanisme de la Ville de La Baie figurait le tracé initial de l'autoroute qui avait été fixé, je crois, au début des années quatre-vingt et effectivement, ça passait là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2430 Mais pour le tracé, pour un, pour un élément de votre question.

Pour deux, en termes de contamination, est-ce qu'au niveau de la Ville, vous étiez informé, à votre connaissance, au meilleur de votre connaissance?

PAR M. DANIEL POITRAS:

2435 Oui, effectivement, il y a ce qu'on appelle une cour de "scrap" qui n'est plus en opération, qui a opéré pendant plusieurs années, qui est là, effectivement.

PAR LE PRÉSIDENT:

2440 Mais à votre connaissance, la cour de "scrap" signifie pas nécessairement qu'il y a eu contamination des sols.

PAR M. DANIEL POITRAS:

2445 Pas nécessairement. Il y a cependant, il faut le préciser, Ville de La Baie a exploité un étang d'épuration dans ce secteur-là, et l'étang, à ma connaissance, n'a pas été réhabilité. C'est resté là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2450 Vous avez un élément d'information, vous me permettez encore une fois de revenir auprès de la Ville et de solliciter votre contribution écrite quant aux parties pertinentes des plans d'urbanisme de la Ville de La Baie.

2455 **PAR M. DANIEL POITRAS:**

Oui, il y a pas de problème.

PAR LE PRÉSIDENT:

2460 En fait, le long du tracé, pour voir dans les derniers plans d'urbanisme des trois (3) ex-municipalités où passait le projet d'autoroute prévu à ce moment-là. Pour faire tout simplement la concordance entre les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme.

2465 **PAR M. DANIEL POITRAS:**

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2470 Monsieur Bouchard.

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

2475 Moi, j'ai une autre question aussi.

La proposition a été faite au ministère, c'est Ville de La Baie qui a fait la proposition au ministère de passer sur le lot 374.

2480 Je demanderais pourquoi la Ville de La Baie, dans ce temps-là, a proposé au ministère de passer sur ce lot-là, au lieu du lot 372.

C'était quoi les raisons, les motifs.

2485

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous les connaissez?

2490

PAR M. DANIEL POITRAS:

En fait, ce n'est pas Ville de La Baie.

2495

On a fait, il y a eu des discussions avec le ministère des Transports et nous avons, on a fait une espèce d'équipe avec la Ville de Chicoutimi, et c'est lors des analyses qu'on a effectivement proposé de passer plus près, parce que dans Chicoutimi, les impacts sont beaucoup moins importants et du côté est du chemin du Plateau, les impacts sont aussi moins importants.

2500

Parce que la cour de "scrap", elle, est du côté ouest, mais du côté est, c'est exploité au niveau agricole et les entreprises Léon Bouchard exploitent aussi les lots. Et à ce moment-là, l'impact était plus important.

2505

PAR LE PRÉSIDENT:

Je reviendrais, je vais demander au promoteur s'il a des compléments d'information à cet égard-là. À l'époque – est-ce que vous avez des compléments d'information sur ce qui vient d'être dit par monsieur Poitras?

2510

PAR M. DONALD MARTEL:

Seulement pour confirmer ce que monsieur Poitras dit.

2515

Effectivement, à la fin des années soixante-dix, il y a une étude d'impact qui a été déposée, c'était les premiers balbutiements du projet routier Alma-La Baie. Alors on avait soixante kilomètres (60 km) de route qui était hors corridor, à l'époque.

2520

Puis à cette époque-là, le tracé dans le secteur de La Baie était effectivement tracé sur le lot dont parle monsieur.

2525

Sauf que dans les derniers développements, lorsqu'on est venu pour réétudier notre dossier, avec les nouvelles avenues qui se sont amenées dans notre projet, le tracé a été modifié.

2530

Pourquoi est-ce qu'on l'a modifié, c'est qu'on a profité de notre étude d'impact pour faire trois (3) analyses de tracé, dans ce secteur-là. Parce qu'effectivement, ça fait un petit bout de temps quand même qu'on chemine, aussi, avec monsieur et certains résidents du chemin du Plateau, dans notre processus de consultation.

Alors on a essayé de voir si on pouvait effectivement éviter le hameau de maisons qui se situe à la hauteur du lot de la variante A4. Ceci a donné lieu à deux (2) variantes supplémentaires, il y en a une qui passe sur le lot 371 et une qui passe entre le lot 372 et le lot 373.

2535

Pour ce qui est du tracé 372 proposé, ce qu'on retient, nous, de notre analyse, c'est que ce tracé – dans l'emprise du projet, il y a cinq (5) résidences ainsi que deux (2) bâtiments commerciaux, pour le tracé qui passe sur le 372.

2540

Du côté nord du tracé, il y a deux (2) résidences qui sont situées près de l'emprise, qui pourraient entraîner une expropriation des résidences à cause des remblais créés par l'approche de notre projet, vu qu'on passerait au-dessus du chemin du plateau, au même titre que le projet qui passe sur le lot plus bas.

2545

Alors au niveau impact humain, nous, on juge qu'il y a plus d'impacts humains.

Du côté agriculture, on entraîne une perte de huit point un hectares (8,1 ha) de plus, soit trois point quatre hectares (3,4 ha) si on prend l'ensemble de cette section de tracé là par rapport au tracé de la variante A4.

2550

Alors avec ces parties d'éléments là, lorsqu'on fait l'analyse de nos tracés, nous, on a convenu que la variante A4 était supérieure.

C'est un petit peu ça qu'est l'explication.

2555

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bouchard.

2560

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

OK. Ça fait que moi, j'ai une autre question à demander, c'est à Ville La Baie encore.

2565

Ça fait que vu qu'ils savaient à peu près, en 2000, ils savaient à peu près où ça allait passer, pourquoi qu'ils ont continué de donner des permis de construction sur le lot 374, et puis que les maisons qui sont bâties dernièrement, en 2000, elles sont expropriées. C'est quoi?

2570

Moi, je comprends pas pourquoi qu'ils ont donné des permis et les maisons sont expropriées.

PAR LE PRÉSIDENT:

Votre question est très claire.

2575 Monsieur Poitras, de la Ville de Saguenay.

PAR M. DANIEL POITRAS:

2580 En fait, jusqu'à très récemment, l'autoroute était hypothétique et dans les documents de planification, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, l'autoroute n'était pas indiquée. Nous, nous l'avions indiqué dans le plan d'urbanisme, à titre d'information.

2585 Sauf que si on interdit la construction, parce que la construction est permise dans ce secteur-là depuis 1976, il faut envisager d'acquiescer, à ce moment-là.

Et comme le projet d'autoroute était toujours hypothétique, il était pas possible de faire ces opérations-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2590 Ce que vous nous dites, c'est que s'il y a une demande de permis de construction, la Ville émet le permis.

PAR M. DANIEL POITRAS:

2595 Oui. En fait, on est obligé d'émettre le permis, compte tenu que le zonage qu'il y a là existe depuis 1976, et même auparavant.

2600 Parce qu'il faut comprendre que dans le secteur du chemin du Plateau, il y a un réseau d'égout. Donc c'est prévu pour du développement résidentiel depuis les débuts des années soixante-dix, et c'est ça qui s'est continué.

2605 On peut pas retirer, je dirais, interdire de la construction pour un projet public sans faire l'acquisition des propriétés qui sont touchées. Autrement, on aurait des problèmes avec les propriétaires.

Et c'est pour cette raison-là qu'on doit émettre les permis.

PAR LE PRÉSIDENT:

2610 Si vous permettez, monsieur Bouchard, encore une fois. Vous êtes clément!

On va compléter cette information-là non pas du côté municipal, mais du côté du promoteur.

2615 Voulez-vous nous indiquer à partir de quel moment, dans l'avancement d'un projet, dans la partie où déjà il est connu publiquement, dans la partie où déjà des consultations avec le

milieu et que vous présentez un tracé retenu, la suite pour, je dirais, geler les terres, geler les sols du passage, comment ça se passe. À partir de quand et comment.

2620

PAR M. DONALD MARTEL:

Bon, juste faire un petit historique, très court, pour ce problème-là.

2625

C'est qu'au cours des premières années de la Loi sur l'expropriation, le ministère des Transports, on a encore la possibilité de faire ce qu'on appelle une homologation, OK, on fait une réserve sur certains corridors. Alors ça, ça a ses avantages et ça a ses désavantages.

2630

Le désavantage, on sait que c'est long, préparer un projet routier, c'est des travaux qui s'étendent sur plusieurs années. Comme vous l'avez dit, il y a la consultation, il y a des demandes d'autorisation, il y a de la conception.

Alors on voit juste, avec le projet que nous traitons cette semaine, comment est-ce qu'on a de variantes et de possibilités de passer à gauche et à droite, sur un lot et sur un autre.

2635

Le problème que ça l'a causé, le fait de se servir de l'homologation, au cours des années soixante-dix, c'est qu'il y a plusieurs propriétaires qui ont perdu des pertes de valeur de terrain parce que le ministère des Transports a gelé des corridors pendant X années.

2640

Alors pour une année c'est un petit peu le processus – et aussi, il faut dire que lorsqu'est arrivée l'entrée en vigueur de la Loi sur la qualité de l'environnement et les processus de consultation comme on les connaît, ça paraissait assez mal d'arriver en audience publique avec un tracé qui était réservé dans le champ.

2645

Alors à ce moment-là, pour humaniser un petit peu sa procédure, le ministère des Transports a décidé d'abandonner cette procédure-là, même si elle existe toujours, elle pourrait servir pour des cas exceptionnels, mais je vous dis que dans les dernières années, on ne l'applique plus.

2650

Alors ce qu'on essaie de faire, c'est de consulter le plus possible dans nos projets.

2655

Mais pour répondre maintenant à votre question, qui est quand le ministère entreprend-il sa procédure d'expropriation, c'est quand le rapport du Bureau d'audiences publiques est déposé, quand le rapport d'analyse du ministère de l'Environnement a été remis au ministre, et c'est quand le ministre a fait sa recommandation au Conseil des ministres, et que le Conseil des ministres a pris sa décision.

2660

Autrement dit, lorsqu'on reçoit notre décret, en vertu de l'article 31.5 de la Loi, à ce moment-là, dans un mois – et ça, je vais peut-être pouvoir l'expliquer un petit peu plus tard ou demain – à ce moment-là, on va se chercher, nous, notre décret d'expropriation. Et puis c'est juste à ce moment-là, aussi, qu'on peut l'obtenir.

Alors lorsqu'on a reçu toutes nos autorisations à nous, CPTA et ministère de l'Environnement, à ce moment-là on débute nos processus d'expropriation.

2665 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Enchaînez sur le décret d'expropriation, pour finir la question au total, la suite.

2670 **PAR M. DONALD MARTEL:**

Je sais pas jusqu'à quel point – vous voulez que j'explique la procédure d'expropriation?

PAR LE PRÉSIDENT:

2675 Non, mais à partir du moment où vous avez les autorisations, c'est clair, donc vous bougez pas tant que vous avez pas les autorisations.

Et une fois que vous avez l'autorisation, là vous allez chercher une autorisation pour l'acquisition?

2680

PAR M. DONALD MARTEL:

On va chercher notre autorisation d'acquisition, et on entreprend la procédure d'expropriation.

2685

PAR LE PRÉSIDENT:

Et là, vous appliquez la procédure?

2690 **PAR M. DONALD MARTEL:**

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2695

Comment concilier ça, est-ce que présentement, les gens ont reçu des avis, les gens sur le tracé? Question naïve!

PAR M. DONALD MARTEL:

2700

Bon, le processus de consultation a débuté, je dirais, en 99.

Alors la première rencontre, nous, à partir de janvier 99, même si notre avis de projet était parti quelques années avant, il y a eu une suspension en raison du déluge qui est arrivé dans la région, il a fallu se concentrer sur d'autres travaux que le projet de La Baie, et puis de

2705

toute façon, on était un petit peu en avance parce qu'on voulait construire Jonquière avant, ce qui est en train de se terminer. Donc on s'est laissé un petit délai.

2710 En janvier 99, on s'est remis au dossier, on a formé notre équipe de travail, on a commencé à faire des tracés préliminaires et puis en juin 99, on a rencontré – à ce moment-là, il y avait encore les trois (3) villes, on a rencontré les autorités de Ville de Laterrière, de Chicoutimi et de La Baie.

2715 On a présenté notre projet, c'est là qu'il a commencé à y avoir des propositions de tracés. Nous, on est arrivé avec un A, on l'a montré un petit peu sur la carte qu'il y avait cinq (5) cadres, il y a eu plusieurs élaborations de tracés.

2720 Alors pendant la période de juin je dirais à décembre 99, Ville La Baie a fait une présentation publique, il y a eu une présentation ici, à La Baie, à laquelle mon collègue Steve a assisté comme invité, mais c'était quand même fait par Ville La Baie. Ville La Baie a proposé ce que le ministère des Transports lui présentait.

2725 La Ville de Laterrière a fait la même chose. La Ville de Laterrière a fait une rencontre aussi avec ses citoyens.

2730 Du côté de Chicoutimi, il y en a pas eu parce qu'il y a quand même pas une grande partie de notre projet qui est dans Chicoutimi. Il y a les citoyens de chemin Sainte-Famille qui pouvaient aller à la présentation de Laterrière, étant donné que la limite municipale passe dans le même rang.

Bon, à ce moment-là, ça nous ramène à l'année 2000.

2735 Nous, suite à ces consultations-là, le ministère des Transports, en parallèle aux travaux faits par les municipalités, on a eu des rencontres avec l'UPA. On a reçu, à notre bureau, des comités de citoyens, comme les gens du chemin du Plateau, on a reçu des comités de citoyens de la route 170 à Laterrière. En tout cas, je vous les nommerai pas tous, ils sont dans l'étude d'impact. Si vous voulez qu'on revienne là-dessus, on reviendra.

2740 On a prolongé notre consultation pour arriver finalement un an, presque jour pour jour plus tard, en juin 2000, on a refait une rencontre avec toutes les autorités municipales, les gens de l'UPA, les commerçants aussi que j'ai oubliés tout à l'heure étaient dans notre processus de consultation, les commerçants étaient là aussi en 2000, quand on a présenté finalement ce qui était notre variante A4.

2745 À partir de ce moment-là, nonobstant quelques ajustements qui ont pu se passer au niveau, bon, une bretelle, une surlargeur, mais le principe de la variante A4, on peut dire qu'à partir de la fin juin 2000, là on pouvait dire, notre étude d'impact s'en venait, on pouvait plus avancer dans notre étude d'impact, préparer nos documents et en faire le dépôt, ce qui s'est fait dans l'hiver suivant.

2750 Alors voilà pour ce qui en est de la connaissance du milieu vis-à-vis notre projet.

Et peut-être petit ajout. C'est que lorsqu'on a eu déposé notre étude d'impact, et qu'on a vu que, bon, la procédure s'en venait quand même avec des délais plus légiférés, si je peux dire, parce qu'une fois que l'étude est déposée, là on sent que ça avance à un rythme continu, on s'est dit, pour être certain que les citoyens soient bien informés de notre projet, en juillet 2001, nous avons pris la peine d'envoyer, à chacun des citoyens que nous croyions qui allaient être touchés par notre projet, par l'emprise, et quelques-uns un petit peu au nord, quelques-uns un petit peu au sud, on a envoyé à tout le monde une lettre d'information, environ deux (2) pages.

2760 Bon, on expliquait brièvement d'où venait notre projet, où est-ce qu'il en était et où est-ce qu'on s'en allait.

À ça, on a joint la carte qu'il y a là, on en a fait un réduit à l'échelle un vingt millième (1:20 000), ça nous a permis d'avoir deux (2) feuillets, on a remis ça aussi à chaque citoyen.

2765 Et sur la note, on a donné les noms de moi-même et mon collègue Steve Duchesne, pour dire qu'à partir du moment présent, les bureaux sont ouverts, vous avez nos numéros de téléphone, on peut vous recevoir n'importe quel temps.

2770 Et à partir de ce moment-là, on a commencé à recevoir des appels, on a rencontré des gens, on s'est même déplacé une couple de fois sur le terrain pour rencontrer les gens. Et avec ça, d'après nos calculs, on approche à peu près le tiers (1/3) de la population touchée par notre projet qui a été contactée directement.

2775 Alors ça, ça a été les efforts de consultation que le ministère des Transports a appliqués sur le projet, depuis 1999.

PAR LE PRÉSIDENT:

2780 C'est clair.

Je reviens, si vous permettez encore une fois, avec la Ville.

2785 Donc ça veut dire que si j'avais été propriétaire, avec une résidence ou pas, mais propriétaire foncier le long de l'emprise de la variante 4, à l'été 2001, j'aurais reçu un avis, qui est pas un avis d'expropriation mais...

PAR M. DONALD MARTEL:

2790 Non, non, c'est un avis d'information, de consultation qui s'ajoutait à toute la procédure que je vous ai décrite.

PAR LE PRÉSIDENT:

2795

Est-ce qu'au niveau de la Ville, à votre connaissance, il y a eu des émissions de permis après cette date-là, malgré les contraintes auxquelles vous avez référé, suivant la municipalité?

PAR M. DANIEL POITRAS:

2800

Je pourrais pas vous le confirmer, mais c'est possible qu'il y en ait eu. Je pourrais le vérifier.

PAR LE PRÉSIDENT:

2805

Si c'est possible, s'il vous plaît. Le nombre, et sur quel secteur du tracé.

Monsieur Bouchard.

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

2810

Oui, ma dernière question, ça s'adresse au ministère des Transports.

Est-ce qu'ils pourraient revérifier si le tracé A4, la variante 372, s'il pourraient revérifier l'analyse, si ce serait possible, réalisable.

2815

Je sais pas si vous comprenez bien ma question. Comparativement au tracé qu'ils nous ont proposé présentement.

PAR LE PRÉSIDENT:

2820

En fait, c'est : est-ce qu'ils peuvent réévaluer le choix du passage...

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

2825

En plein ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

... pour un. Et avec la réponse qu'ils vont nous fournir, vous avez déjà compris à l'avance que vous, vous pouvez, dans votre mémoire, justifier cette proposition-là qui semble être, je dirais, votre option.

2830

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

2835

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2840 Très bien.

Monsieur Martel.

PAR M. DONALD MARTEL:

2845

Monsieur le Président, écoutez, avec toute la démarche que nous venons de vous présenter, on croit que c'est légitime de tenir notre tracé, on croit qu'on a fait les études suivant les règles de l'art, les consultations qu'il fallait et on maintient la position qu'à notre avis, entre ces trois (3) tracés-là, le meilleur tracé est vraiment le tracé de la variante A4.

2850

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

2855 Merci, monsieur Bouchard.

PAR M. HERVÉ BOUCHARD:

C'est bien, merci.

2860

ÉRIC BERGERON

2865 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous invitons maintenant monsieur Éric Bergeron.

Bonsoir monsieur. Nous vous écoutons.

2870

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Avec la réponse que monsieur vient de donner, je voudrais savoir si ça vaudrait la peine de parler pour mon option.

2875

PAR LE PRÉSIDENT:

Regardez, je vous dirai pas quoi faire mais on est ici pour vous écouter, monsieur.

2880

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK. Ça a l'air d'être décidé, je voulais juste dire ça.

2885

Pourquoi, sur le tracé, vous parlez du tracé de la route 170, au lieu de nous parler toujours de lumières et d'intersections, vous faites pas des viaducs comme une autoroute. Ça se fait pas?

2890

Ça se fait ailleurs, avec des voies de sortie, des voies d'accès.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ce sont des mesures d'aménagement d'infrastructure routière qui ont été envisagées, et si non, pourquoi.

2895

PAR M. DONALD MARTEL:

Dans l'option de la variance C, on s'est quand même posé la question à se dire, bon – je veux dire, il y a pas juste le ministère des Transports qui y a pensé tout seul, il faut avouer que nos partenaires, tous les gens qu'on a consultés dans ce dossier-là, il y a certains des partenaires consultés qui nous l'ont proposé. Ils ont dit, pourquoi vous regardez pas ça.

2900

Alors ce qu'on a fait, c'est qu'on a préparé quelques options, on a choisi une intersection, on a choisi l'intersection qui était peut-être la plus représentative à notre avis, la route 170 actuelle, et on a fait le design, on a dessiné un échangeur en choisissant pas l'échangeur qui prend plus de superficie, pour pas avoir l'air biaisé, alors on a choisi un échangeur de type losange, qui est l'échangeur qui, tout en donnant quand même une capacité intéressante aux intersections, ce type d'échangeur là entre autres qui est à l'intersection de la route 175 et la route 170-Chicoutimi, alors on a fait le test de dessiner un gabarit d'échangeur losange et de regarder qu'est-ce que ça pourrait donner et d'imaginer qu'est-ce que ce serait si on l'avait à six (6) ou sept (7) intersections.

2905

2910

Alors on va retrouver le plan et vous l'afficher.

2915

Alors monsieur le Président, je vais peut-être essayer de faire une description sommaire, sans trop essayer de tomber dans le technique, pour quand même donner une image générale de ce que ça représente.

2920

Sur l'écran à gauche, on aurait ce qui est la 170 existante. Alors du côté en haut, ici, c'est la direction Chicoutimi; du côté en bas, c'est la direction La Baie.

Ici, on a, du côté sud de la route 170, c'est ce qu'on appelle le chemin Saint-Isidore, et du côté nord, le chemin Saint-Roch.

2925

Alors si on arrivait ici, tout en voulant garder la route 170 actuelle et construire deux (2) chaussées dans le corridor actuel, bien entendu avec une emprise un petit peu plus large, le côté gauche, c'est le cas de construire deux (2) ponts d'étagement pour passer au-dessus de l'intersection.

2930

Alors à ce moment-là, on voit, ce qu'on a besoin comme surlargeur, ça nous prend les accès, ça nous prend les bretelles ou les rampes de débarquement, si on veut, ou d'embarquement du chemin secondaire, jusque sur le tracé C.

2935

Alors ça nous prendrait des surlargeurs de chaque côté, ici, pour embarquer sur le chemin secondaire. On a la même chose du côté est et du côté ouest.

2940

Ce que ça implique, exemple pour le chemin Saint-Roch, c'est qu'on est obligé de partir avec les bâtiments d'une exploitation agricole qui est dans le quadrant sud-ouest, que vous voyez ici, on a une ferme qui est là. Alors il faudrait partir avec les bâtiments agricoles qui sont là et faire une relocalisation.

On aurait besoin de toute l'emprise, dans une géométrie triangulaire, ici, que vous avez à chaque quadrant.

2945

Ça implique de partir avec une-deux-trois-quatre-cinq-six-sept-huit (1-2-3-4-5-6-7-8) maisons, qui sont le long de la route 170 actuelle, dans le quadrant nord-est. Et dans le quadrant nord-ouest, dans ce cas-là, il y a juste une résidence. Et dans le quadrant sud-est, il y en a encore là une-deux-trois-quatre-cinq (1-2-3-4-5).

2950

Alors ça, ce serait un cas. On le répèterait pour chaque intersection. En impliquant, bien entendu, les impacts humains, les expropriations et les impacts sur la superficie agricole.

2955

Du côté droit, c'est la même chose mais à ce moment-là, on s'est dit, on va faire un examen cette fois-ci en passant le chemin secondaire par-dessus l'autoroute, pour voir quel gain ou quel impact négatif que ça pourrait engendrer.

2960

Alors finalement, on s'est rendu compte que cet échangeur-là, c'est quand même pire, parce qu'on a besoin d'aménager des remblais sur le chemin secondaire, pour venir passer au-dessus de l'autoroute, au-dessus du quatre (4) voies divisées, parce que dans ce cas-là, on pourrait pas construire une autoroute, étant donné qu'on est dans un secteur où est-ce qu'il y a du bâti, et ça prendrait quand même les bretelles dans chacun des quadrants, pour accéder à ce pont d'étagement là.

2965

Alors c'est sûr qu'entre les deux (2), si jamais c'était la solution qui était retenue, on irait plutôt avec la solution de gauche, c'est-à-dire qu'on passerait l'autoroute au-dessus du chemin secondaire, parce qu'il y a quand même un petit peu moins d'impacts un par rapport à l'autre.

2970 Mais on s'est dit que ces solutions-là, dans la route actuelle, c'était d'essayer de faire une
autoroute dans un corridor qui n'en était pas un, essayer de construire une voie rapide dans un
corridor qui a un paquet d'accès et qui nécessiterait un paquet d'expropriations, et puis on a
trouvé que c'était pas une bonne solution.

PAR LE PRÉSIDENT:

2975 Si vous permettez, monsieur, ma collègue aurait peut-être une question sur la même
variante.

PAR LA COMMISSAIRE:

2980 C'est ça, monsieur Turgeon, j'avais remarqué dans le dépôt des documents d'hier qu'il y
a une version C autoroute. Il y a un plan qui mentionne ça, là.

PAR M. DONALD MARTEL:

2985 Je m'excuse, madame la Commissaire, est-ce que vous référez à un document
d'autoroute?

PAR LA COMMISSAIRE:

2990 Il y a un tracé, ici, qui est dans la liasse de documents qui ont été déposés, les différents
plans, ça s'appelle : Le projet liaison routière Chicoutimi-Laterrière-La Baie, variante C-
autoroute.

2995 Donc on voit, c'est pas très, très précis, mais on voit différents échangeurs à chacun des
différents points.

PAR M. DONALD MARTEL:

3000 Bon, alors la différence entre ce que vous avez là et ce que je viens d'expliquer ici, ça
c'est ce que le milieu, c'est ce que les gens qui favorisent le tracé C, les gens qui favorisent un
quatre (4) voies divisées dans la route actuelle, ils veulent conserver les accès. Effectivement,
on veut conserver l'accès aux commerces, on veut conserver l'accès aux terres agricoles, on
veut conserver le plus d'emplacements possible.

3005 Ce que vous avez entre les mains, c'est un autre exercice qu'on a fait, et qu'on n'a pas
eu encore la chance de discuter, ça a été un tracé, vraiment dire, bon là, on se fait plaisir, on va
dire, admettons qu'on aurait aucune contrainte humaine, aucune résistance au niveau des
bâtiments, aucune résistance au niveau des commerces, qu'est-ce qu'on pourrait faire, qu'est-ce
3010 que ça donnerait faire une autoroute mais dans le corridor actuel.

Bien là, je vous avouerais qu'on l'a fait pour le dessiner mais...

PAR LA COMMISSAIRE:

3015 Ça a pas été exploré?

PAR M. DONALD MARTEL:

3020 ... mais c'est horrible, horrible.

PAR M. DONALD TURGEON:

3025 Comme disait monsieur Martel, en prenant le tracé C autoroute, on exproprierait tout ce qui est construit le long de la route 170, donc l'impact humain est majeur.

Et en utilisant seulement la proposition de déniveler les intersections, bien, entre chaque intersection, il demeure des accès, donc on arrive dans un secteur avec partie presque autoroute, partie avec accès direct sur la route, donc au point de vue sécurité, il y a sûrement un impact négatif, dû à la non-homogénéité du type de route.

3030 Donc c'est pour ça qu'on n'a pas retenu. Ça a été, disons, des études préliminaires mais qui ont été facilement mises de côté.

PAR LA COMMISSAIRE:

3035 Je comprends, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

3040 Monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

3045 Ça veut dire que ce serait le même genre de route, pratiquement qu'il y a entre Larouche-Alma, quatre (4) voies divisées, mais que vous appelez autoroute.

PAR M. DONALD TURGEON:

3050 Entre le secteur Larouche et Alma, il y a presque pas d'habitations et d'accès au réseau. Il y a quelques maisons dans le secteur de Larouche, le reste est en terres agricoles. D'un côté, on a une voie ferrée, de l'autre côté des coupes de roc de peut-être dix (10 m) à quinze mètres (15 m).

3055 Donc c'est pas du tout la même problématique. Le secteur Larouche-Saint-Bruno est un secteur qu'on peut appeler très rural, non construit, non urbanisé, tandis que le secteur de la 170, entre Chicoutimi et La Baie, est très, très construit.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

3060 Aussi, je voudrais savoir, c'est parce que là, vous avez centré ça en plein centre, mais si vous prenez juste un côté de la route et l'autre côté dans le champ, vous minimisez beaucoup les maisons d'un côté.

Là, vous prenez les deux (2) côtés en même temps.

3065 **PAR M. DONALD TURGEON:**

Ça nous amène à déplacer complètement la route d'un côté et empiéter sur les terres agricoles, en grande partie.

3070 **PAR M. ÉRIC BERGERON:**

Bien en haut, c'est toutes des terres agricoles.

PAR M. DONALD TURGEON:

3075 Oui, mais il y a des secteurs qu'on utilise...

PAR LE PRÉSIDENT:

3080 Monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

3085 Oui, j'en ai une autre.

Si vous dites, comme dans le rang Saint-Jean-Baptiste, vous voulez mettre un "no truck", d'après ce que les municipalités voudraient faire, mettons que vous faites l'autoroute, ça risque pas d'augmenter plutôt le trafic automobile, ça?

3090 Le monde qui reste dans le bas de la ville, Chicoutimi-Nord, Saint-Jean-Eudes, Rivière-du-Moulin, ils feront pas le boulevard Talbot le matin pour aller travailler, s'ils travaillent à La Baie ou s'ils se promènent par là. Ils monteront jamais sur l'autoroute.

PAR M. DONALD TURGEON:

3095 De la façon qu'on a distribué la circulation pour les projets futurs, c'est qu'on a utilisé des zones d'influence, donc on a subdivisé soit les parties ouest entre diverses zones et la partie La Baie entre diverses zones.

3100 La façon qu'on répartit, c'est la personne qui a une économie de temps de parcours, à la longue, va utiliser la nouvelle route.

3105 Donc qu'on enlève ou qu'on laisse les camions sur la route 372, pour nous, ça n'a pas d'impact majeur sur la répartition de la circulation. C'est que la personne qui voit qu'avec la nouvelle route, il y a un gain de temps, va utiliser la nouvelle route.

3110 En plus, la nouvelle route étant avec chaussée séparée, il y a aussi un gain au niveau confort; le gain au niveau confort est difficilement quantifiable ou qualifiable, on peut pas en tenir compte dans notre façon de répartir la circulation sur la nouvelle route, donc on tient compte que des gains en temps de parcours.

PAR LE PRÉSIDENT:

3115 Monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

3120 Oui, une autre question! Hier, vous avez dit que vous rajoutiez cinq (5) maisons en haut de la côte à Jovi, le chemin du Plateau, les zones à risque, la protection des cours d'eau. C'est tous des frais qui ont pas été calculés, ça, dans le projet du tracé A4.

PAR LE PRÉSIDENT:

3125 À quoi ça peut correspondre en ajout?

PAR M. DONALD TURGEON:

3130 Hier, on a mentionné également que les cinq (5) maisons dans le secteur de la côte à Jovi étaient ajoutées pour les trois (3) projets, soit pour le C. Donc disons, cinq (5) maisons, on peut mettre...

PAR LE PRÉSIDENT:

3135 Mais la question de monsieur Bergeron, c'est quoi?

PAR M. DONALD TURGEON:

3140 Disons un cent cinquante mille (150 000 \$) par maison, disons sept cent mille (700 000 \$) par projet. C'est pour les trois (3) projets, ça s'additionne aux trois (3) projets également.

Les zones de protection, on est en attente des études géotechniques pour les sols, peut-être qu'il y aura pas, comme disait monsieur Gauthier tout à l'heure, c'était pas des zones qui

3145 étaient affectées je pense, en tout cas qui avaient été reconnues comme très sensibles, donc peut-être que les mesures de protection vont être très, très minimales.

Mais j'ai pas de coûts, je peux pas donner de coûts, ne connaissant pas les mesures.

PAR LE PRÉSIDENT:

3150

Monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

3155

C'est ça que je voulais savoir. C'est comme vous disiez, si dans la côte à Jovi, il y a des problèmes en fait de terrain et tout, ça augmente les coûts. Mais c'est pas calculé.

PAR LE PRÉSIDENT:

3160

On a eu l'information.

PAR M. DONALD TURGEON:

3165

On l'a pas calculé, on n'a pas les impacts, on sait pas s'il va y avoir des coûts.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Mais ça veut dire que vous allez faire un projet en sachant pas où vous allez.

3170

PAR M. DONALD TURGEON:

Ça veut dire qu'on fait le projet, à l'étape qu'on est, on a des coûts préliminaires et à mesure que le projet se précise, nos coûts de construction se raffinent.

3175

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Vous allez gérer le risque, c'est comme ça qu'on peut dire ça, dans le fond?

PAR LE PRÉSIDENT:

3180

J'ai pas compris votre propos.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

3185

Gérer le risque. Vous allez dire, on fait l'autoroute, tout est planifié, tout est beau, et quand vous allez arriver là, si ça coûte trois millions (3 M\$) de plus, ça coûtera trois millions (3 M\$) de plus!

PAR M. DONALD TURGEON:

3190 On a dit hier que dans les tracés, le coût n'avait pas été retenu comme un élément discriminant. Ce qu'on voulait, c'est d'améliorer la circulation et la sécurité sur le projet, et que le coût ne faisait pas – plus ou moins deux millions (2 M\$), c'était pas ça qui a fait retenir le tracé A4.

3195 D'ailleurs, ce qu'on propose, c'est le tracé qui est le plus dispendieux, mais c'est le tracé qui résout à long terme les problématiques qu'on a rencontrées sur la route 170 actuelle.

PAR LE PRÉSIDENT:

3200 Merci, monsieur Bergeron.

Nous allons prendre une brève pause et poursuivre immédiatement par la suite.

3205

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

3210

**REPRISE DE LA SÉANCE
DENIS GAGNON ET CHRISTIAN LEPAGE**

PAR LE PRÉSIDENT:

3215

Nous allons reprendre immédiatement en appelant le prochain participant, monsieur Denis Gagnon et son collègue, monsieur Christian Lepage.

Monsieur Gagnon, monsieur Lepage, on vous écoute!

3220

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

Alors rebonsoir, monsieur le Président.

3225

Tout à l'heure, on avait abordé la question de la grille des impacts, maintenant je voudrais préciser certaines questions à ce niveau-là. Je voudrais maintenant parler de la méthodologie employée pour la mesure comme telle.

3230

On a appris ce soir que, bon, c'est pas une méthode quantifiable, bon OK, ça, ça va, mais à la page 158 du rapport principal, on présente un tableau synthèse qui résume, je dirais, tous les avantages et désavantages pour chacun des scénarios, pour évidemment chacun des critères retenus.

3235

Maintenant, ce que j'aimerais savoir, c'est comment est-ce que la méthode permet de comptabiliser les avantages et désavantages, et comment est-ce que c'est traduit, ça, dans la grille des impacts.

3240

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Turgeon.

3245

PAR M. DONALD TURGEON:

Comme on a dit tout à l'heure, la grille, c'est des critères, on s'était déterminé cinq (5) critères qui, pour le ministère, étaient discriminants, et qu'on a priorisés. On a analysé chaque variante et on a donné un ordre de priorité à chaque variante.

3250

Donc il y a pas de méthode très, très scientifique. On a dit, pour la sécurité, c'est laquelle est la meilleure et laquelle est la pire, et les deux (2) autres qui sont entre les deux (2). Et la même chose pour améliorer la circulation.

Et après ça, pour les impacts, laquelle a le moins d'impact, est la première.

3255

Donc il y a pas de méthode – c'est un tableau qu'on utilise dans d'autres analyses, dans d'autres études d'opportunité aussi, pour essayer de savoir, en fonction des critères qu'on veut ou des correctifs qu'on veut apporter à une route, laquelle donne le meilleur effet sur les correctifs escomptés.

3260

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

D'accord, je vous remercie beaucoup.

3265

En fait, ma question, c'est plus au niveau de la page, j'avais dit 158, je m'excuse, c'est 159, la section 3.2.4, le choix de la variante. On présente une série d'avantages et de désavantages.

3270

Mais comment est-ce que c'est comptabilisé, comment est-ce que c'est mesuré pour en arriver à dire, bon, bien, au niveau de la grille d'impact, on lui attribue le rang 1.

C'est énuméré, est-ce que c'est compté, bon, il y a trois (3) avantage pour lui, il y en a dix (10) pour l'autre. Ou comment est-ce que c'est mesuré, tout ça.

3275

PAR M. DONALD TURGEON:

Bien, je reviens au tableau de l'acétate que vous nous avez fait présenter tout à l'heure, c'est les six (6) critères qui ont été établis. Pour nous, ce qui est important, je le répète, c'est les deux (2) premiers critères, donc la circulation et la sécurité. C'est ce qu'on veut améliorer. Si on peut pas améliorer ça, ça donne rien d'intervenir sur le réseau, parce qu'on investit mal les deniers publics.

3280

Donc les données sont quantifiables, vous pouvez les retrouver, les données, dans l'étude d'impact, comme quoi la variante A4 est la variante qui donne le meilleur effet sur la circulation et la sécurité.

3285

Et le reste, bien, c'était les impacts sur le milieu bâti, on essaie de trouver laquelle des variantes a le moindre impact.

3290

Sauf que si une variante a des impacts mineurs mais ne répond pas à corriger les problématiques, bien, elle est pas favorisée non plus.

3295

Si je prends la variante C, qui passe quatrième en circulation et en sécurité, même si les superficies agricoles cultivées, elle est deuxième, ça répond pas à nos besoins de base qui est d'améliorer la circulation et la sécurité dans ce tronçon de route.

Donc il faut quand même que les impacts, pour une variante qui est potentielle, en tout cas qui a un bon potentiel et qui corrige nos problématiques, trouver celle qui a le moins d'impacts, globaux.

3300

Mais au départ, on veut corriger une problématique, et il faut que notre variante et notre choix corrige la problématique qu'on a trouvée. Je me répète, je m'excuse, mais c'est comme ça qu'on l'a déterminée.

3305

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Lepage.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

3310

Bien en fait, c'est que j'obtiens pas la réponse que je recherche. C'est que pour en arriver à les présenter dans le tableau, ça a dû être traduit, ça a dû être comptabilisé, mais comment c'est fait, ça.

3315

Je vous réfère à la page 159 et suivantes, à la section "Choix de la variante". Il y a toute une série de critères qui est énumérée là-dedans, comment tout ça, c'est comptabilisé, là.

PAR M. DONALD TURGEON:

3320

Je vais vous faire un peu un résumé, c'est vraiment du quantitatif, à partir des tableaux qui sont dans l'étude d'impact.

Entre autres, si vous prenez la circulation, bien là, je me répèterai pas, la sécurité, c'est la variante A4 qui est la meilleure.

3325

Si on prend sur le milieu bâti, la variante C, qui est la route 170 à quatre (4) voies, les expropriations, c'est de quarante-sept (47) à cinquante-sept (57) résidences, deux (2) à trois (3) bâtiments publics et il y a des rapprochements pour vingt-six (26) résidences, tandis que la variante A4, c'est trente-six (36) à trente-neuf (39) résidences. Donc la variante A4 a presque vingt-cinq pour cent (25 %) moins d'expropriations, c'est facile à comprendre qu'elle est priorisée par rapport à la variante C.

3330

Donc c'est les données quantitatives qui sont dans les tableaux, soit pour les superficies en hectares, soit pour les nombre de résidences et bâtiments expropriés, ou sur les niveaux de service et les gains en sécurité.

3335

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

Là, vous me parlez de pourcentage, c'est-à-dire que ça aurait été transformé sous forme de pourcentage et en suite additionné?

3340

PAR M. DONALD TURGEON:

3345 Non, ça a pas été transformé. Je me suis peut-être mal exprimé, là. Ce que je voulais dire, c'est qu'une variante est beaucoup supérieure par rapport à l'autre mais en fait, c'est en nombre pur.

3350 Si vous avez quarante-sept (47) maisons dans la variante C d'expropriées et trente-six (36) dans la variante A4, pour nous, la variante A4 est avantagée, il y a moins d'impacts. C'est pour ça qu'elle est la deuxième, si on regarde au niveau du milieu bâti, après la variante A3. Parce que la variante A3 a vingt-six (26) résidences.

3355 Donc c'est vraiment numérique, et puis ces données-là peuvent se retrouver dans tous les tableaux de notre étude d'impact.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

3360 Une autre question, monsieur Gagnon ou monsieur Lepage?

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

3365 Bon, je vais poursuivre, si vous me permettez, monsieur le Président.

3370 Je vais maintenant aborder je dirais tout un autre thème qu'on avait commencé à aborder hier soir, c'est la question de l'organisation du territoire et de l'effet des différents scénarios sur l'aménagement du territoire, et je les pose parce que je profite de la présence des représentants de la MRC et de la Ville de Saguenay.

3375 Alors ma première question, c'est au niveau de la mesure des impacts, les effets sur le rôle et l'armature urbaine des arrondissements de La Baie, Laterrière et Chicoutimi, dans la Ville de Saguenay maintenant, et les effets sur l'assiette fiscale, est-ce qu'ils ont été analysés en détail.

PAR M. DONALD TURGEON:

3380 Il y a pas d'analyse spécifique à ce sujet.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

D'accord, je vous remercie.

3385 Maintenant, entre le choix de la variante A4 et la variante C, laquelle des deux (2) contribue le mieux à l'objectif de consolidation urbaine et de structuration de la Ville de Saguenay, parce qu'on avait parlé des orientations dans le schéma ou dans la nouvelle version éventuelle du schéma, tout ça, alors laquelle des deux (2) variantes contribue le mieux à cet objectif-là de consolidation urbaine et pourquoi.

3390

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Au niveau de la Ville de Saguenay, est-ce que la question est claire, monsieur Poitras?

3395

PAR M. DANIEL POITRAS:

3400 Oui. En fait, à mon sens, il faut comprendre, comment je pourrais dire, l'organisation de Ville de Saguenay, madame l'a mentionné hier, le CLD a fait des études et une des caractéristiques de Ville de Saguenay, c'est qu'entre les arrondissements, il y a une très forte interrelation, et c'est une des raisons pour lesquelles il y a eu fusion, et ces interrelations-là ne sont pas dues au réseau routier mais sont dues à la présence de la grande industrie, qui est un peu répartie partout sur le territoire, ce qui crée beaucoup de déplacements et beaucoup aussi d'effets économiques.

3405

3410 Et à notre sens, avec les problèmes qu'on connaît actuellement au niveau de la circulation lourde notamment, nous, on pense que l'autoroute va améliorer largement ce que vous appelez la structuration de l'ensemble du milieu, d'une part pour régler les problèmes de circulation lourde et d'autre part pour encore développer l'interrelation qu'il y a entre les différents arrondissements.

3410

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Rhéaume du ministère des Régions.

3415

PAR Mme LISON RHÉAUME:

3420 Je me permettrais juste de compléter ça, de repartir également d'un élément qui a été amené par Ville de Saguenay tout à l'heure, dans le début de leur présentation, et également un élément que j'ai apporté hier.

3420

3425 Bon, on a abordé la question finalement des flux commerciaux entre les différents pôles, tout à l'heure les gens de Ville de Saguenay nous ont parlé de l'intérêt sur le plan du développement économique pour les échanges entre les entreprises et disons l'amélioration des situations, l'utilisation comme au maximum de l'ensemble des facilités en améliorant la fluidité du transport, donc à la fois pour les entreprises, les entreprises de Jonquière ou de Chicoutimi qui peuvent ainsi utiliser finalement par exemple les infrastructures portuaires ou celles liées à l'aéroport et tout ça.

3425

3430 Sauf que ce que je me suis rendue compte tout à l'heure, c'est qu'on a tendance, et c'est normal, parce qu'on parle du tronçon Chicoutimi-La Baie, on a tendance à concentrer un peu comme notre réflexion sur juste les échanges commerciaux ou les échanges au niveau des entreprises, le transport des entreprises, dans le tronçon Chicoutimi-La Baie, mais ce qu'il faut voir, c'est que c'est une autoroute Alma-La Baie.

3435 Ça s'inscrit dans un axe de développement, un axe donc de transport qui permet la fluidité des transports et des échanges commerciaux, et des échanges également du transport, donc de la fluidité, pour les entreprises dans l'ensemble ou dans une grande part de la région.

3440 Ça facilite aussi les échanges entre un pôle, qui est La Baie, et un autre pôle qui est le Lac-Saint-Jean, et c'est l'ensemble finalement du territoire qui peut comme en bénéficier.

3445 Donc juste une précision, pour éviter aussi qu'on concentre trop notre réflexion sur le bout de tronçon qu'on voit à l'heure actuelle, mais qu'on réfléchisse aussi à l'ensemble des opportunités de développement, pour à la fois pas juste entre Chicoutimi et La Baie, mais également entre La Baie-Jonquière, entre La Baie-Larouche, La Baie-Alma, et vice versa, donc pour l'ensemble des pôles qui sont concernés.

PAR LE PRÉSIDENT:

3450 Très bien.

Nous allons vous demander de vous réinscrire, vous avez d'autres questions.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

3455 Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

3460 Nous invitons maintenant, le prochain c'est monsieur Christian Lepage.

Ah, vous avez trouvé un truc?

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

3465 On va profiter un peu de la salle est un peu plus vide qu'hier soir, disons.

PAR LE PRÉSIDENT:

3470 Vous avez raison pour ça.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

3475 Est-ce que c'est possible que monsieur Gagnon poursuive sur ses questions à lui?

PAR LE PRÉSIDENT:

3480 On va le permettre à titre exceptionnel, compte tenu que vous êtes toujours venus à deux (2), compte tenu également que la liste n'est pas si longue en arrière de vous, non plus. Pour ces raisons-là.

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

3485 Je vous remercie.

PAR M. DENIS GAGNON:

3490 On vous remercie, et puis on pose souvent des questions parce qu'on représente, là, une cinquantaine, une quarantaine de commerces, ça fait que c'est toujours nous autres qui les posent mais...

PAR LE PRÉSIDENT:

3495 Non, non, c'est votre droit. Il y avait pas de commentaire sur le nombre.

PAR M. DENIS GAGNON:

3500 J'avais peut-être un élément de précision, c'est pas une question, mais dans le rapport déposé par le ministère, il disait que la conjoncture économique actuelle ne laissait pas entrevoir, à la page 77, non, excusez, pas à la page 77! Je reviendrai avec cet élément de précision là, excusez.

3505 Lorsque j'ai parlé tout à l'heure au niveau des DJMA qui étaient disponibles, monsieur Turgeon nous a dit qu'il y avait six (6) données, six (6) séries de disponibles qui ont été déposées cet après-midi. Est-ce que c'est exact?

PAR LE PRÉSIDENT:

3510 Monsieur Turgeon.

PAR M. DONALD TURGEON:

3515 C'est pas six (6) séries de données, c'est les données de comptage à six (6) intersections qui ont été effectués en 1998.

3520 C'est une série de données, on a fait des comptages à l'intersection de la route 170 et l'avenue du Port à La Baie, en 98, le 8 de juin et le 11 de juin; des comptages avec l'intersection de l'entrée Uniboard, la 170 avec le chemin de Ligne-Bagot, le chemin Saint-Roch et Sainte-Famille, il y a eu un comptage en 98 et il y a un comptage en l'an 2000.

Ça fait pas référence à la liste que vous aviez demandée la semaine dernière, via votre consultant.

3525 **PAR M. DENIS GAGNON:**

OK. Mais cette liste-là, est-ce que c'est elle qui résume les augmentations moyennes du tronçon, du deuxième tronçon ou c'est pas celle-là. Je voudrais être sûr parce qu'on voudrait...

3530 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Turgeon.

PAR M. DENIS GAGNON:

3535

Excusez, vous savez lequel je veux parler? C'est section du trafic 170-350, à l'est de l'intersection du chemin de l'Église.

PAR M. DONALD TURGEON:

3540

Les données que vous avez en votre possession sont les données qui sont par les boucles de détection qu'on relève, qui sont dans le pavage, et qu'on fait un relevé annuel depuis – bien, pas annuel depuis 74, parce qu'il y a des périodes que c'était aux trois (3) ans ou aux deux (2) ans. Mais ça, c'est des données qui sont relevées à un endroit précis, qui est à l'est de l'intersection de la route 170, et c'est un relevé.

3545

Tandis que l'autre que j'ai déposé cet après-midi, c'est six (6) relevés à une intersection, donc qui sont des relevés manuels, faits avec des êtres humains et non une machine, qui comptent les entrées et les sorties de véhicules, les mouvements des véhicules aux intersections. Qui, pour moi, est plus précis qu'un équipement qui peut peut-être détecter un véhicule et peut-être pas détecter le suivant, dépendant si les véhicules sont assez rapprochés.

3550

Donc ça, ce que vous avez en votre possession, c'est une liste des relevés de circulation qui sont faits avec un appareil, un appareil électronique.

3555

PAR M. DENIS GAGNON:

Mais qui est pas fiable?

3560

PAR M. DONALD TURGEON:

Bien, il est pas fiable, c'est les données qu'on a, vous changerez pas les données, c'est les données que notre appareil nous donne.

3565

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Turgeon...

3570

PAR M. DONALD TURGEON:

C'est les données qu'on possède.

PAR LE PRÉSIDENT:

3575

Très bien.

Votre question, monsieur Gagnon.

3580

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

C'est toujours sur la question de ces séries-là, il y a trois (3) segments, elles sont où les autres données? C'est parce qu'on aimerait avoir les données complètes.

3585

Là, vous me parlez de données manuelles, on les a pas non plus, est-ce que c'est possible de les avoir toutes?

PAR M. DONALD TURGEON:

3590

Les données de circulation qui sont à l'étude d'impact, les volumes de circulation sont relevés, vous avez les données de l'étude d'impact, c'est les données qui ont été faites avec l'enquête origine-destination, également des données qui ont été relevées manuellement, par des personnes qui relevaient la circulation en même temps que les intervieweurs posaient des questions aux automobilistes.

3595

PAR LE PRÉSIDENT:

Votre question, c'est : est-ce qu'il y a d'autres données qui ont été prélevées, qui ont pas été rendues publiques présentement?

3600

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

C'est complet, finalement, si je comprends bien, elles ont toutes été déposées, ces données-là qui apparaissent dans le document de l'enquête O-D, c'est ça?

3605 **PAR M. DONALD TURGEON:**

Les données de l'enquête O-D, les résultats de l'enquête O-D sont dans l'étude. Vous avez les trois (3) segments avec les volumes de circulation qui ont été relevés, en 1999.

3610 **PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:**

En 99. Mais nous, c'est la série chronologique depuis 74.

PAR M. DONALD TURGEON:

3615

On est parti de la donnée de 99, relevée manuellement, pour établir les volumes de circulation en tronçon.

3620

Le ministère ne possède pas des comptages ou des cycles de boucles à tous les cinq kilomètres (5 km); entre La Baie et Chicoutimi, on a un endroit avec un site de comptage, et on vous a fait parvenir la semaine dernière les données...

PAR M. CHRISTIAN LEPAGE:

3625

Ce que je comprends pas...

PAR LE PRÉSIDENT:

3630

Un instant. Adressez-vous à moi, s'il vous plaît, un à la fois. Sinon, on va enlever un micro, parce que c'est trop compliqué, là.

PAR M. DENIS GAGNON:

3635

Monsieur le Président, vous me dites que vous vous êtes basés plus sur les données comptées à la main, en 98, que sur ces données-là, pour vos prévisions d'augmentation de deux point cinq pour cent (2,5 %) par année. Oui, non?

PAR LE PRÉSIDENT:

3640

Monsieur Turgeon, voulez-vous juste résumer votre réponse.

PAR M. DONALD TURGEON:

3645

Ce que je vous dis, c'est que le tableau que vous avez, les données 74 à 2001 sont les données qui correspondent au pourcentage d'augmentations qui sont prévues, je pourrais peut-être vous trouver la page dans l'étude, qui sont à l'article 1-4.2 de la page 16 de l'étude.

Ces données-là que vous avez, le quatre point huit pour cent (4,8 %) et le trois point cinq (3,5 %) sont tirées du tableau, vous pouvez valider.

3650

PAR LE PRÉSIDENT:

Et vont dans le même sens?

3655

PAR M. DONALD TURGEON:

Vont dans le même sens.

3660

Les autres données qui divisent le tronçon Chicoutimi-La Baie en trois (3) sections de trafic sont des données qui ont été relevées en 1999, vous avez d'ailleurs sur les cartes la date des relevés, par la compagnie qui était mandatée pour faire l'enquête origine-destination.

PAR LE PRÉSIDENT:

3665

Très bien.

Votre seconde question.

PAR M. DENIS GAGNON:

3670

Hier, vous me répondiez, je veux être sûr de préciser la réponse, qu'un quatre (4) voies divisées à chaussées séparées pouvait répondre à un débit, un DJMA, un trafic journalier moyen de vingt mille (20 000) véhicules par jour, environ.

3675

PAR LE PRÉSIDENT:

Et votre question, c'est quoi?

PAR M. DENIS GAGNON:

3680

Non, mais je veux être sûr que...

PAR LE PRÉSIDENT:

3685

Ça, ça a été dit hier. Non, mais c'est parce qu'on va essayer de gagner du temps également, là. Je veux simplifier la vie, là.

On peut pas, à chaque fois, revenir sur hier comme ça, on l'a dans les transcriptions. Je vous le dis, en gros, c'est ça, je suis intervenu hier pour demander si c'était ça, oui.

3690 Mais monsieur Turgeon a précisé qu'il y avait d'autres considérations également à prendre en compte, c'était pas juste la donnée de circulation mais c'était également les données de sécurité, ultimement.

C'est pour ça que je vous dis, amenez votre question, c'est quoi votre question.

3695

PAR M. DENIS GAGNON:

Ma question : est-ce qu'il y a d'autres quatre (4) voies divisées, dans la province de Québec, qui ont des débits journaliers supérieurs à vingt mille (20 000) et puis qui sont conformes. Est-ce que ça existe.

3700

PAR LE PRÉSIDENT:

La question est claire, la question est claire.

3705

Monsieur Turgeon.

PAR M. DONALD TURGEON:

La réponse sera peut-être pas si claire, parce que les débits de circulation, les niveaux de service, c'est fonction des routes, oui, des quatre (4) voies, oui, des nombres d'accès et des nombres d'intersections.

3710

Ça fait qu'on ne peut pas dire, si une route a un quatre (4) voies et puis ça prend vingt mille (20 000) véhicules, et l'autre a quatre (4) voies et vingt mille (20 000) véhicules également, ils ont le même niveau de service.

3715

Il y a tout ce qui rentre en conflit avec la circulation, donc les entrées, les sorties des résidences.

3720

Si on a un quatre (4) voies non-accès, comme on veut proposer dans la variante A4, le niveau de service est meilleur que quatre (4) voies de la variante C, avec des accès tout le long du parcours.

3725

Donc la réponse, c'est variable, ça dépend du type, et la géométrie, et du nombre d'intersections le long du réseau.

PAR LE PRÉSIDENT:

Votre troisième question, monsieur Gagnon.

3730

PAR M. DENIS GAGNON:

3735

Je veux être sûr, je vas encore revenir un peu sur ma même question, mais je parle toujours d'un quatre (4) voies divisées à accès contrôlés, là, avec un terre-plein entre les deux (2). Parce que moi, selon l'information que j'ai, il y a des quatre (4) voies divisées qui ont vingt-cinq mille (25 000) véhicules par jour, ils sont conformes.

3740

Est-ce que c'est possible, est-ce que c'est exact que dans la province de Québec, il y en a qui ont...

PAR LE PRÉSIDENT:

3745

Monsieur Gagnon, on va reposer la question autrement. Quelles sont les conditions qui font qu'un quatre (4) voies séparées, avec accès limités ou relativement limités, peut avoir un débit de circulation de DJMA supérieur à vingt (20 000), qui peut aller à vingt-cinq (25 000) ou autrement; quelles sont les conditions.

3750

PAR M. DONALD TURGEON:

3755

Comme je viens de vous dire, monsieur le Président, la route dans un tronçon droit, le même tronçon, s'il a la même largeur et la même géométrie, qu'il soit ici ou ailleurs, va supporter le même volume de circulation, pour le même niveau de service.

Sauf que ce qui rentre en ligne de compte, c'est les intersections et les accès. Ça, c'est très important.

3760

Donc pour répondre à la question, c'est un niveau de service, ce calcul pour un bout de route, et on peut pas le comparer à un autre, parce que l'autre route est différente.

3765

On a différentes données à rentrer dans les calculs, qui fait que le calcul de niveau de service, on peut pas dire telle route a vingt mille (20 000) et l'autre a vingt mille (20 000), elles sont toutes les deux (2) comparables. Il y a d'autres données, dont les accès, qui rentrent beaucoup en ligne de compte.

PAR LE PRÉSIDENT:

3770

Est-ce que je traduis bien votre interprétation en disant que les accès et les intersections peuvent être des obstacles à la libre circulation des véhicules, contraignent la fluidité de circulation et amènent un volume, parce qu'on repart d'en bas et on remonte en haut pour la circulation, et peuvent amener un volume différent de véhicules automobiles.

3775

Je crois comprendre que c'est ça?

PAR M. DONALD TURGEON:

3780 Oui, des intersections peuvent modifier les volumes de circulation, si vous avez une intersection majeure. L'ajout de feux de circulation, pour permettre la sortie des véhicules qui sont sur les routes transversales, va amener aussi une diminution de niveau de service sur la route principale. C'est sûr, on prend du temps sur la route principale pour donner aux routes transversales.

3785 Donc il y a beaucoup de facteurs qui rentrent en ligne de compte. Et on a déterminé nos niveaux de service, dans notre étude d'impact, en fonction de la géométrie de la route 170 à quatre (4) voies.

3790 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais ça veut aussi dire qu'un tronçon qui aurait aucun accès, ou qu'il y aurait une limite absolue des accès, qu'il y aurait pas d'intersections, avec ou sans feux, avec ou sans arrêts, va être différente en termes de volume de circulation de celle à côté où là, il va y avoir une multitude – et j'imagine que plus on augmente le nombre d'accès, plus on augmente le nombre d'intersections, peu importe le type, on diminue en proportion la fluidité et le nombre, le volume de circulation.

3800 **PAR M. DONALD TURGEON:**

Vous avez parfaitement raison.

3805 C'est la grosse différence entre la variante C et la variante A4. La variante A4 n'a pas d'accès, est contrôlée par des échangeurs à niveau, et la variante C a des accès avec des intersections, ce qui fait que ça pénalise le niveau de service.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

3810 On vous remercie pour les questions, on vous demande de continuer à vous inscrire.

3815

YVON SIMARD

PAR LE PRÉSIDENT:

3820 On invite probablement le dernier participant pour ce soir, monsieur Yvon Simard.

PAR M. YVON SIMARD:

3825 Rebonsoir. Monsieur le Président, Ville de Saguenay a déposé sa résolution nous disant qu'elle a l'intention de respecter la zone agricole permanente dans son schéma d'aménagement.

PAR LE PRÉSIDENT:

3830 Tel qu'entendu dans les dernières années.

PAR M. YVON SIMARD:

Oui, tel qu'entendu à la deuxième version.

3835 Est-ce que le rapport du BAPE pourrait inclure, est-ce que vous pourriez inclure, dans vos recommandations, le respect de cette résolution.

PAR LE PRÉSIDENT:

3840 La question est hypothétique, on n'est pas rendu là dans le raisonnement, on est encore moins rendu dans la rédaction, je pense que vous le comprenez.

3845 Mais à une question hypothétique, je vous dirais, c'est certainement possible, mais j'en prends aucun engagement présentement, ne sachant pas comment la Commission va analyser et digérer toute l'information.

3850 Mais c'est certainement quelque chose qui est envisageable. Mais je veux que ce soit bien clair, question hypothétique, réponse hypothétique. Mais c'est pas quelque chose qui est strictement impossible à penser.

PAR M. YVON SIMARD:

3855 OK. Et ma deuxième question va au ministère de l'Environnement, est-ce que le ministère de l'Environnement, dans son décret, peut inscrire une recommandation, bien, pas une recommandation mais est-ce que ça peut être une condition inscrite au décret, ce respect de la zone permanente par Ville de Saguenay.

PAR LE PRÉSIDENT:

3860 Monsieur Chatagnier.

PAR M. HERVÉ CHATAGNIER:

3865 C'est-à-dire, monsieur le Président, que le décret est émis au promoteur, le ministère des Transports, et les conditions qui sont dans le décret sont nécessairement applicables au

ministère des Transports. Et dans ce contexte-là, on peut difficilement mettre une condition qui s'applique à un tiers.

PAR LE PRÉSIDENT:

3870

La réponse est claire.

Monsieur Simard.

3875

PAR M. YVON SIMARD:

Merci, monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

3880

Très bien.

Nous allons terminer ce soir sur cette dernière intervention, je vous remercie encore une fois.

3885

Je le répète, demain après-midi, congé de devoirs, congé de leçons. Par contre demain soir, on continue et on vous indique qu'il y avait quelqu'un qui viendrait nous parler des sels de déglçage en début de séance, et on va compléter le questionnement, compte tenu qu'un certain nombre de participants ont manifesté leur intérêt également pour demain soir, ce qui devrait être, fort probablement, la dernière séance de l'audience publique de la Commission.

3890

On vous remercie et à demain soir, dix-neuf heures (19 h), ici même.

3895

SÉANCE AJOURNÉE AU 1^{ER} MAI 2002
À DIX-NEUF HEURES (19 H)

3900

Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la traduction fidèle et exacte de mes notes sténographiques.

3905

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.