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 4

Séance tenue le 1er mai 2002, à 19 h
Centre socioculturel Au Vieux Théâtre
300, boulevard Grande-Baie nord,
La Baie

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 1er MAI 2002
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT 1
DÉPÔT DE DOCUMENTS 1
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR 2
DÉPÔT DE DOCUMENTS 5
PÉRIODE DE QUESTIONS
M. DENIS GAGNON 7
M. YVES RHEAULT 21
M. GILLES MORASSE 27
PRÉSENTATION DE ENVIRONNEMENT CANADA 33
REPRISE DE LA SÉANCE
QUESTIONS DE LA COMMISSION 44
M. YVES RHEAULT 45
M. ÉRIC BERGERON 48
QUESTIONS DE LA COMMISSION 77
MOT DE LA FIN 89

SÉANCE DU 1er MAI 2002

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir! Nous allons commencer cette quatrième séance de la première partie de l'audience publique qui porte sur le projet d'amélioration de la liaison routière Chicoutimi-Laterrière-La Baie par le ministère des Transports du Québec.

Vous donner les règles rapidement, au tout début. Nous sommes toujours dans la première partie d'audience publique, c'est donc au moyen de questions que nous allons aller chercher des réponses, des informations, des faits sur le dossier.

Le moyen d'y parvenir, c'est de vous inscrire auprès du personnel de la Commission à l'arrière, à la table de la Commission. Nous vous invitons dans l'ordre d'inscription.

Les questions sont adressées à la présidence, on vous demande d'éviter les échanges directs, participants, personnes-ressources ou avec le promoteur.

Nous limitons le nombre de questions à trois (3), en vous demandant de vous réinscrire si besoin est. D'éviter les préambules.

Et comme vous avez pu le constater depuis trois (3) jours, la Commission intervient au travers vos questions pour aller chercher des éléments d'information également.

On vous invite à continuer à maintenir ce climat tout à fait serein, tel qu'on a pu le constater depuis lundi soir dernier.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous allons demander s'il y a dépôt de documents de la part du promoteur. Monsieur Turgeon.

PAR M. DONALD TURGEON:

Le promoteur va déposer un document de travail pour comparer le pourcentage d'augmentation de la circulation dans l'ensemble du Saguenay, tiré du diagnostic du plan de transport, et ceux du tronçon en question, l'étude actuelle.

On va également déposer le calcul du temps de parcours dont il a été fait référence hier.

Et l'influence prévisionnelle pour le calcul du DJMA, nous allons, si vous permettez, faire une petite présentation de quatre-cinq (4-5) acétates, pour expliquer pourquoi le ministère privilégie deux point cinq pour cent (2,5 %) d'augmentation de circulation pour les prochaines années. Et ce document-là est déjà déposé.

Et l'explication de l'écart de 1995, on va en parler dans la présentation, à l'effet qu'on n'a pas d'explication. C'est des données qui ont été faites par le compteur et on n'est pas capable de justifier l'écart.

Mais on vous dira qu'on peut éliminer cet écart-là pour abaisser un peu les projections de circulation.

PAR LE PRÉSIDENT:

D'autres documents?

PAR M. DONALD TURGEON:

Non, c'est tout.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous nous avez demandé si vous pourriez faire la présentation sur les données de DJMA, on vous invite à le faire immédiatement si vous êtes prêts à le faire.

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

PAR M. DONALD TURGEON:

Pour débuter, monsieur le Président, le calcul de volume de circulation est influencé par plusieurs facteurs; il y a le transport des marchandises et le transport des personnes. Le transport des marchandises est influencé par la situation économique et la structure industrielle.

Nous avons une région d'exploitation de ressources, donc ça implique beaucoup de camionnage et de transport de marchandises.

Du côté du transport des personnes, il y a les habitudes de transport qui entrent en jeu, il y a le nombre de ménages comme je vous parlais précédemment dans les autres audiences, le nombre de permis de conduire aussi qui est émis, qui est en croissance, le nombre de véhicules

immatriculés, la situation économique, la dispersion sur le territoire qui fait qu'on se déplace plus, on parcourt plus de kilomètres; et enfin, le volume de population.

Donc le volume de population est un intrant, mais on n'a pas de formule magique pour dire, on met le volume de population et ça donne, au bout, un accroissement.

Donc je vais vous expliquer, dans la présentation qui suit, d'où le ministère, c'est quoi la procédure que le ministère applique pour déterminer deux point cinq pour cent (2,5 %) d'augmentation pour les prochaines années.

Le premier, c'est le tableau qu'on a déposé hier, c'est le même tableau qui a été remis aux intervenants, c'est le tableau du site de comptage qui est nommé 170-350, près de l'intersection du chemin de l'Église à Laterrière, dans le secteur Laterrière, sur la route 170.

Donc on a les DJMA qui ont été mesurés de 1974 jusqu'à 2001. On va avoir ces DJMA mis sur une carte.

On voit ici les DJMA qui sont mis sur un graphique. Le point qui était en question hier est le point de 1995, qui est beaucoup plus élevé que les autres points. Nous n'avons pas, malgré les recherches, pu expliquer ce point-là.

Donc le ministère élimine ce point de calcul pour les prévisions futures.

Il y a également, les intervenants hier soir faisaient référence que de 1996 à 2000, ça semblait stable. La justification de cette supposée stabilité, on voit qu'en 96, c'est plus élevé qu'en 2001; 97, ça diminue et 98, ça diminue également.

Les données de 96 ont été relevées le 14 août 1996, soit un mois après les inondations de juillet. On voit ici que ça concorde à peu près avec les dates de travaux de reconstruction. Il y a beaucoup de travaux qui ont été effectués en 96, il y a eu d'autres travaux effectués en 97 et en 98, quelques travaux.

Donc les trois (3) années, de 96-97 et 98, semblent surreprésentées dues aux échanges entre les pôles, qui ont sûrement été influencés à la hausse par les travaux de reconstruction.

Nous avons donc, pour un peu lisser notre courbe, éliminé 95-96-97 et 98.

Nous avons une courbe qui présente les projections de circulation. Cette courbe nous donne trois pour cent (3 %) d'augmentation pour les années futures, en éliminant les années exceptionnelles. Et dans notre étude, le ministère a prévu deux point cinq pour cent (2,5 %).

Si on n'élimine pas 1995-96-97 et 98, nous avons, sur la courbe de projection future, trois point quatre pour cent (3,4 %) d'augmentation, pour les prochaines années.

Donc le ministère, en pensant qu'il y aurait peut-être un effet de la diminution de la population, on a ramené notre prévision de trois (3 %) à deux point cinq pour cent (2,5 %); c'est le pourcentage qui est présenté dans l'étude d'impact.

On parlait tout à l'heure que la population était un des éléments qui entre, qu'il faut tenir compte, mais qu'on ne peut pas chiffrer et arriver avec une formule mathématique, et arriver avec une donnée statistiquement fiable. Nous avons fait une comparaison avec la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean et les volumes de circulation sur la route 170.

Peut-être qu'au niveau d'une région, la population et le volume de circulation peut être assez semblable, mais la route 170 étant une route qui supporte beaucoup l'industrie, le commerce et l'économie régionale, elle se comporte très différemment du volume de population.

De 1971 à 1981, au niveau du Saguenay-Lac-Saint-Jean, il y a eu une augmentation de dix pour cent (10 %) de la population. Au niveau de la MRC du Fjord, une augmentation de onze pour cent (11 %). Et pendant la période de 74 à 82, qui était légèrement différente mais comparable, l'augmentation des volumes de circulation sur la rouge 170 était de sept point deux pour cent (7,2 %); ça donne l'équivalent de point neuf pour cent (0,9 %) par année, pour cette période.

Entre 1981 et 1991, la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean a augmenté de point sept pour cent (0,7 %); la population de la MRC a augmenté de un point quatre pour cent (1,4 %), la MRC du Fjord. Et les volumes de circulation sur la route 170, pendant la même période, ont augmenté de quarante-sept pour cent (47 %). Donc c'est très différent des volumes de population, on peut pas faire de corrélation. Ce qui donne une augmentation de quatre point quatre pour cent (4,4 %), à peu près, annuelle.

Pour la période de 91 à 96, il y a eu une diminution de la population, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, de point deux pour cent (0,2 %); une diminution dans la MRC du Fjord de point cinq pour cent (0,5 %). Et une augmentation de circulation sur la route 170 de trente-cinq point huit pour cent (35,8 %). Ce qui donne six point trois pour cent (6,3 %) annuellement.

Et on vient d'avoir les chiffres de Statistiques Canada, pour les chiffres de 2001. Donc entre 96 et 2001, au niveau de la population du Saguenay-Lac-Saint-Jean, une diminution de deux point neuf pour cent (2,9 %); au niveau de la MRC du Fjord, une diminution de trois point deux pour cent (3,2 %). Et nous avons, pour la même période, une augmentation de vingt point sept pour cent (20,7 %), pour le volume de circulation sur la route 170. Ce qui donne approximativement trois point deux pour cent (3,2 %) de projection de trafic pour les six (6) dernières années.

Donc le trois point deux (3,2 %) est encore supérieur à notre deux point cinq pour cent (2,5 %) que l'on propose dans l'étude. Le point sept pour cent (0,7 %), on s'est mis une marge de manœuvre, peut-être que la population peut avoir une certaine influence, mais c'est seulement qu'un des éléments qu'il faut tenir compte dans les calculs de prévisions de circulation.

Donc on voit, même si la population diminue, les volumes de circulation augmentent sur la route 170, quand même.

C'est tout ce que j'ai pour la petite présentation.

PAR LE PRÉSIDENT:

Une seule question de précision, pour bien comprendre.

Donc quand on regarde la projection à partir du premier graphique, la différence je dirais même entre 95-96-97-98, pour vous, vous avez identifié qu'un facteur probable, je reprends vos termes, ça pourrait être l'achalandage consécutif et en même temps que les travaux suite aux inondations.

Est-ce qu'il y a d'autres éléments que vous pensez qui peuvent embarquer comme explicatifs?

PAR M. DONALD TURGEON:

Il y a peut-être d'autres éléments, mais je peux vous donner un élément qui touche vraiment le ministère, qu'on connaît les données. En 96-97, le ministère a investi vingt-quatre millions (24 M$) en travaux de reconstruction; en 97-98, dix point six millions (10,6 M$); en 98-99, six point cinq (6,5 M$).

Donc on voit, ce qu'on a investi, j'imagine que les municipalités et les compagnies qui ont été affectées par les inondations de juillet 1996, ont investi sensiblement dans la même période.

Donc ça décroît et c'est assez comparable, je pense, au volume de circulation sur la route 170.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Turgeon.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous continuons le tour des tables en demandant aux personnes-ressources qui ont des documents à déposer de bien vouloir le faire immédiatement.

En même temps, on va souhaiter la bienvenue à une nouvelle personne-ressource, monsieur Breton d'Environnement Canada.

PAR M. LOUIS BRETON:

Bonsoir, monsieur le Président. J'aimerais déposer cinq (5) documents.

Le premier, c'est le rapport d'évaluation des sels de voirie, c'est un document, un rapport conjoint, Environnement Canada-Santé Canada, qui a été fait dans le cadre des listes de substances d'intérêt prioritaire en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Le deuxième document, c'est le communiqué qui a accompagné le dépôt de ce document-là, un communiqué de décembre 2001.

J'ai inclus également le résumé qui a apparu au niveau de La Gazette du Canada, lors du dépôt du rapport.

Le quatrième document, c'est une fiche d'information globale sur un peu le pourquoi de cette étude sur les sels de voirie.

Et en terminant, un document questions-réponses pour aider les gens à comprendre la problématique des sels de voirie.

Ces documents-là sont papiers et électroniques, à l'exception du rapport où j'ai été obligé de faire photocopier quelques parties étant donné que le document était très volumineux.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est très bien.

Est-ce qu'il y a une autre personne-ressource qui a des documents à déposer, je pense à la nouvelle Ville de Saguenay. Monsieur Poitras.

PAR M. DANIEL POITRAS:

Nous avons quatre (4) documents à déposer, qui nous ont été demandés hier.

Le document 1, c'est le premier projet de schéma d'aménagement révisé, janvier 98, copie des textes sur les grandes affectations et copie du plan des grandes affectations du territoire.

Je voudrais préciser qu'on a parlé du tracé A3, qui était peut-être identifié au premier projet de schéma, il y a pas d'identification de tracé au premier projet. Parce que le premier projet a été

rédigé en 97, et c'est au début de 99 que le ministère des Transports a commencé à rediscuter du projet d'autoroute.

Cependant, comme mentionné, les discussions ont débuté sur le tracé A3.

Le deuxième document, c'est le règlement et la résolution concernant le contrôle intérimaire applicable aux territoires touchés par les pluies diluviennes des 19 et 20 juillet 96. Cependant, nous n'avons pu inclure la cartographie qui vient avec le règlement, compte tenu qu'il y a quatre (4) planches et le traceur va pas assez vite pour toutes les imprimer; normalement demain ou vendredi, on devrait toutes les avoir. Cependant, vous avez un extrait de ces cartes-là sur les documents qu'on vous a présentés hier pour la partie de l'autoroute.

Le troisième document, c'est le plan d'urbanisme de Ville de La Baie, août 91, copie du plan de réseau de circulation secteur rural, identification d'un tracé pour l'autoroute projetée, qui est le tracé qui a été fixé fin des années soixante-dix-début des années quatre-vingt par le ministère des Transports, pour une étude d'impact.

Et le document 4, Ville de La Baie, permis de construction; les permis de construction qui ont été émis en 99-2000-2001, sur les lots 371, 372 et 373.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci, monsieur Poitras.

Avant d'inviter un premier participant, j'aimerais vous signaler que comme c'est la dernière séance, nous allons prendre toutes les questions, évidemment, mais on va également se réserver un peu de temps, peut-être un peu plus tard, pour évacuer un certain nombre de questions d'ordre technique qui restent sur certains sujets, je pense au bruit, je pense à certains éléments sur le suivi, à moins que ces thèmes-là soient abordés, évidemment, on va en profiter en même temps.

Et on va également procéder, un peu plus tôt tantôt, à une présentation qui avait été annoncée également au début de la semaine sur les sels de déglaçage, pour tenir compte de la présence d'une personne-ressource, monsieur Breton, et d'entendre également, au niveau du promoteur, le ministère des Transports du Québec, la position du promoteur sur les sels de déglaçage.

PÉRIODE DE QUESTIONS
DENIS GAGNON

PAR LE PRÉSIDENT:

Maintenant, nous allons inviter un premier participant, qui est en attente d'hier, c'est monsieur Yvon Simard, que je ne vois pas.

À ce moment-là, ce qu'on va faire, on va inviter le prochain, c'est-à-dire monsieur Denis Gagnon.

Bonsoir monsieur Gagnon.

PAR M. DENIS GAGNON:

Bonsoir monsieur le Président.

Ma première question a sujet au rapport fait ou demandé par le ministère des Transports au niveau de l'impact sur les entreprises. Lors de leur présentation, au tableau 24, le ministère des Transports dit que pour apporter une mesure d'atténuation, il avait positionné un échangeur à la hauteur du Paysan, dans le secteur plus Chicoutimi.

Sauf que dans l'étude de Leblond et Bouchard, il y en a déjà un échangeur là. Ça fait qu'il est pris en compte dans l'impact négatif sur les entreprises.

Ça fait que je me demandais pourquoi qu'on le voyait comme mesure d'atténuation, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Turgeon.

PAR M. DENIS GAGNON:

Je sais pas si vous comprenez bien ma question.

PAR M. DONALD TURGEON:

C'est qu'on a ajouté un échangeur, les premières discussions qu'on a eues avec les municipalités, il y avait pas d'échangeur dans ce secteur-là puisqu'on était très rapproché de l'échangeur du boulevard Talbot.

Donc dans nos critères, dans nos normes, c'était un échangeur qui était trop rapproché. Et après les discussions qu'on a eues avec les municipalités, les premières discussions, il y a eu un échangeur qui a été ajouté; et monsieur Leblond était au courant qu'il y avait un échangeur, donc il en a tenu compte dans son étude.

PAR M. DENIS GAGNON:

OK, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être une question, si vous permettez, monsieur Gagnon.

Monsieur Turgeon, vous abordez des critères de distance par rapport aux échangeurs. Règle générale, c'est quoi, pouvez-vous nous faire un topo?

PAR M. DONALD TURGEON:

Je vais vous le dire de mémoire, il me semble que c'est environ cinq kilomètres (5 km), en rural, entre les échangeurs. Et dans ce cas-là, on a à peu près peut-être deux kilomètres et demi (2 ½ km), là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Une sous-question de ma part, si vous permettez, monsieur Gagnon.

C'est quoi la distance entre l'échangeur Bagotville ou Grande-Anse avec celui du raccordement La Baie?

PAR M. DONALD TURGEON:

Le projet a environ treize kilomètres (13 km) de long, Grande-Anse est à peu près en plein centre. Donc on a environ six kilomètres (6 km).

Si vous voulez, on peut vous le sortir sur la carte plus précisément, mais Grande-Anse est à peu près en plein centre du tracé.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous considérez qu'il est à l'intérieur de votre critère de distance?

PAR M. DONALD TURGEON:

Oui. Et c'était difficile de le mettre ailleurs, c'est le seul endroit qu'on a une route qui donne accès au port de Grande-Anse, il fallait en situer un à l'accès de Grande-Anse.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

Monsieur Gagnon.

PAR M. DENIS GAGNON:

Merci. Je pense que nous sommes tous d'accord que si le tracé A4 serait retenu, qu'il y aurait un impact très négatif sur des emplois, des entreprises et des commerces sur la 170; je pense que ça – naturellement, le rapport Leblond, Bouchard, fait effet qu'il y a une vingtaine de commerces qui vont être touchés négativement; ça, ça représente cent quatre-vingts (180) emplois menacés, ça représente des faillites.

On peut penser aussi…

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Gagnon…

PAR M. DENIS GAGNON:

C'est pour mettre…

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Gagnon, bien oui, mais c'est parce que vous nous l'avez dit hier soir et avant-hier soir.

Je vais vous demander d'aller directement à votre question, ça va être plus simple. Et je pense que vous avez compris, c'est pas parce qu'on veut pas vous entendre là-dessus, mais on a hâte de vous entendre dans votre mémoire sur ça. Surtout qu'on vous a entendu sur cet élément-là précis.

PAR M. DENIS GAGNON:

C'est pour être sûr que ma question soit bien - ces entreprises-là, c'est des entreprises familiales.

Le ministère des Transports, je pense qu'il nous disait que lorsqu'il y avait des expropriations, au niveau des particuliers, il y a des impacts psychologiques là-dessus et ça, je pense que j'en doute pas. Je pense que le ministère des Transports fait le possible pour minimiser ces impacts-là.

Moi, je voulais savoir, pour les pères et les mères de famille qui vont perdre leur emploi, qui vont peut-être aussi perdre leur maison et faire faillite, perdre la dignité, pourquoi eux, qu'est-ce qu'on fait pour eux.

J'aimerais entendre naturellement peut-être le ministère de la Santé, je pense qu'il est ici, sur les impacts psychologiques de ceux qui perdent leur emploi, ceux qui font faillite.

PAR LE PRÉSIDENT:

Votre question est claire, monsieur Gagnon.

PAR M. DENIS GAGNON:

Et puis la deuxième partie – bien en tout cas, je vas…

PAR LE PRÉSIDENT:

On va y aller.

Vous faites référence plus particulièrement dans le cas de la variante A4 qui serait celle retenue?

PAR M. DENIS GAGNON:

Si c'était elle qui serait retenue.

PAR LE PRÉSIDENT:

Particulièrement les commerçants j'imagine, mais dans les cas de ceux qui sont pas expropriés ou pas indemnisés?

PAR M. DENIS GAGNON:

Bien, je fais référence aux emplois qui vont se perdre. Naturellement…

PAR LE PRÉSIDENT:

Les emplois dans les commerces?

PAR M. DENIS GAGNON:

Dans les commerces, parce qu'on parle de cent quatre-vingts (180) emplois menacés. C'est pour ça que tout à l'heure, je l'avais dit.

Ça fait que, est-ce qu'il va s'en perdre cinquante (50), soixante-quinze (75), cent (100) emplois, je le sais pas, les faillites. Ça fait que je parle de ceux-là, parce qu'ils ont pas d'argent pour se relocaliser ailleurs.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est clair.

PAR M. DENIS GAGNON:

C'est la deuxième partie de ma question.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est clair.

On va aller voir le docteur Girard de la Santé publique, savoir si ce genre de dossier, si vous êtes familier avec ce genre d'aspect du dossier; et si vous avez connu également, dans d'autres dossiers, des situations qui pourraient être analogues, je pense à la région en particulier.

On vous écoute!

PAR M. BENOÎT GIRARD:

Bon, c'est sûr que lorsqu'on parle de perte d'emplois et qu'on parle de faillite, on parle à ce moment-là de stresseurs psychosociaux qui sont sévères. Et généralement, ce qu'on va voir cliniquement, ça va induire deux (2) types de répercussion, au point de vue psychologique, et ça peut induire aussi des répercussions au point de vue physique.

Du côté psychologique, on va avoir principalement des troubles d'adaptation; donc toute la kyrielle de troubles d'adaptation, soit manifestation anxieuse ou dépressive, et la caractéristique des troubles d'adaptation, c'est généralement, de durée, c'est temporaire. Généralement, les gens vont récupérer, après un certain temps, ça peut prendre quelques mois comme ça peut prendre quelques années à récupérer l'équilibre, et ça peut se faire soit seul ou avec de l'aide.

Et étant donné qu'on est dans des troubles, des stresseurs majeurs sévères, on peut avoir aussi des dépressions majeures; donc des présentations cliniques majeures.

On sait que dans le cas de faillite par exemple ou de perte financière importante, il y a souvent des dépressions majeures, ça peut induire des dépressions majeures, et on sait que la dépression majeure, une de ses caractéristiques, si elle est pas traitée, traitée à temps, c'est le suicide.

Donc c'est possible de rencontrer des troubles psychologiques importants.

C'est possible que ces états de stress là ou ce stress-là, qui va durer un certain temps, parce que c'est un processus qui est assez long souventes fois, peut amener des problèmes d'ordre physique, soit au point de vue cardiovasculaire, au point de vue hypertension ou je dirais, aggraver une maladie quelconque qui est déjà présente, soit des maladies de peau ou d'autres types de maladie.

Donc oui, c'est assez évident que la perte d'emplois, c'est une problématique importante.

J'ai eu à travailler et j'ai à travailler régulièrement dans ce domaine-là, parce qu'on fait des programmes d'aide aux employés, et dans la région, on a eu plusieurs entreprises qui ont eu des pertes d'emplois importantes dans les dernières années, entre autres j'en ai une en tête où on a perdu deux cent cinquante (250) emplois, donc ce sont des événements très importants.

Généralement, ces pertes d'emplois là, lorsque c'est annoncé, on voit augmenter la consultation presque, dans certains cas, du double de ce qu'on avait auparavant, au niveau consultation psychologique.

Les impacts sont autant au niveau des travailleurs et des travailleuses qu'au niveau de la famille; je dirais que ça bouscule toute la structure familiale, autant conjoint-conjointe et les enfants peuvent être perturbés par ces situations-là.

Donc je pense que oui, si on a une perte d'emplois, je sais pas, de l'ordre de cent cinquante (150) ou cent quatre-vingts (180) emplois, ou même plus, ce sont des problèmes, ce sont des impacts psychosociaux, il faut s'attendre à avoir des impacts psychosociaux importants.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous faites référence à des dossiers industriels.

Compte tenu que dans la région même, il y a déjà eu des projets similaires, je pense à des dossiers d'autoroutes, est-ce qu'à votre connaissance personnelle, vous avez déjà vérifié ce qui pouvait arriver en termes d'impact psychosocial, des gens qui sont délogés ou pas, dans d'autres cas?

PAR M. BENOÎT GIRARD:

À ma connaissance, non; moi personnellement, j'ai pas eu à vérifier ces choses-là, j'ai pas travaillé dans ce domaine-là antérieurement. Et je ne pense pas que ça ait été suivi dans les projets antérieurs.

J'ai pas eu connaissance non plus, dans les autres projets – au niveau provincial, notre comité provincial s'est déjà penché sur l'aspect des répercussions psychosociales des différents projets, soit industriels ou qui touchent l'environnement, donc il y a des projets qui ont commencé à aborder cet aspect-là, en 93-94, mais c'est généralement assez peu développé, les aspects psychosociaux.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

Si vous permettez, j'irais du côté du promoteur pour vous demander, évidemment dans les dossiers où il y a expropriation-indemnisation, il y a un lien administratif entre l'administré et le ministère des Transports, compte tenu de votre pouvoir d'expropriation, pouvoir exceptionnel.

Dans les autres cas, est-ce que ça a déjà été envisagé, est-ce que ça se fait, je crois que non mais est-ce que c'était déjà envisagé de faire une espèce de suivi social de la situation dans le milieu, dans les années qui suivent je dirais l'arrivée d'une infrastructure routière, dans la région ou ailleurs, à votre connaissance.

PAR M. DONALD MARTEL:

Monsieur le Président, sur les suivis sociaux, à ma connaissance, dans les études d'impact, le ministère des Transports, on en a fait, nous, en consultation avant notre projet, on a fait des sondages…

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais après?

PAR M. DONALD MARTEL:

Après, à ma connaissance, il y en a pas.

Cependant, pour essayer de répondre à cette question-là et voir l'impact vraiment sur les pertes d'emplois, je sais pas si vous me permettriez de faire peut-être des petits bémols sur les chiffres avancés par monsieur le représentant des commerçants.

PAR LE PRÉSIDENT:

Des précisions qui ont pas déjà été apportées?

PAR M. DONALD MARTEL:

Des précisions dans le sens qu'on fait référence à notre étude économique, Leblond, Bouchard, que j'ai eu la chance de discuter lundi soir je crois. Cependant, notre étude à nous, elle se trouve à être qualitative.

Oui, on est arrivé à vingt (20) entreprises qui subissaient des impacts négatifs ou très négatifs, cependant on n'avait pas de chiffres précis ou de pourcentages sur les pertes d'emplois.

Ça fait deux (2) ou trois (3) interventions que monsieur Gagnon amène des chiffres, on voudrait peut-être juste essayer de voir…

PAR LE PRÉSIDENT:

Si c'est des précisions qui ont pas déjà été apportées.

PAR M. DONALD MARTEL:

Ça a jamais été apporté.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

PAR M. DONALD MARTEL:

À ce moment-là, j'irais avec un acétate.

OK, ce qu'on veut préciser, c'est que depuis le début de notre dossier, comme je le disais hier, en 99, les premiers contacts qu'on a eus avec l'association de commerçants que représente monsieur Gagnon, on nous avait amené certains chiffres. Monsieur Gagnon représente un certain nombre d'entreprises, d'après leur évaluation à eux, ils nous avaient présenté à l'époque un chiffre de peut-être une perte de soixante (60) emplois.

Bon, même si à l'époque, nous, on pouvait pas contredire ce chiffre-là parce que premièrement, on n'avait pas encore réalisé notre étude économique nous-mêmes, on a laissé aller les choses.

Ce chiffres-là a grossi depuis quelques années, et en période d'audience publique, on est rendu à un chiffre au-dessus de deux cents (200).

Alors là, on s'est dit, on va essayer de trouver, voir si nous, les impacts négatifs sur les entreprises qui sont ciblées dans notre étude, si on pourrait pas essayer d'avoir un chiffre.

Personnellement, on n'a pas réussi, à travers la documentation du ministère des Transports en région d'avoir les chiffres, mais je me suis permis d'aller fouiller dans d'autres documents.

Alors ça, c'était juste pour présenter que notre conclusion à nous, dans notre étude, effectivement, avec le tracé A4, on concluait que si ce tracé-là était accepté, on retrouverait un impact très négatif pour dix (10) entreprises, négatifs pour dix (10) autres, et ça nécessiterait de faire l'acquisition de cinq (5) entreprises, surtout dans le secteur de la côte à Jovi.

Alors suivant quelques recherches que j'ai pu faire, j'ai lu beaucoup d'études d'impact, j'ai lu beaucoup de rapports, les chiffres sont rares. Cependant, j'en ai trouvé une par exemple dans un projet assez récent, octobre 98, je réfère ici à l'étude d'impact d'un projet en Beauce, l'autoroute 73.

Ce que j'ai retrouvé comme impact, qui avait été fait à l'époque par une firme qui avait fait une recherche dans l'étude d'impact, une recherche des impacts sur les activités commerciales, on dit:

"Selon ces expériences passées, on pourrait s'attendre tout au plus à une baisse d'environ quinze pour cent (15 %) du chiffre d'affaires pour les commerces situés le long de la voie contournée. Cette baisse ne se manifesterait qu'à court terme et ne s'appliquerait qu'à environ une vingtaine de commerces sur plus de deux cent trente (230) places d'affaires, dans la seule ville de Saint-Joseph-de-Beauce."

Bon, j'amène ça ici faute d'avoir des chiffres précis dans notre cas, j'amène une comparaison.

PAR LE PRÉSIDENT:

J'apporterais tout de suite une réserve importante. Vous faites référence, si j'ai bien compris, à une étude d'impact d'un dossier autoroutier dont le promoteur était également le ministère des Transports du Québec.

PAR M. DONALD MARTEL:

Exact.

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans une autre région.

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui.

Ensuite, nous avons un Service de l'aménagement des infrastructures et de l'environnement, au ministère des Transports, et puis bon, on a mis la main sur un rapport qui se nomme "Revue de littérature". On mentionne dans ça des impacts économiques des déviations sur les communes contournées.

Alors pour faire une histoire courte, ce rapport-là, lui, il fait la littérature de plusieurs rapports semblables qui ont été faits au Canada et aux Etats-Unis, et là aussi, c'est un des seuls endroits où j'ai réussi à trouver certains chiffres.

Alors là encore, on se rend compte, comme première distinction:

"Les commerces dépendants du trafic ont été les plus durement touchés."

Bon ça, on s'entend là-dessus, notre étude dit la même chose.

"Cependant, le nombre d'emplois – parce qu'on essaie de trouver des chiffres, c'était toujours l'objectif de ma recherche – le nombre d'emplois supprimés représente seulement trois point sept pour cent (3,7 %) du total des emplois concernés par l'enquête, la plupart d'entre eux, environ quatre-vingts pour cent (80 %), étant constitués d'emplois à temps partiel ou saisonniers."

Bon, encore là, on a un autre chiffre; comme on le dit, c'est pas un chiffre qui s'applique directement au projet ici, mais on essaie de faire des comparables, parce que les recherches sont rares.

PAR LE PRÉSIDENT:

Question de précision tout de suite.

Est-ce que c'était un gros projet, à quoi on réfère, plusieurs projets? Parce que c'est toujours embêtant d'avoir juste une phrase.

PAR M. DONALD MARTEL:

C'est pour ça que je me proposais peut-être de vous déposer ce rapport-là, pour étude plus approfondie.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'était la question suivante, mais je vous la pose quand même, pour comprendre ce que vous présentez présentement.

Est-ce que ça comprend plusieurs projets, des projets d'envergure?

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui, c'est plusieurs projets, des projets similaires, et toujours des projets de contournement, pour essayer de voir c'est quoi l'impact sur des commerces qui sont contournés.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

PAR M. DONALD MARTEL:

Là, je viens aussi, bon ça, c'est pour la perte d'emplois, je voudrais en profiter aussi pour continuer avec la même petite revue de littérature qui représente quand même, et qui fait une représentation de l'avantage économique des investissements dans une infrastructure routière.

"L'investissement dans les infrastructures de transport permet aux entreprises d'améliorer leurs performances grâce à la réduction des coûts de transport qui en résultent. On estime que le taux de rentabilité sociale de ces investissements était de trente-cinq pour cent (35 %) dans les années cinquante et dix pour cent (10 %) aujourd'hui."

Entre parenthèses, je mets "voir chiffres du MTQ". Parce que je me suis dit, bon, là j'étais toujours dans la même étude que je mentionnais précédemment, j'ai dit là, je vais essayer de voir si on n'aurait pas des chiffres particulièrement à la province de Québec.

À l'acétate suivant, je retrouvais, dans le Bulletin économique du transport publié par le ministère des Transports du Québec, en juillet 2001:

"Le taux de rendement social net des investissements routiers représente un taux moyen de dix-huit virgule huit pour cent (18,8 %) pour la période de 1962 à 1996. Ce constat milite en faveur d'un accroissement des investissements routiers, investissements qui entraînent une série d'effets bénéfiques pour l'ensemble de l'économie, réduction des coûts, amélioration des services de transport, élargissement des marchés dont ceux des exportations et accroissement de la productivité des entreprises, notamment les entreprises manufacturières."

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Martel, que signifie un taux de rendement social net?

PAR M. DONALD MARTEL:

C'est l'investissement, on prend les investissements des infrastructures routières, on compare par exemple l'apport de cet investissement-là qui touche le transport des marchandises et les produits manufacturiers, et on calcule les avantages et les bénéfices qu'on en retire par le transport et par les éléments que je viens de mentionner, et on en vient à un taux de rendement.

Dans le bulletin, je l'ai pas reporté ici, mais dans le bulletin, on comparaît ce taux-là, on disait que le taux était meilleur comparativement au taux d'investissement des entreprises privées, pour faire une comparaison.

Les entreprises privées, on parlait environ d'un rendement de cinq pour cent (5 %), au niveau des infrastructures, et pour ce qui était de celles en transport, on calculait un taux de rendement de dix-huit point huit pour cent (18,8 %).

PAR LE PRÉSIDENT:

Ce serait intéressant d'avoir une définition du document même, précise.

PAR M. DONALD MARTEL:

OK, oui.

Là, comme vous avez vu, je me suis embarqué un petit peu dans la vision un petit peu plus globale de l'avantage économique probable de notre projet.

Alors à l'acétate suivant, je relisais notre rapport d'enquête du projet précédent qu'on a fait autoriser dans le présent projet global de lien routier Alma-La Baie, lorsqu'on a fait le projet à Jonquière, et je retrouvais dans le rapport d'enquête du 10 mars 98:

"Pour que le projet entre Alma et La Baie puisse atteindre ses objectifs de soutien au développement économique, la voie rapide devrait, à court terme, se rendre jusqu'au centre-ville de La Baie."

Alors déjà à l'époque, on avait essayé de faire ressortir l'avantage économique de notre lien au niveau régional.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous faites référence, soyons clairs, vous faites référence à un dossier d'une commission du BAPE en 98. Vous m'invitez donc à intervenir nécessairement, pour expliquer à tout le monde, moins à vous qui le savez parfaitement, mais aux citoyens dans la salle, que chaque commission du BAPE est totalement indépendante l'une de l'autre; chaque dossier s'évalue à la pièce, cas par cas.

De telle sorte qu'un engagement, ou une proposition, ou une référence, ou une recommandation dans un rapport n'a pas à être tenue en compte ou pas, peu importe le sens, dans un autre rapport d'une autre commission.

PAR M. DONALD MARTEL:

OK.

Maintenant, pour terminer, si vous me le permettez ou si vous aimez qu'on revienne là-dessus un petit peu plus tard, j'ai peut-être deux (2) tableaux qui démontrent les retombées d'emplois directs en fonction des investissements routiers.

PAR LE PRÉSIDENT:

On va remettre à plus tard, parce que c'est un des items qu'on avait sur notre liste. On veut l'entendre, cet élément-là, mais il est déjà sur les cinq-six (5-6) items qu'on avait à passer.

On va revenir à monsieur Gagnon, pour une autre question.

PAR M. DENIS GAGNON:

Comme monsieur Turgeon, est-ce que je peux apporter un élément de précision à ses informations?

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

PAR M. DENIS GAGNON:

Lorsqu'on a déposé, à l'hiver 99-2000, nos prévisions, on parlait d'une soixantaine d'emplois qui se perdraient. C'est là-dessus qu'on a demandé au ministère des Transports, on n'est pas des spécialistes, pouvez-vous faire une étude pour savoir comment est-ce qu'il va s'en perdre d'emplois.

Parce que nous autres, secteur Laterrière, on pensait environ entre cinquante-cinq (55) à soixante-cinq (65) emplois qui seraient perdus.

Le ministère des Transports ont finalement demandé un rapport, de Leblond, Bouchard, qui lui a été plus élargi, d'un bout à l'autre de la 170. C'est ce rapport-là qui parle de vingt (20) entreprises, et si vous additionnez le nombre d'emplois, saisonniers ou à l'année, ça représente cent quatre-vingts (180) emplois qui sont menacés.

PAR LE PRÉSIDENT:

La précision étant faite, on vous demande de passer à votre prochaine question, monsieur Gagnon.

PAR M. DENIS GAGNON:

La deuxième question, bien…

PAR LE PRÉSIDENT:

La troisième question, mais allez-y.

PAR M. DENIS GAGNON:

La troisième, ma dernière de toute façon, j'aimerais savoir, suite à ça, qu'est-ce que le ministère des Transports – est-ce que le ministère des Transports attend, est-ce qu'il y a des programmes, est-ce qu'il y a des choses pour relocaliser, pour éviter ces pertes d'emplois là; est-ce qu'il y a d'autres programmes pour permettre de conserver ces emplois-là, ainsi que ceux qui sont menacés, probablement même sur Saint-Jean-Baptiste, peut-être, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc corrigez-moi si je me trompe, mais au-delà des programmes d'expropriation-indemnisation reliés aux acquisitions d'immeubles, bâtis ou non, est-ce qu'il y a d'autres programmes qui permettraient de solutionner certaines problématiques sociales, auprès du ministère.

PAR M. DENIS GAGNON:

Excusez, monsieur Cloutier. Pour nous, les entreprises qui sont expropriées, pour nous, c'est pas un problème, parce qu'ils ont l'argent, ils vont se relocaliser ailleurs et ils vont conserver les emplois dans l'entreprise. C'est vraiment…

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais, j'ai dit au-delà de ces programmes-là. Je pense que j'avais bien compris que vous parlez des autres, des autres commençants, ceux qui restent.

PAR M. DONALD MARTEL:

Monsieur le Président, comme organisme public, bien entendu on est soumis à la législation en vigueur. La Loi sur l'expropriation ne nous permet pas d'aller au-delà des dossiers qui sont directement touchés par le projet.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Gagnon, est-ce que vous aviez d'autres questions à poser plus tard, monsieur Gagnon?

PAR M. DENIS GAGNON:

Non.

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, OK. Ça vous va?

PAR M. DENIS GAGNON:

Merci.

YVES RHEAULT

PAR LE PRÉSIDENT:

On va passer maintenant et inviter monsieur Yves Rheault à venir poser ses questions.

Monsieurs Rheault, on vous écoute.

PAR M. YVES RHEAULT:

Oui, moi, j'ai une entreprise sur la sortie Ligne-Bagot, la sortie qui va s'en venir vers l'aéroport.

Ma première question, la sortie à la Ligne-Bagot vers l'aéroport, quelle sera la diminution du trafic?

Quand je regardais la "map" hier, ils disent qu'ils coupent la rue qui va aller à travers l'aéroport, ils vont contourner la base de Bagotville. Alors quel sera l'impact à la sortie vers l'aéroport, combien de trafic sera-t-il là, la diminution.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous avez la donnée de circulation pour le secteur?

PAR M. DONALD TURGEON:

On a les données, oui, mais j'aimerais qu'on précise plus le secteur. C'est un peu flou.

PAR M. YVES RHEAULT:

Mon commerce se trouve juste après la courbe, il y a trois (3) commerces, Couture Laterrière, un dépanneur et un restaurant.

Selon votre sortie, vous avez l'air à passer dret sur la "tank" à gaz, je suis pas trop sûr mais…

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc savoir où passe précisément le tracé.

PAR M. YVES RHEAULT:

Je veux savoir la diminution du trafic qu'il va y avoir dans ce coin-là. Parce que selon le tracé, je crois qu'il va être rendu à peu près à zéro (0). Je suis pas trop sûr, là, mais…

PAR LE PRÉSIDENT:

On va vérifier, monsieur.

PAR M. DONALD TURGEON:

Monsieur le Président, actuellement, avec les données qu'on a faites lors des enquêtes 0-D, les sections de trafic, il y a onze mille huit cents (11 800) véhicules et les données projetées pour 2004, si le tracé A4 est construit, sont de cinq mille sept (5700), cinq mille sept cents (5700) véhicules par jour.

PAR LE PRÉSIDENT:

On parle d'une diminution de moitié.

Monsieur Rheault.

PAR M. YVES RHEAULT:

Je peux complémenter sur la même question? À quelle place qu'il prend ses cinq mille (5000) voitures, là! Je peux plus comparer.

Si la base de Bagotville sort à la Ligne-Bagot pour s'en venir vers Chicoutimi, tous les commerces qui sont l'autre bord, Panneaux MDF, Sablière B-Y passent par l'autoroute, il va seulement rester les chars qui s'en vont à l'aéroport.

Et puis j'ai essayé de calculer cinq mille (5000) chars qui rentrent à l'aéroport de Chicoutimi, et en vingt (20) ans, j'en ai peut-être vu cinq mille (5000) chars!

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous êtes patient, avoir tout compté ça!

PAR M. YVES RHEAULT:

Tu as pas le choix, c'est facile à compter.

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être indiquer avec une carte, pour qu'on se localise.

PAR M. YVES RHEAULT:

OK, s'il peut…

PAR LE PRÉSIDENT:

Le promoteur a un système de cartes, en grossissement, là.

PAR M. DONALD TURGEON:

Si on localise bien, je pense que c'est ici.

PAR M. YVES RHEAULT:

C'est en plein ça, dret là.

PAR M. DONALD TURGEON:

Entre la courbe à l'ouest de la Ligne-Bagot et l'entrée de l'aéroport.

PAR M. YVES RHEAULT:

C'est en plein ça!

PAR M. DONALD TURGEON:

La façon, comme on a expliqué hier ou avant-hier…

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais c'est pas grave, on y va.

PAR M. DONALD TURGEON:

C'est ça, c'est la façon. On a déterminé, lors des enquêtes O-D on a interviewé sur la route 170 et sur la route 372, un (1) poste d'enquête sur la route 372 et deux (2) postes d'enquête sur la route 170, en 1999, on a fait des interviews auprès des personnes, on appelle ça une enquête origine-destination, pour savoir où ils débutent leur trajet et où ils se destinent.

Et à partir de ça, on divise les zones, soit La Baie, soit Laterrière, soit la base militaire, en secteurs subdivisés.

Et la façon de répartir la circulation est le plus court trajet, donc le trajet qui donne le temps de parcours le plus réduit, on considère que l'automobiliste va utiliser ce parcours-là.

Donc les cinq mille six cents (5600) véhicules proviennent de toute la matrice et le principe technique, mais c'est la façon de déterminer. Il y a cinq mille six cents (5600) véhicules qui ont avantage à passer par la 170, en temps de parcours.

PAR M. YVES RHEAULT:

Pour quelle raison?

PAR M. DONALD TURGEON:

La raison, c'est pour le temps de parcours; ça prend moins de temps passer là que passer par l'autoroute.

PAR M. YVES RHEAULT:

Mais j'ai aucune maison autour de mon commerce; ils sont tous dans les PMQ, ils vont sortir par la sortie et s'en aller à Chicoutimi.

Je peux pas voir cinq mille (5000) chars, moi, je m'excuse!

PAR M. DONALD TURGEON:

Bien, ça peut être les résidents qui sont en provenance du chemin du Plateau, les résidents en provenance de Laterrière qui vont à la base, ceux de La Baie qui vont travailler dans le coin des sablières.

Ça a été subdivisé en territoires, en zones d'influence, et c'est une formule. La seule formule, c'est le temps le plus court qui fait que la personne utilise le réseau routier.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vais vous dire la règle de base, peut-être vous étiez pas là hier, mais la règle, bon, l'élément de réponse, c'est ce qu'on vient d'entendre de la part du porte-parole, monsieur Turgeon.

Comme d'autres éléments de réponse, on peut ne pas être satisfait de la réponse ou de pas être d'accord avec la réponse, à ce moment-là c'est à vous, dans votre mémoire, de nous expliquer, à la Commission, qu'est-ce qui fait que vous êtes en désaccord. Vous comprenez?

PAR M. YVES RHEAULT:

OK!

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien, allez-y.

PAR M. YVES RHEAULT:

Mon autre question, supposons qu'on ait cinq mille (5000) chars, que j'ai perdu cinquante pour cent (50 %) du trafic, que dois-je faire avec mon commerce, s'il y a plus de trafic qui passe là, si on a rien que cinq mille (5000) chars qui passent, au lieu de dix-quinze mille (10 000-15 000) chars.

Qu'est-ce que je dois faire avec mon commerce.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Turgeon.

PAR M. DONALD TURGEON:

Bien là, à cette étape, c'est peut-être un peu hypothétique parce qu'hier, Ville de Saguenay mentionnait qu'ils interdiraient possiblement la circulation lourde sur la route 170, donc ça amène un paquet de camionneurs aussi à passer devant votre commerce. Ça, ça a pas été tenu compte dans notre étude d'impact.

On peut pas, pour le moment, quantifier l'impact sur le commerce de monsieur.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Rheault.

PAR M. YVES RHEAULT:

OK. Ça fait qu'on parle de trois (3) commerces qui vont perdre environ une quinzaine d'emplois, parce que moi, définitivement, je suis parti de là. J'ai pas d'argent pour me déménager en quelque part d'autre, c'est moi qui paie, il reste rien qu'à fermer les portes.

On essaie de travailler tant d'heures, et qui qui va payer pour le déménagement des commerces.

PAR M. DONALD MARTEL:

Bien là, je pense qu'on a déjà expliqué le contexte de la Loi sur l'expropriation et l'impact qui peut être là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, je vous demande de donner l'élément de réponse. Nous, on le connaît, on est en public, monsieur a une question bien précise.

Peut-être que monsieur connaît la réponse, mais allez-y. Est-ce qu'il y a un programme?

Je pense que la réponse est facile.

PAR M. DONALD MARTEL:

OK. À ce moment-là, si le commerce est directement touché par notre emprise, là on peut entreprendre des procédés d'expropriation.

Si on touche pas, à ce moment-là il y a pas de dossier d'ouvert avec le commerce, et on ne peut pas avoir de dossier avec vous.

PAR M. YVES RHEAULT:

Ça veut dire qu'on ferme les portes, c'est ça? Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est votre conclusion.

GILLES MORASSE

PAR LE PRÉSIDENT:

On invite maintenant monsieur Gilles Morasse.

Bonsoir monsieur.

PAR M. GILLES MORASSE:

Bonsoir madame, monsieur les Commissaires. J'ai certaines interrogations que je veux vous partager, ça touche l'extrémité est du développement, plus précisément l'interface avec le réseau routier existant à ville La Baie.

Je vois une perturbation dans le flux de circulation, suite aux commentaires que monsieur Poitras faisait hier où le transport lourd va être dévié sur l'autoroute, plus une partie de la circulation automobile. Tout ça doit se digérer à l'intérieur de la ville.

Alors je me demande s'il y a eu des discussions entre le promoteur et puis la Ville.

Habituellement, je vois des autoroutes qui contournent une ville pour régler les problèmes de circulation, ici l'autoroute arrive au début de la ville, à l'entrée. Alors toute cette digestion-là va avoir des conséquences.

Entre autres, je vois la circulation qui s'en va vers le cœur de Port-Alfred, où il y a déjà des problèmes de circulation, je crois entre autres pour la circulation lourde, où les rues sont pas tellement compatibles.

Alors j'aimerais savoir…

PAR LE PRÉSIDENT:

Votre question, c'est s'il y a eu comme un arrimage avec l'ancienne ville de La Baie?

PAR M. GILLES MORASSE:

Quelles réflexions ont été faites, et puis de quelle façon ça va se digérer, ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais vous avez entendu qu'il y a un accord de l'ancienne Ville de La Baie, qui est repris par la nouvelle Ville de Saguenay?

PAR M. GILLES MORASSE:

Oui, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est déjà inclus dans les documents.

PAR M. GILLES MORASSE:

Je pense que la question touche autant la Ville que le projet, parce que je sais pas où le projet se termine, et puis la Ville prend la relève.

Mais je vois certaines modifications futures, peut-être, et puis j'aimerais voir le projet présent compatible avec les modifications futures qui viendront.

PAR LE PRÉSIDENT:

On va demander au promoteur de quelle façon, que contiennent les discussions lors d'un raccordement avec un réseau municipal, mais en particulier au rapprochement avec l'avenue du Port, pour les considérations qui ont été mises de l'avant à ce moment-là, et on verra s'il y a lieu de rajouter quelque chose avec le représentant de Ville de Saguenay.

Monsieur Turgeon.

PAR M. DONALD TURGEON:

Actuellement, la limite de notre projet se limite à l'avenue du Port pour une bonne raison, c'est que sur les documents que je vous ai déposés hier, sur les calculs de circulation aux intersections, vous constatez qu'à l'intersection de l'avenue du Port, on peut dire que la circulation se divise en deux (2), cinquante pour cent (50 %) ou peut-être quarante-cinq pour cent (45 %) utilisent la route 170 et la balance, cinquante-cinq pour cent (55 %), je donne approximatif, c'est un petit peu plus élevé que cinquante pour cent (50 %), utilisent l'avenue du Port.

Donc la circulation se divise en deux (2), se répartit sur deux (2) artères. Les impacts actuels, c'est pas une problématique.

Ce que je peux dire, monsieur parle de circulation lourde, la route 170 est une route qui est sur le réseau de camionnage du Québec et l'avenue du Port est également une route qui est sur le réseau de camionnage du Québec.

C'est avec une entente et une résolution de l'ancienne Ville de La Baie que cette route-là est devenue une route alternative, donc les camions peuvent se diviser et se répartir sur les deux (2) réseaux routiers. Donc la 170, qui relève du ministère, et l'avenue du Port, qui relève de Ville Saguenay, maintenant.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je reprends la question, monsieur Morasse, si vous permettez, je reprends ma question sous un autre angle.

Que ce soit La Baie ou ailleurs, mais prenons l'exemple de La Baie, quand vous faites un raccordement d'un réseau autoroutier, un réseau de niveau supérieur avec des réseaux qui sont de niveau inférieur, bien que ce soit une route nationale et une autre route comme l'avenue du Port, j'imagine que vous établissez là où ce serait le mieux, mais j'imagine aussi que vous établissez ça avec la municipalité réceptrice, puisque déjà dans l'étude d'impact, vous faites référence au fait qu'il y a différentes variantes qui ont été proposées, et il y avait une position de la Ville de La Baie, par rapport à certaines de ces variantes-là, toutes sauf une.

PAR M. DONALD TURGEON:

Oui, il y a eu des discussions avec Ville La Baie pour venir dans le secteur de l'avenue du Port, et toutes les variantes arrivent au même endroit aussi. Ville La Baie a accepté la variante A4.

Ce qu'on pourrait dire aussi, c'est qu'entre la section – un instant, s'il vous plaît.

On a notre projet d'autoroute qui arrive avec un échangeur en haut de la côte; ça, c'est vraiment un type autoroute. Du secteur du haut de la côte à Jovi à aller à l'intersection, ça devient un boulevard. Donc ça fait un genre de transition entre la sortie de l'autoroute et les deux (2) entrées qui sont la route 170 et l'avenue du Port à La Baie.

Il y a une zone de transition entre les deux (2), qui fait passer de autoroute à route en milieu urbain.

PAR LE PRÉSIDENT:

Si vous me permettez encore une fois, monsieur Morasse.

Dans l'étude d'impact, vous faites référence qu'il y a des aménagements qui vont être à réaliser pour la connexion avec La Baie.

Est-ce que c'est au coin du boulevard, là où la route 170 rentre dans la ville, ou si c'est avec l'avenue du Port?

PAR M. DONALD TURGEON:

Ce qui est proposé, l'intersection de l'avenue du Port est réaménagée.

PAR LE PRÉSIDENT:

De quelle façon?

PAR M. DONALD TURGEON:

C'est le même genre d'intersection, sauf qu'elle est déplacée un peu plus vers l'est.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est strictement un déplacement?

PAR M. DONALD TURGEON:

Oui, et c'est une relocalisation pour que ce soit plus à quatre-vingt-dix degrés (90°), avec des angles et des voies sécuritaires.

PAR LE PRÉSIDENT:

À quatre-vingt-dix (90°), ça va tu être une intersection avec lumière ou qu'est-ce que vous voyez comme aménagement?

PAR M. DONALD TURGEON:

Dans l'étude d'impact, je pense qu'il y a pas de lumière de mentionnée, sauf que nos données de circulation font que lorsqu'on va être rendu là, en 2006, il est possible que les chances qu'un feu de circulation soit installé soient très élevées. Dépendant des volumes de circulation.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Morasse.

PAR M. GILLES MORASSE:

Dans ma tête, je suis un peu plus loin que ça, je suis à l'intersection de Grande-Baie sud et de l'avenue du Port, je crois. Parce que ça me semble un étranglement dans la circulation, il y a les installations portuaires, il y a la Consol, et puis la circulation qui continue sur la 372.

Ça me semble un étranglement, et je me demande quels vont être les effets.

C'est que j'entrevois que dans le futur, bientôt, il pourra y avoir une voie d'évitement ou quelque chose. J'imagine que la Ville a peut-être des projets, et j'aimerais que ce futur-là soit compatible avec les installations présentes, pour pas avoir à refaire des choses.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Turgeon, un éventuel étranglement intra-urbain comme ça, quoique la route 170 perd son nom pour le boulevard dont je me rappelle plus le nom…

PAR M. DONALD TURGEON:

Grande-Baie sud.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que c'est une préoccupation, dans vos analyses?

PAR M. DONALD TURGEON:

Actuellement, on s'est pas préoccupé dans le présent projet, parce qu'on était à une certaine distance.

Sauf qu'avant d'autoriser Ville Saguenay à interdire le trafic lourd sur la 372, donc la Municipalité a besoin d'une autorisation du ministère, il va falloir s'assurer si ça occasionne des impacts pour le déplacement des camions lourds sur un autre réseau, les camions sont capables de circuler et de faire des mouvements sécuritaires.

Donc ça, ce qu'on peut vous dire, ça fait partie d'un autre projet, c'est pas dans le projet. Ce que monsieur parle, c'est à trois-quatre kilomètres (3-4 km) de cette intersection, de la fin de notre projet actuel.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais votre réponse est claire en autant que vous dites que dans les considérations du projet, ça va pas jusque-là.

PAR M. DONALD TURGEON:

Non, c'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Morasse.

PAR M. GILLES MORASSE:

La première fois que j'ai regardé le tracé d'autoroute, de la façon qu'il se terminait, j'ai eu l'impression que l'autoroute avait comme un élan pour continuer plus loin vers l'est, et traverser la rivière à Mars.

Est-ce que ça a effleuré votre esprit à un moment donné? Je suis rendu loin, là.

PAR M. DONALD TURGEON:

Vous êtes rendu loin, ça a pas été proposé dans nos discussions avec les municipalités, de contourner ville La Baie.

De toute façon, comme je vous disais, les volumes de circulation à l'arrivée à ville La Baie se répartissent sur différents réseaux, et c'est pas des volumes qui sont suffisants pour contourner La Baie avec une route de type autoroute.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Morasse.

PAR M. GILLES MORASSE:

Je vous remercie, monsieur le Commissaire.

PRÉSENTATION DE ENVIRONNEMENT CANADA

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous allons maintenant inviter monsieur Breton. Pourriez-vous nous présenter sommairement quels sont les impacts pressentis consécutivement à une étude commandée par Environnement Canada à l'égard des sels de déglaçage employés dans le réseau routier. On vous écoute!

PAR M. LOUIS BRETON:

Si vous me permettez, je vais faire peut-être une mise en contexte.

Environnement Canada a été invité par le ministère de l'Environnement à commenter l'étude d'impact au niveau de la recevabilité, et Environnement Canada a plusieurs mandats, on connaît, bon, prévisions météorologiques, les oiseaux migrateurs, mais également Environnement Canada a à sa responsabilité l'administration de la Loi sur la protection de l'environnement, la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Et en 1995, Environnement Canada a mis les sels de voirie sur la liste des substances prioritaires. Donc c'était pour nous une préoccupation à savoir qu'est-ce qui arrivait avec les sels de voirie, une fois rentrés dans l'environnement.

Ça a été un rapport qui a duré cinq (5) ans, c'est un rapport conjoint entre Santé Canada et Environnement Canada, afin de déclarer si, oui ou non, les sels de voirie pouvaient être toxiques à la fois pour les humains et aussi pour l'environnement.

À partir de ce rapport-là d'évaluation, le gouvernement canadien devra statuer à savoir si, effectivement, les sels de voirie sont une substance toxique pour l'environnement, et à partir de là, proposer des modes de gestion, soit sous forme de réglementation ou plan de gestion.

En août 2000, Environnement Canada et Santé Canada ont déposé un rapport préliminaire au niveau des sels de déglaçage. Ce rapport-là amenait à conclure qu'effectivement, les sels de déglaçage avaient des impacts nocifs au niveau de l'environnement.

Ce rapport-là a été rendu public pour une période de soixante (60) jours, où les gens ont eu à commenter et à faire la révision du rapport.

Au mois de décembre 2001, donc il y a pas si longtemps, le rapport final a été déposé en Chambre et il y a eu une publication au niveau de La Gazette canadienne, à savoir qu'on recommandait l'inscription des sels de déglaçage comme substance toxique.

Les conséquences, je les ai dites, c'est qu'éventuellement le gouvernement canadien pourra réglementer l'usage ou la gestion des sels de déglaçage.

Présentement, on est à l'étape où on a reçu les commentaires du public, et le Comité national est à faire les recommandations au ministre, à savoir si, oui ou non, on recommande l'inscription ou non. Ça devrait se faire dans les prochains mois, à savoir si oui ou non, il y a cette inscription-là.

Une fois que les sels vont être inscrits comme substance toxique, on devra élaborer un plan de gestion; ce sera sous forme de consultation entre le gouvernement canadien, les provinces, les territoires et les gens qui gèrent les systèmes routiers, les fabricants ou les commerçants de sels de déglaçage, pour établir le plan de gestion.

Et à partir de ce plan de gestion là, on aura dix-huit (18) mois pour le mettre en œuvre.

Donc c'est un peu le contexte dans lequel Environnement Canada a commenté l'étude d'impact sur les sels de déglaçage.

Si vous me permettez, je vais revenir un peu au niveau du rapport parce que le rapport, je pense, c'était quelque chose d'intéressant. J'ai déposé une copie et j'invite les gens à le consulter, je vais faire seulement un bref résumé du rapport.

Dans la première partie, on décrit les sels de déglaçage, les sels les plus communs ou les plus communément utilisés, c'est-à-dire le chlorure de sodium, on parle également du chlorure de calcium et certains autres sels de chlorure qui sont utilisés au Canada.

On parle également des sources d'entrée du sel de déglaçage dans l'environnement. On a identifié trois (3) grandes sources d'entrée, on parle des dépôts de sel, donc on voit souvent, j'habite Québec, on voit souvent sur les ports, sur les quais, ces immenses tas de sel, maintenant il y a des abris qu'on peut voir le long des routes. Il y a les dépôts à neige, donc les dépôts où on

entasse la neige usée. Et le troisième mode d'entrée des sels dans l'environnement, c'est l'épandage.

Le rapport fait état d'enquêtes à travers le Canada, c'est un rapport sur une base scientifique, donc les différentes sources d'entrée des sels, on a mesuré les concentrations qu'on peut observer.

À titre d'exemple, on parle de dix-huit mille milligrammes par litre (18 000 mg/l) de chlorure à la sortie d'un entrepôt ou d'un site d'entreposage de sel; on parle, pour une ville comme Montréal, une artère importante, on peut parler jusqu'à cinq mille milligrammes (5000 mg) de chlorure après une tempête de neige importante, dans une artère de Montréal. Donc c'est un peu le genre d'information que vous allez retrouver dans le rapport sur la toxicité.

On a, après ça, dans la deuxième partie du rapport, évalué la toxicité des sels de déglaçage dans plusieurs niveaux de l'environnement. On l'a fait au niveau des eaux souterraines, donc ça peut être important au niveau des puits artésiens ou au niveau des gens qui prennent l'eau à partir du sol.

On a évalué aussi la toxicité au niveau de l'écosystème aquatique. Au niveau de l'écosystème aquatique, on a fait les tests de toxicité aiguë et chronique, à savoir les doses de sel à partir desquelles on avait des effets nocifs pour l'environnement, notamment le benthos. Et dès des concentrations de deux cent quatre-vingt-cinq milligrammes par litre (285 mg/l), on commence déjà à avoir des signes de toxicité pour certaines espèces aquatiques.

On a fait également une analyse au niveau des sols, pour voir l'impact des sels de déglaçage sur les sols eux-mêmes. On l'a fait également sur la végétation; les gens ont l'image souvent des effets des sels de déglaçage le long des routes, sur le changement de la végétation.

On l'a fait également sur la faune, faune terrestre, mammifères, et également les oiseaux.

Un aspect aussi qui a été étudié, c'est les ferocyanures. Plusieurs sels de déglaçage sont accompagnés de ferocyanures, c'est un anti-agglomérat, donc on additionne les sels de déglaçage avec du ferocyanure, pour empêcher la mise en motte, si je peux m'exprimer.

Et à la fin, on a une conclusion générale sur, oui ou non, la toxicité.

J'aimerais amener une clarification, au niveau de la santé humaine, dès le départ il y a eu aucun indice comme quoi les sels de déglaçage étaient toxiques pour les êtres humains.

Ils sont partis du principe qu'après deux cent cinquante milligrammes par litre (250 mg/l) de chlorure dans l'eau, l'être humain est capable de le goûter. C'était le goût qui était le premier élément qui permettait aux humains de déceler les chlorures dans l'eau. Donc généralement, l'être humain, de façon consciente, consommera pas de quantités importantes de chlorure.

À titre d'exemple, le rapport présente beaucoup de données au niveau des données pancanadiennes sur les chlorures. Annuellement, au Canada, par mètre carré de route, on étend jusqu'à dix point deux kilogrammes (10,2 kg) de sel, annuellement, par mètre carré de route. Ça, c'est des données qu'on retrouve.

On fait aussi l'étude au niveau des différents cours d'eau du Canada. De façon naturelle, on retrouve entre un (1 mg/l) et cinq milligrammes (5 mg/l) de chlorure par litre d'eau, dans les cours d'eau naturel. On parle du Bouclier canadien, ici.

Environnement Canada recommande ou va recommander l'inscription comme substance toxique des sels de voirie, comme substance toxique, mais on est conscient que les sels de déglaçage sont essentiels à notre sécurité.

Donc nous, on ne préconise pas un bannissement de ça, mais beaucoup plus une gestion, une meilleure gestion des sels de déglaçage.

Et on revient au niveau des trois (3) points d'entrée, c'est-à-dire l'épandage, les sites d'entreposage et également les dépôts à neige. On croit qu'il est possible, à ces trois (3) niveaux-là, de réduire ou de limiter l'entrée des sels de déglaçage dans l'environnement.

Au niveau des substances de remplacement, parce que si on fait la revue de la littérature, présentement il y a des substances de remplacement qui sont à l'étude ou à l'essai à travers l'Amérique du Nord ou même en Europe, à l'heure actuelle, c'est pas nécessairement l'avenue qu'on préconise. Les coûts de ces substances de remplacement sont exorbitants, on peut parler de quatre (4) à vingt (20) fois le prix pour une tonne (1 t) de déglaçant.

Mais certaines études, entre autres aux États-Unis, montrent que ces substances de remplacement, souvent ces substances-là n'ont pas d'effet de corrosion, donc on pourrait avoir un gain d'utiliser ces substances de remplacement là, entre autres pour les structures comme les ponts, bien, on évite la corrosion, donc les travaux de remplacement.

Alors nous, si on parle du projet de l'autoroute La Baie-Chicoutimi, ce qui nous a surpris un peu, c'est qu'au niveau de la phase d'exploitation de la route, on mentionnait aucunement l'entretien et l'usage des sels de déglaçage, au niveau de l'environnement, et c'est un peu ce qu'on cherchait à savoir.

C'est, avec la réglementation qui pourrait arriver dans le futur, de quelle façon le ministère des Transports vont adresser cette problématique-là des sels de déglaçage et l'impact sur l'environnement, notamment les cours d'eau.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Breton. Peut-être revenir sur des points précis, mais votre interrogation, c'est surtout celle de la Commission.

Au niveau du ministère des Transports, vous avez fourni une réponse dans l'étude d'impact, dans un document complémentaire, dans PA5.1, et je pense que la question s'adresse au ministère des Transports et pas seulement la région évidemment, mais c'est quoi votre position par rapport à ça.

Évidemment, les études sont récentes, c'est des études documentées, largement documentées, comment vous voyez ça? Qu'est-ce que c'est, pour vous, qu'est-ce qu'on entend entre autres qu'il y a des effets, bon, je pense que c'est assez clair pour la santé humaine, il y a des effets sur la végétation, jusqu'à deux (200 m) à trois cents mètres (300 m), sur la faune aquatique. On peut lire dans les documents d'Environnement Canada que ça peut même jouer sur le goût de l'eau.

Comment vous voyez ça?

PAR M. DONALD TURGEON:

OK, monsieur le Président, je vais demander à monsieur Robert Letarte, du Service de l'environnement du ministère des Transports, de se présenter au bout de la table. Monsieur Letarte va nous présenter la position du ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur Letarte et bienvenue.

PAR M. ROBERT LETARTE:

Bon premièrement, je voudrais apporter une précision à ce que monsieur Breton a dit. Bon, les sels de voirie, actuellement, ne sont pas déclarés toxiques et on ne sait pas du tout quand ça va être déclaré substance toxique.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais ça a été dit, ça. On a compris ça, la Commission.

PAR M. ROBERT LETARTE:

Et on n'attend pas, non plus, on n'attend pas que les sels de voirie soient déclarés substance toxique pour prendre nos responsabilités, au point de vue environnemental. Le processus est déjà enclenché.

Premièrement, il y a un peu plus d'un an de ça, il y a eu un comité qui a été formé par le Conseil des sous-ministres en transport du Canada, pour voir – et qui est associé à l'Association

des transports du Canada, l'ATC – pour préparer un plan de gestion des sels de voirie, de même qu'un plan de communication pour informer aussi le public sur les incidences des sels de voirie sur l'environnement.

Ce groupe de travail là, auquel moi je participe comme représentant du gouvernement du Québec, a aussi préparé des termes de référence en vue d'aider toutes les autorités qui ont à gérer les sels de voirie, que ce soit des autorités municipales, autorités locales ou provinciales, un terme de référence pour préparer un plan de gestion, ce qu'on appelle le "best management practice", c'est les meilleures pratiques de gestion des sels de voirie.

Du côté du gouvernement du Québec, le gouvernement du Québec, la position du gouvernement du Québec est la suivante, on ne met pas en doute l'étude scientifique qui a été faite par Environnement Canada au niveau des sels de voirie, sauf que nous trouvons et nous ne sommes pas les seuls à trouver ça, nous trouvons que de mettre les sels de voirie au même niveau que les BPC, que le DDT, que les benzènes, que les furannes, ça n'a pas de sens!

Parce que ce sont – d'une part, on nous dit, les sels de voirie sont une substance toxique, alors ça crée automatiquement une connotation de danger pas minime, mais de danger important, et d'autre part, on nous dit, bien, on ne veut pas que vous bannissiez l'utilisation des sels de voirie.

Alors on a demandé à plusieurs reprises à Environnement Canada, monsieur Bernard Maddey, qui est responsable du dossier Environnement Canada, de nous expliquer pourquoi ils avaient mis les sels de voirie sur cette liste de substances là, pourquoi pas trouver une autre dénomination que la dénomination toxique.

Bien, la réponse qu'on nous a donnée, c'était qu'on n'avait pas d'autres listes pour l'instant. OK!

Alors le gouvernement du Québec, lui, on n'est pas d'accord du tout avec la nomination de toxicité. Ça, ça comprend le ministère de l'Environnement et ça comprend le ministère des Transports.

Il y a eu des communiqués qui ont été très clairs à ce sujet, lorsque les sels de voirie ont été ajoutés à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Il y a eu des communiqués de presse et le ministre Boisclair, de même qu'à l'époque le ministre Chevrette se sont prononcés clairement dans ce sens-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Letarte, je vais intervenir.

Je pense que l'énoncé, on essaie d'éviter un débat contradictoire et je pense que de le ramener au niveau scientifique, c'est excellent, mais j'aimerais vous entendre également sur

qu'est-ce que vous faites, puisque vous dites, on minimise pas non plus les impacts sur le plan environnemental, j'ai compris ça au début.

PAR M. ROBERT LETARTE:

Non.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'il y a un plan d'action qui suit, à partir du comité ou autrement?

PAR M. ROBERT LETARTE:

Bien écoutez, on va se servir – on est membre du groupe de l'ATC, qui a été formé par le Conseil des sous-ministres. Ce groupe-là, comme je vous dis, a déjà produit plusieurs documents qui vont dans le sens de l'amélioration de la gestion des risques qui sont liés à l'utilisation des sels de voirie.

Ce qui est important de gérer là-dedans, il est important de gérer les pertes de sels de voirie, c'est les pertes qui vont dans l'environnement et non pas ce qui sert à déglacer et à entretenir notre réseau routier.

Et on ne veut pas non plus faire en sorte qu'on va retourner cinquante (50) ans en arrière, et qu'on va commencer à rouler la neige. On veut avoir un réseau routier qui va être…

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Letarte, concrètement, concrètement, quand vous dites, il y en a des propositions, entre autres…

PAR M. ROBERT LETARTE:

On est en train d'établir un plan de gestion québécois des sels de voirie.

Quand je dis, on est en train d'établir, on est en train de travailler sur un mandat qui va devoir être approuvé par les autorités, mais il y a beaucoup d'approches qui ont déjà été faites au niveau du ministère de l'Environnement, au niveau du ministère des Affaires municipales, au niveau de l'Union des municipalités du Québec qui veulent être partie prenante de notre groupe de travail, la Fédération québécoise des municipalités aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je reviens sur ma question.

PAR M. ROBERT LETARTE:

Et ce qu'on veut évaluer…

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Letarte, monsieur Letarte! Va pour les ententes, va pour la sensibilisation.

Quand vous dites, déjà vous intervenez en faisant des brochures qui concernent les modes de gestion d'utilisation des sels, est-ce que ça comprend – pourriez-vous nous donner un exemple de ce que vous proposez, ce que vous recommandez.

Je vous donne un exemple bien simple, je pense qu'on a tous déjà suivi des camions et on voit que ça tombe pas tout sur la route en avant.

C'est tu ce genre d'intervention là que vous essayez de cibler pour réduire les effets sur l'environnement?

PAR M. ROBERT LETARTE:

On va regarder toutes les activités qui sont liées à la manutention des sels de voirie, à partir du moment où ils arrivent dans les quais, les différents ports du Québec, à aller jusqu'à leur dépôt, les dépôts de neige usée.

Ça veut dire qu'on va regarder comment les sels de voirie sont gérés au niveau des quais fédéraux, alors là, on va avoir une discussion avec le gouvernement fédéral.

Après ça, on va analyser aussi et faire des recommandations sur la façon de faire les chargements, tous ceux qui ont à aller chercher du sel sur les quais. Il y a les provinces, les municipalités, les contracteurs, les entrepreneurs.

Après ça, le transport, comment se fait le transport. Est-ce que les camions sont bien protégés pour faire le transport des sels de voirie ou s'il y a des pertes durant le transport.

Après ça, il y a évidemment au niveau du stockage, le stockage tant provincial, nos igloos, on voit nos igloos au niveau du gouvernement, du ministère des Transports. Il y a aussi le stockage au niveau municipal et il y a aussi du stockage au niveau des entrepreneurs, parce que de plus en plus, le ministère des Transports du Québec et même les municipalités donnent à contrat l'entretien de leurs réseaux routiers.

Donc au Québec, il y a à peu près cinq cents (500), entre cinq (500) et six cents (600) lieux d'entreposage privés de sels de voirie. Alors ça, on veut aller, on veut pouvoir avoir un droit de regard aussi sur ces endroits-là.

Il y a évidemment toute la question des épandages. Ça, c'est une partie qui est beaucoup plus technique, toute la question des épandages, on veut améliorer la façon de faire, essayer d'arriver avec, comme on dit, utiliser le bon produit au bon moment, et en quantité suffisante. C'est ce qu'on a dans l'esprit.

Alors toutes les techniques d'épandage vont aussi être révisées, et on va se servir, je veux dire, d'éléments d'information qui vont venir de d'autres, de l'ATC et même au niveau international, il y a des gens qui sont allés à Sapporo il y a pas longtemps, où il y avait un forum au niveau de la viabilité hivernale.

Pour ce qui est des neiges usées, les neiges usées au Québec sont déjà réglementées, elles sont déjà réglementées, il y a un règlement du ministère de l'Environnement et il y a un guide aussi pour la gestion des neiges usées. On est la seule province où on a ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Letarte…

PAR M. ROBERT LETARTE:

Mais on veut quand même réviser toutes ces choses-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Letarte, s'il vous plaît. Si vous me permettez!

Quand vous parlez du plan d'action, je vais essayer de ramener ça concret parce que là, on va, on va, on va, il y en a plusieurs, ils vont être dans les verbatim, quand vous dites par rapport à un plan d'action que vous êtes en train d'élaborer, que vous allez présenter, est-ce que vous fixez des échéanciers d'intervention, par rapport à ça?

PAR M. ROBERT LETARTE:

Les échéanciers sont les mêmes, on suit les échéanciers, en fin de compte qui ont été prescrits par Environnement Canada. C'est-à-dire qu'on a deux (2) ans, d'ici – bien, le deux (2) ans a commencé le 1er décembre 2001, on a deux (2) ans pour mettre en place, pas mettre en place mais analyser, réviser nos façons de faire et proposer des solutions.

Et après ça, on va avoir dix-huit (18) mois pour commencer à les mettre en place. Et c'est un processus qui va être c'est-à-dire jusqu'à l'automne 2005.

Et puis à partir de ce moment-là, bien là, on va continuer à s'améliorer, on va vérifier, voir si les mesures qu'on a mises en application, c'est les bonnes, s'il y a pas lieu de changer des choses. C'est un processus continu.

PAR LE PRÉSIDENT:

Évidemment, évidemment.

PAR M. ROBERT LETARTE:

Dans dix (10) ans, on va en parler encore, des sels de voirie.

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, mais on peut en commencer un peu aujourd'hui!

Est-ce qu'on doit comprendre du fait que vous dites, bon, je vous résume, mais vous contredisez pas l'étude à laquelle réfère Environnement Canada, est-ce qu'on doit comprendre que vous appuyez cette étude-là ou que vous entendez quand même procéder à des études de vérification, compte tenu du climat, je dirais des distinctions du climat québécois par rapport à la faune et par rapport à la végétation en particulier?

PAR M. ROBERT LETARTE:

Ça, il y a des particularités, on en discute avec des gens d'Environnement Canada et avec des gens de d'autres ministères, fédéral, et de d'autres associations, c'est sûr qu'actuellement, on s'oriente vers des mesures qui vont être volontaires.

Parce que tant et aussi longtemps que les sels de voirie seront pas déclarés substance toxique, Environnement Canada ne peut pas faire des règlements.

Donc tout est orienté, actuellement, sur une base volontaire. On va faire des lignes directrices, on va faire des guides de bonnes pratiques, et chaque localité, chaque municipalité, chaque région, chaque province va devoir adapter ces façons de faire à ses conditions climatiques, à son réseau routier aussi, au volume de circulation qu'il y a sur son réseau routier.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ma question portait, est-ce que le ministère, avec d'autres partenaires, entend procéder à des études de validation pour le climat québécois?

PAR M. ROBERT LETARTE:

Non. Bien écoutez, je peux pas répondre à cette question-là, peut-être que Michel pourrait répondre à cette question-là, mais je ne pense pas.

Ce qu'on essaie de faire, là, le plus possible, actuellement, c'est qu'on utilise, il y a actuellement à l'essai, je pense – tu me corrigeras, Michel – mais je pense qu'il y a une trentaine de véhicules du ministère des Transports qui sont équipés de senseurs, qui permettent de pouvoir prendre directement la température du pavage, de façon instantanée, et on est relié directement, dans ces véhicules-là, on est relié aussi avec des informations météo-routières spécialisées, qui sont pas les informations météo-routières qui sont données, je veux dire, à la télévision ou à la radio, c'est des informations météo-routières très, très, très précises, qui parlent du point de congélation et etc.

Et ça nous aide déjà à pouvoir savoir quand intervenir, parce qu'on parle de plus en plus de faire des interventions avant même que les tempêtes arrivent, avant même que le gel arrive.

Alors c'est toutes ces choses-là qu'on veut – mais ça, c'est des nouvelles technologies. On est en train, il y a un coût associé à ça aussi, à ces nouvelles technologies là.

Environnement Canada parle de l'implantation de stations météo-routières à travers tout le Canada, et puis pour le Québec, il y aurait quoi, quelque chose comme quatre-vingt-sept (87), je pense, stations météo-routières qui seraient prévues. Mais des stations météo-routières, c'est très dispendieux.

Nous, on a peut-être une autre solution. Mais on va trouver – c'est pour ça que je vous dis qu'on va trouver les solutions qui sont les mieux adaptées à nos besoins, à notre climat, et aussi aux coûts qui sont générés par ces nouvelles technologies là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vais m'adresser au représentant du ministère de l'Environnement, monsieur Chatagnier.

Quelle est la nature de la préoccupation, au niveau du ministère de l'Environnement, je dirais de ce nouveau sujet là, surtout s'il va être discuté longuement dans les prochaines années.

PAR M. HERVÉ CHATAGNIER:

Pour nous, c'est pas vraiment un nouveau sujet. Premièrement, les chlorures ont été inscrites dans nos critères de qualité de l'eau dès 1990, et on n'a pas des normes, mais des indicateurs, des seuils qui sont établis à partir desquels on peut porter atteinte à l'environnement.

Et depuis ce temps-là, on travaille à la gestion, des programmes de gestion des neiges usées. On a une politique sur l'élimination des neiges qui a été adoptée en 1988 et mise à jour en 96. On a, comme j'ai dit, on a inscrit les chlorures aux critères de qualité de l'eau en 90.

On a un règlement sur les lieux d'élimination des neiges, qui a été adopté en 97, et il y a un guide d'aménagement de lieux d'élimination des neiges qui a été aussi publié par le ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci, monsieur Chatagnier.

Nous allons prendre une pause et signifier immédiatement à tous les participants dans la salle qu'au retour de la Commission, nous allons clore, fermer le registre d'inscription des participants. Donc ça va être le temps présentement d'aller vous inscrire pour venir poser des questions. Merci.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

QUESTIONS DE LA COMMISSION

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous reprenons immédiatement et tel que convenu, nous déclarons clos, fermé, le registre des inscriptions pour venir poser des questions.

Nous allons passer le reste des participants, et puis on va enchaîner, tel qu'annoncé, avec un quiz de questions-réponses, pour aller chercher des informations sur des sujets particuliers, dont certains sont déjà annoncés en début de séance.

Juste avant d'enchaîner, une seule question sur les sels de déglaçage, que j'adresse à monsieur Turgeon ou à son collègue.

Est-ce que vous savez, au niveau régional, la quantité, je dirais dans l'igloo ou dans les igloos de la région immédiate de Chicoutimi-La Baie et Laterrière, la nouvelle ville de Saguenay, quelles sont les quantités annuelles qui sont entreposées?

PAR M. DONALD TURGEON:

Je pourrais pas vous répondre. Je sais que dans un igloo, il peut rentrer environ deux mille tonnes (2000 t), mais on vide et on remplit l'igloo quelques fois dans l'année, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ce serait possible de vérifier, pour un ordre de grandeur?

PAR M. DONALD TURGEON:

Je pourrais vous sortir les données pour le ministère, mais j'ai pas les données pour les villes et les entrepreneurs indépendants qui travaillent pour les villes.

PAR LE PRÉSIDENT:

En faisant la précision.

PAR M. DONALD TURGEON:

OK, on peut essayer de vous trouver l'information. Pour le ministère, il y a pas de problème, on va vous fournir l'information, on va essayer de contacter Ville Saguenay.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

YVES RHEAULT

PAR LE PRÉSIDENT:

Nous allons inviter un dernier participant, monsieur Yves Rheault.

Et tout de suite, pendant que monsieur Rheault se rapproche, oui, il y en a un autre d'inscrit, effectivement, on va indiquer qu'en ce qui concerne les sels de déglaçage, le questionnement est terminé pour la Commission.

On nous a avisés que dans le cas de monsieur Breton, il y avait une possibilité de retourner plus tôt, ça signifie qu'on vous remercie pour votre participation. On prend en compte évidemment, et c'est le cas également au niveau du ministère des Transports, du fait qu'on a décalé ce qui était prévu, pour tenir compte de la participation du public.

On vous remercie immédiatement, si vous devez quitter plus tôt.

PAR M. LOUIS BRETON:

Merci, et on reste disponible pour vos questions écrites, pour la Commission.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien, merci beaucoup.

Monsieur Rheault.

PAR M. YVES RHEAULT:

Oui, bonjour. Moi, j'aurais deux (2) autres petites questions.

La première, monsieur tout à l'heure a dit que l'autoroute, il y avait rien d'envisagé pour l'avenue du Port, parce que le trafic vers La Baie ne devrait pas être si dense que ça. C'est ce que j'ai cru comprendre.

Moi, ma question, si le trafic est pas si dense à La Baie, et puis il y a personne de la ville de Laterrière qui va se servir de l'autoroute parce qu'on n'a pas de sortie entre le Paysan et la Ligne-Bagot, à quoi va servir le tronçon de cette autoroute-là.

Moi, je peux pas comprendre, s'il y a pas personne qui se promène dessus!

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Turgeon.

PAR M. DONALD TURGEON:

J'ai pas dit que le trafic était pas si dense, j'ai dit qu'à partir de l'avenue du Port, la circulation se divisait en deux (2), sur la 170 et l'avenue du Port. Donc au lieu d'avoir une route, le trafic se répartit sur deux (2) artères principales, pour ville Saguenay.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Rheault,

PAR M. YVES RHEAULT:

Après ça, selon vos normes, il disait qu'on devrait avoir une sortie aux cinq kilomètres (5 km). On en a une, huit kilomètres (8 km) entre les deux (2) sorties, je voudrais savoir c'est quoi les distances entre les sorties, dans la ville de Saguenay, arrondissement Jonquière, entre les sorties sur l'autoroute.

Est-ce qu'elles sont plus que cinq kilomètres (5 km) ou une couple de kilomètres?

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Turgeon.

PAR M. DONALD TURGEON:

Le protocole d'entente qui avait été signé dans le cas du contournement de Jonquière est antérieur aux nouvelles politiques du ministère, dans la localisation des échangeurs. Donc le contournement de Jonquière n'est pas selon nos normes.

Et pour des cas spécifiques, il peut y avoir des échangeurs qui sont à l'intérieur de cinq kilomètres (5 km), exemple, on a ajouté l'échangeur du côté ouest, pour donner accès au secteur de l'intersection du chemin de l'Église.

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans quels cas, vous parliez de certains cas particuliers?

PAR M. DONALD TURGEON:

Ça donne accès à des intersections avec des routes nationales, et elles sont assez rapprochées, ça peut être un cas qui fait qu'on ajoute un échangeur.

Normalement, on a un échangeur, autoroute avec une route nationale ou des routes importantes, comme le chemin Ligne-Bagot, qui donne accès au secteur du Transfoparc, qui donne également accès à port Saguenay.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et dans la première partie de votre réponse, vous indiquez que dans le cas de l'autre tronçon, celui de Jonquière, ça fait référence à un ancien protocole, en ce qui concerne les critères de distance entre les échangeurs.

De mémoire, le critère de distance était de combien, dans ces cas-là?

PAR M. DONALD TURGEON:

Il y avait pas de critère. C'est qu'il y a eu des négociations entre l'ancienne Ville de Jonquière, dans les années passées, pour localiser des échangeurs, donc il y a eu un protocole de signé entre le ministère et la Ville, pour déterminer les échangeurs dans le tronçon de la traversée de Jonquière.

Donc c'était pas des critères du ministère, c'est une entente qu'il y a eue entre la Ville et le ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Rheault.

PAR M. YVES RHEAULT:

OK. Mais ce serait pas possible d'avoir une sorte d'entente, donner au moins une sortie à mi-chemin dans cette autoroute-là.

Parce que là, huit kilomètres (8 km), il y a pas personne dans la ville de Laterrière qui va se servir de cette autoroute-là, c'est impossible. On sort au Paysan ou à la Ligne-Bagot.

Je veux savoir pourquoi il y aurait pas moyen d'avoir une sortie au moins à mi-chemin.

PAR LE PRÉSIDENT:

Un complément d'information, monsieur Turgeon.

PAR M. DONALD TURGEON:

Bien, si on regarde sur la carte, à mi-chemin, on est dans les zones agricoles. Il faut penser, monsieur le Président, que dans ce secteur-là, on est en croisée avec des chemins municipaux, c'est pas des routes numérotées, c'est pas des routes nationales.

Donc on a situé un échangeur du côté ouest, pour donner accès au secteur du chemin de l'Église, et un échangeur qui est situé dans le secteur de l'aéroport, comme je vous disais tout à l'heure, qui donne accès à port Saguenay, à l'aéroport de La Baie et à la base militaire de Bagotville, ainsi que le parc industriel du secteur Transfoparc.

Donc l'échangeur est situé à peu près au centre, c'est un échangeur qui va être assez achalandé.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Rheault.

PAR M. YVES RHEAULT:

C'est tout!

ÉRIC BERGERON

PAR LE PRÉSIDENT:

On invite maintenant un dernier participant, monsieur Éric Bergeron.

Bonsoir monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Bonsoir. On parlait tantôt que pour le sel, ça pourrait affecter de cent (100 m) à trois cents mètres (300 m) de chaque côté de l'autoroute, c'est ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans certains cas, pour la végétation, ça peut aller jusqu'à deux cents (200 m ou trois cents mètres (300 m).

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Comme pour le chemin du Plateau, ça a tu été pensé de passer le chemin du Plateau par-dessus l'autoroute?

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Martel.

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui, monsieur le Président, cette solution-là a été analysée, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et pourquoi – elle a été rejetée, j'imagine?

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Oui. Pourquoi donc!

PAR M. DONALD MARTEL:

Je peux répondre en parole, si on a besoin d'images, j'irai.

Mais effectivement, c'est une alternative qu'on a pensé, parce que considérant les impacts que l'autre variante pouvait créer, au même titre que les deux (2) autres variantes qu'on parlait hier soir, alors finalement, c'est les impacts humains qui ont fait, le trop grand nombre de bâtiments touchés, compte tenu du profil de la traversée qui était nécessitée dans le chemin du Plateau, on a rejeté cette variante-là, à cause du critère de trop grandes expropriations nécessaires.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Je pense que vivre avec l'autoroute, ça va être plus un impact humain que de me faire déménager. Et il y a beaucoup de personnes, dans mon coin, qui pensent la même chose.

J'aimerais ça que vous vérifiiez ça, parce que si on rajouterait peut-être une dizaine de maisons, ça devrait pas être si grave.

PAR M. DONALD TURGEON:

C'est un commentaire. Nous, on a essayé de minimiser les impacts.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

Monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Ça minimise où est-ce qu'il faut pas!

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous ramène à l'ordre! C'est de l'autodiscipline, ça.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Oui.

J'ai une autre question. Pour le chemin du Plateau, quand vous faites un chemin avec un beau pont en tôle, c'est quelle hauteur, à partir de la travée, en plein milieu du chemin? Le muret est de quelle hauteur, sur le pont?

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Martel.

PAR M. DONALD MARTEL:

Le muret, il a un virgule quatorze mètre (1,14 m) au-dessus de la chaussée.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

C'est la hauteur d'une automobile, ça, environ?

PAR M. DONALD MARTEL:

C'est pas loin de quatre pieds (4 pi).

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Et puis il y a tu des normes à ça ou si ça peut être plus haut, plus bas?

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui, il y a des normes. Bien, ça pourrait être plus haut si on avait une problématique de bruit par exemple à régler, mais il y a des minimums, effectivement. Tout ça est normé.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK, parce que c'est ça, parce qu'une "van", c'est plus qu'un mètre quatorze (1,14 m) d'un muret, parce que les sorties "d'exhaust" sont en haut.

PAR M. DONALD MARTEL:

Vous me parlez du bruit?

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Passer une "van", oui.

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui, effectivement, dans les calculs de bruit, on considère les hauteurs de tuyaux d'échappement, à partir de zéro virgule cinq mètre (0,5 m) jusqu'à trois virgule cinq mètres (3,5 m), parce qu'au Québec, les tuyaux d'échappement des véhicules lourds sont à cette hauteur-là.

Dans notre simulation sonore, dans le coin du chemin du Plateau, cet élément-là a été considéré, et puis ça va rencontrer les normes qu'on a prescrites dans nos études, soit de cinquante-cinq (55) dB(A), avec la hauteur du parapet qu'on y a inscrit.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Excusez, la hauteur du parapet, c'est comme vous dites, jusqu'à la hauteur des "vans", pour avoir cinquante-cinq décibels (55 dB)?

PAR M. DONALD MARTEL:

Dans le modèle de simulation, c'est inclus que même avec les tuyaux d'échappement à trois virgule cinq mètres (3,5 m), suivant notre LEQ vingt-quatre (24) heures, on va quand même atteindre le cinquante-cinq (55) dB(A).

Ça a été vérifié et je vous le confirme.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bergeron, si vous permettez, je vous suggérerais qu'on entende le promoteur sur quelle est la qualification du climat sonore dans votre secteur en particulier. Et on pourrait revenir pour traiter du bruit.

Et j'imagine que ça va nous permettre de comprendre, à moins que vous le sachiez parfaitement…

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Non, mais ils avaient une belle photo de l'autre côté, avec le mur, on voit bien.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais peut-être de se faire expliquer par le promoteur, nous on le sait, mais de se faire expliquer par le promoteur, pour votre bénéfice, à partir de quand, compte tenu du climat sonore actuel, selon les mesures que vous faites, quand vous intervenez pour des mesures de mitigation et pourquoi.

PAR M. DONALD MARTEL:

OK, de la façon dont vous parlez, je réfléchis, parce que j'ai quelques données ici, mais je me demande si je vais tomber dans la partie théorique, possiblement la Politique sur le bruit, ou si peut-être…

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans l'ordre demandé. Donc commencez peut-être par le secteur du Plateau, sans faire l'ensemble du projet.

PAR M. DONALD MARTEL:

Autrement dit, présenter les aménagements du chemin du Plateau?

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, en qualifiant le climat sonore actuel mesuré par vous, pour un.

Pour deux, nous dire dans quelles conditions, et là c'est peut-être plus ce que vous appelez théorique, mais dans quelles conditions vous intervenez pour les mesures d'aménagement, de mitigation pardon, je pense à votre grille, et on pourra à ce moment-là enchaîner avec le représentant du ministère de l'Environnement, qui avait déposé lundi soir une note de son ministère sur la question du bruit, en termes de qualification, avec certains commentaires sur la partie bruit de l'étude d'impact.

Je crois que ce serait à votre bénéfice d'entendre ces éléments-là, monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

S'il vous plaît, oui.

PAR M. DONALD MARTEL:

À ce moment-là, je vais débuter, si vous me permettez, avec la Politique sur le bruit, et si jamais on s'écarte, vous me rappelez à l'ordre.

PAR LE PRÉSIDENT:

Là, on joue sur la ligne entre pas trop de théorie.

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui, oui, je vais sauter un petit bout.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Parce que, excusez, mais la norme, mettons vous dites cinquante-cinq décibels (55 dB), si on tombe à soixante-cinq (65 dB), ça double le bruit, je crois, juste pour dix décibels (10 dB). C'est ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, mais on va l'entendre je dirais par le promoteur, et puis on va l'entendre également de la part du ministère.

Ce qui conditionne ultimement une norme, ce qui paraît acceptable, et on pourrait également déborder avec la Santé publique, s'il y a de l'information sur les seuils de dépassement qui peuvent causer des irritants médicaux, au sens large.

PAR M. DONALD MARTEL:

Alors justement, juste pour répondre à la première question, c'est quoi les niveaux sonores dans le secteur du chemin du Plateau, dans le chemin du Plateau, les simulations sonores, si je regarde ce qu'on obtient comme climat actuel, j'ai plusieurs numéros civiques, je vais peut-être prendre du plus bas au plus haut, pour faciliter les choses.

Alors dans le secteur du chemin du Plateau, à l'endroit de la traversée de la variante A4, ce qu'on obtient suite aux mesures que nous avons effectuées lors de nos études, on obtient une variation, il y a des endroits qu'on est à cinquante-trois virgule huit (53,8) dB(A) et le plus haut qu'on obtient, c'est cinquante-cinq virgule trois (55,3) dB(A).

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Excusez, c'est sur une période de combien de temps, les mesures. C'est sur l'heure de pointe?

PAR M. DONALD MARTEL:

Ça, c'est suivant le LEQ vingt-quatre (24) heures. Suivant une répartition sur une partie de vingt-quatre (24) heures.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc des points de mesure qui sont répartis sur vingt-quatre (24) heures, on y reviendra tantôt, à cette partie-là, en termes de façon de mesurer, avec le ministère de l'Environnement également.

PAR M. DONALD MARTEL:

OK, on y reviendra.

Et avec la mise en place des écrans sonores, que je vous préciserai quand on arrivera à la partie mesures d'atténuation, à ce moment-là, on va obtenir que le bruit apporté par l'autoroute va être limité à cinquante-cinq (55) dB(A), en raison de la position des écrans, des buttes antibruit.

Alors je vais y aller, vous expliquer de la manière que je fonctionne.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Excusez, mais en parlant de cinquante-cinq (55 dB), si je me mets sur la ligne jaune dans le chemin du Plateau, il y aura pas plus que cinquante-cinq (55 dB) quand le "truck" va passer en haut, sur le pont?

PAR M. DONALD MARTEL:

Je m'excuse, j'ai mal compris la question. Voulez-vous répéter.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Si je me mets dans le milieu du chemin du Plateau, quand votre pont va être construit, mais qu'il passe une "van" en haut, ça dépassera pas cinquante-cinq (55) dB(A), avec les écrans antibruit?

PAR M. DONALD MARTEL:

Si vous vous installez dans le centre du chemin du Plateau, ici j'ai le niveau sonore résultant avec nos projections de trafic dans dix (10) ans, vous allez obtenir, exemple, si je prenais un cas moyen, 2142, chemin du Plateau, bon, à l'heure actuelle, on a cinquante-quatre (54) dB(A).

Dans dix (10) ans, avec l'installation de nos écrans antibruit, on va avoir cinquante-six virgule cinq (56,5) dB(A), une augmentation de deux virgule cinq (2,5 dB). Mais ça, c'est autoroute ou sans autoroute, parce que le bruit apporté par l'autoroute est limité à cinquante-cinq (55) dB(A).

Autrement dit, même si la variante A4 était pas construite, ce qu'on projette, nous, c'est que suivant les augmentations de débit de circulation dans chemin du Plateau, vous seriez quand même à cinquante-six virgule cinq (56,5 dB). Parce que tout le bruit qui provient de l'autoroute comme telle est contrôlé par les écrans.

Ça, ça répond à votre question.

Alors au niveau, un petit peu sur la façon dont le ministère des Transports gère la problématique du bruit, en 1997, le ministère des Transports a adopté une politique sur le bruit, qui avait déjà été mise en application, qu'on appelait à ce moment-là "orientation", parce que ça a commencé à être appliqué en 93, un an après l'adoption par le ministère de sa politique sur l'environnement général.

Je vous fais fi des détails, on pourra y revenir si ça vous intéresse, un petit peu plus tard.

Alors dans la Politique sur le bruit, il y a deux (2) approches.

Il y a l'approche que l'on appelle corrective, pour les situations existantes, les problématiques qui existent présentement. Alors exemple, un quartier résidentiel à l'heure actuelle

qui dénote une augmentation de bruit due à l'apport de trafic pourrait venir se présenter auprès du ministère des Transports, et suivant certains critères, on pourrait décider d'y aller avec des mesures d'atténuation particulières. Mais ça, c'est l'approche corrective, je m'attarde pas sur celle-ci.

Nous, nous sommes plutôt dans un cas d'approche de planification intégrée. Ça, ça veut dire que dans le cadre de la préparation du nouveau projet, c'est cette approche-là qu'on va travailler. Alors c'est pour ça que j'ai mis ici que c'est vraiment le cas de notre projet d'autoroute 70 qui s'applique à cette approche-là.

Cette approche-là implique aussi les responsabilités des autorités municipales. Ce qu'on veut dire par là, c'est déjà inclus dans la politique, c'est qu'on s'attend – le ministère des Transports se responsabilise par ses actions, par ses constructions, cependant il s'attend que la municipalité, elle, à partir du moment où est-ce qu'on va y aller avec un projet d'infrastructure routière, dans une ville donnée, que la municipalité adopte des règlements de zonage ou de construction qui va permettre de protéger cette infrastructure-là.

Alors dans le cas de la variante A4, nous sommes dans un territoire majoritairement agricole. Cependant, tous les chemins traversés devraient faire l'objet de cette réglementation-là.

Les responsabilités du MTQ, en fonction de la Politique sur le bruit, c'est de mettre en œuvre les mesures d'atténuation de bruit lorsque l'impact sera jugé significatif sur les espaces extérieurs à l'activité humaine.

Un impact est considéré significatif lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté, dans un horizon de dix (10) ans, occasionne un impact moyen ou fort.

Lorsque ceci est constaté, le ministère s'engage à ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de cinquante-cinq (55) dB(A). Et réaliser un suivi acoustique, après construction, et corriger s'il y a lieu.

De quelle façon on va déterminer que l'impact est significatif, je crois que là, on va répondre précisément à une de vos questions, nous avons une grille.

Les spécialistes du ministère des Transports en acoustique ont construit une grille d'évaluation. On lira pas tous les chiffres qui sont là ce soir, mais simplement vous dire que du côté gauche, on a les niveaux de bruit actuels, et sur l'abscisse, on a les niveaux projetés.

Ce qu'il faut retenir de cette grille-là, c'est qu'on constate que plus le niveau actuel sonore est haut, moins la marge est grande pour le ministère des Transports, dans son niveau d'intervention.

PAR LE PRÉSIDENT:

Prenez l'exemple, tantôt vous disiez que le climat actuel, dans le cas du Plateau, c'était cinquante-cinq point six (55,6 dB)…

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Cinquante-quatre (54 dB) à cinquante-six (56 dB).

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui, comme exemple, si je prends l'exemple de cinquante-quatre (54 dB), cinquante-quatre décibels (54 dB) classés sur l'échelle du côté gauche, bon, cinquante-quatre (54) dB(A), nous, ce qu'on projette, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il faut qu'on aille voir dans le tableau de projection avant la mise en application de nos murs, de nos mesures d'atténuation.

Alors si on mesure, nous, avec nos projections de trafic à cinquante-quatre (54) dB(A), pour avoir un impact moyen, ça prend une différence, ici je fais cinquante-huit (58 dB), ça prend quatre (4) dB(A). Et ainsi de suite. C'est là qu'on va déterminer si l'impact est mineur, moyen ou fort.

Alors lorsque le ministère, dans ses études, a déterminé qu'effectivement, il y avait des mesures d'atténuation à apporter, ça peut se faire de différentes façons.

Bon, je vais en nommer quelques-unes quand même, parce que ça donne quand même une bonne image de la situation.

Comme mesures d'atténuation, le ministère pourrait appliquer la séparation spatiale ou l'espace tampon. Ici, juste pour donner un petit point de repère, on indique que doubler la distance entre la source sonore et la station d'écoute, on diminue d'environ quatre (4) dB(A).

Là, c'est sûr que j'ai pas fait la présentation théorique de tout à l'heure, mais aussi pour votre information, l'oreille humaine perçoit environ une différence de trois (3) dB(A). Alors à quatre (4 dB), l'oreille humaine va le percevoir.

Comme mesures d'atténuation, aussi, il y a utiliser la végétation comme piège à son. Bon ça, ça veut dire que dans une détermination de tracé, dans un endroit donné, on pourrait choisir de faire passer notre tracé à une certaine distance d'un quartier résidentiel, si on veut profiter de la végétation existante.

Dans ces cas-là, trente (30 m) à soixante mètres (60 m) de forêt dense donne une réduction de cinq (5 dB) à dix (10) dB(A). Mais ça prend vraiment une forêt dense.

Ensuite, on tombe dans les écrans antibruit, ceux qu'on est le plus habitué de voir dans des projets qui sont plus dans des milieux ruraux, urbains ou semi-urbains.

Dans des cas comme ça, on a trois (3) choix, il y a le mur, les murs qu'on va voir surtout dans les grandes villes, comme Québec et Montréal. Le mur est plus dispendieux, par contre il requiert moins d'emprise. Mais ce qui fait que les grandes villes utilisent ce cas-là dans les approches correctives surtout, c'est qu'effectivement, ils peuvent pas exproprier une série de maisons, alors on va y aller avec des murs.

Dans les projets qui sont plus en secteur semi-urbain ou semi-rural, à ce moment-là, on peut se permettre d'y aller avec une butte. La butte, en plus, elle a une efficacité légèrement supérieure au mur, et puis en même temps plus esthétique.

Une autre solution aussi, comme écran, on pourrait même parler de bâtiments. Exemple, avoir un tracé qui va passer en arrière d'un centre commercial, ça va probablement être préférable que passer en arrière d'un quartier résidentiel.

Ici, j'ai amené un exemple, parce que dans notre région, on a quand même pas souvent l'occasion de faire des routes à quatre (4) voies ou des projets de cette ampleur-là, mais on a quand même un exemple que le ministère des Transports a appliqué, dans une partie du quatre (4) voies divisées, dans le secteur de Larouche, toujours dans le même grand projet du lien routier Alma-La Baie.

Alors vous avez à gauche, ici, un secteur pour lequel l'aménagement de notre infrastructure causait des impacts moyens et forts sur les résidences situées le long de la rue municipale, qu'on appelle la rue Gauthier. Alors on avait quatre (4) ou cinq (5) résidences, ici, le long de notre emprise qui, lorsqu'elles étaient étudiées en fonction de la grille, on jugeait des impacts moyens-forts.

Alors le ministère a aménagé une butte. Dans ce cas-là ici, ce qui est particulier, ce qui est intéressant en même temps, c'est qu'on n'avait pas beaucoup d'espace parce que dans ce cas-là, la construction du quatre (4) voies a été faite à partir d'une chaussée déjà existante. Ça fait qu'on a construit une deuxième chaussée, comme on voit ici, du côté est.

Ça fait qu'on se retrouvait quand même avec un espace très restreint pour construire notre butte. On a quand même réussi, vous le voyez écrit en bas, même dans ces conditions-là, on a réussi, avec un mur d'une hauteur de deux virgule cinq (2,5 m) à six virgule cinq mètres (6,5 m), on a réussi, après validation, justement avec notre suivi acoustique, on a réussi à baisser le niveau sonore de huit (8 dB) à douze virgule sept (12,7) dB(A). Ça fait que c'est quand même pas mal intéressant.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Excusez, rendu à douze point sept (12,7 dB), est-ce que ça tombe à cinquante-cinq (55 dB), cinquante-deux (52 dB), soixante-trois (63 dB)?

PAR M. DONALD MARTEL:

Ah là, on était dans des ordres de soixante-trois (63 dB) à soixante-quatre (64) dB(A).

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Moins huit (8 dB) à douze point sept (12,7 dB)?

PAR M. DONALD MARTEL:

C'est ça, c'est des niveaux de bruit qu'on a réussi à diminuer jusqu'à alentour de cinquante (50 dB).

Alors à ce moment-là, un autre élément aussi qui était dans la partie théorique, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'à chaque fois qu'on atteint le chiffre de dix (10) dB(A), la sensation pour l'oreille humaine, c'est deux (2) fois. Alors ça, c'est un petit peu la physique de l'onde acoustique.

Alors à tous les trois (3) dB(A), on sent une différence, mais on semble sentir le double lorsqu'on atteint le cap de dix (10) dB(A).

Ici, c'est quand même quelque chose pour appuyer que les écrans antibruit, c'est pas juste des souhaits, c'est validé.

Ce qui m'amène à la diapositive suivante, qui serait le secteur du chemin du Plateau. Ça fait qu'on va faire apparaître une carte de votre secteur, là.

Alors dans le secteur du chemin du Plateau, les spécialistes du ministère des Transports, dans l'objectif de diminuer, d'atteindre le cinquante-cinq (55) dB(A) telle que la politique du ministère, ont planifié ou ont conçu, ou ont proposé au ministère des Transports d'aménager une longueur d'environ trois cent dix mètres (310 m). Ça représente environ trois cent dix mètres (310 m) de long, du côté sud et du côté nord de l'emprise de la variante A4.

Et puis on a différentes hauteurs, parce que compte tenu encore de la dispersion du son, on n'a pas besoin d'avoir la même hauteur au centre qu'on peut avoir besoin d'avoir dans le bas, de la commencée du remblai d'approche des deux (2) structures.

À ce moment-là, on a des variantes, ça varie de un virgule quatorze mètre (1,14 m) au centre, et de part et d'autre, ça peut aller jusqu'à trois mètres (3 m) de haut. Ça, c'est par rapport à la chaussée.

Alors lorsque je prétends qu'on aura besoin de construire une butte de trois mètres (3 m) d'élévation, c'est trois mètres (3 m) par rapport à la chaussée. Ce qui veut dire que la hauteur de notre mur, juste à l'approche du pont, on parle d'un mur qui a de sept (7 m) à huit mètres (8 m).

Ça fait que ça, c'est pour le secteur du Plateau.

Plus loin, c'est des secteurs qu'on a discutés lundi.

PAR LE PRÉSIDENT:

Pour l'instant, nous, c'est de l'information pour monsieur Bergeron, pour le secteur qui vous concerne.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Oui. Comme vous dites, sept-huit mètres (7 m-8 m), c'est à partir du chemin du Plateau, si on parle de huit mètres (8 m).

PAR M. DONALD MARTEL:

C'est ça.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Ça veut dire que là, votre butte dépasse de trois mètres (3 m). Neuf pieds (9 pi) par-dessus, rendu à la hauteur du pont.

PAR M. DONALD MARTEL:

Sur le trois cent dix mètres (310 m) de long, on a des distances qui varient de un virgule quatorze (1,14 m) à trois mètres (3 m), toujours par rapport au-dessus de la chaussée. Alors on a des endroits que notre butte devra être aménagée à sept mètres (7 m) au-dessus du niveau naturel du sol, et il y a des endroits que ça va – mais on pourra jamais être plus bas que trois mètres (3 m).

Alors par rapport au chemin du Plateau, ça va varier de trois mètres (3 m) à sept mètres et demi (7 ½ m).

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Ça veut dire que la butte, elle va s'en aller en montant, en longeant l'autoroute.

PAR M. DONALD MARTEL:

C'est ça.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK. Et rendu sur le pont, comme vous me disiez, ça va être un point quatre (1,4 m), un point quatorze (1,14 m)?

PAR M. DONALD MARTEL:

Un point quatorze (1,14 m).

PAR M. ÉRIC BERGERON:

C'est pas prévu, comme vous dites, si plus tard vous pensez que ça coûte – ça fait que là, il y a plus de bruit, vous allez peut-être remonter le mur, jusque par-dessus les "trucks", comme vous disiez.

PAR M. DONALD MARTEL:

À un moment donné, le ministère va faire son programme de suivi, suivi de surveillance de notre aménagement, si on n'atteint pas les buts comme on a réussi à atteindre à Larouche, il y aura des correctifs.

Les correctifs pourraient être, à ce moment-là, soit on pourra y aller peut-être avec une butte, avec plutôt un écran rigide, plus style mur, si on n'est pas capable de remonter notre butte.

Mais une chose qui est certaine, il va y avoir un suivi et il va falloir toujours atteindre notre objectif de cinquante-cinq (55) dB(A).

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Mais vous pourriez pas le mettre tout de suite dans vos plans, tout de suite en partant, ça, pour être sûr?

Parce que nous autres, on est dans un milieu de campagne. Le cinquante-cinq décibels (55 dB) que vous me dites, bien, ça dure peut-être dix (10) minutes dans une journée, ça va être dix mille (10 000) par jour.

PAR M. DONALD MARTEL:

C'est parce que je me suis mal expliqué.

Le un virgule quatorze (1,14 m), il est inclus dans notre modèle. Le un virgule quatorze (1,14 m), il va permettre d'atteindre le cinquante-cinq (55) dB(A).

Et là, j'ai malheureusement pas l'image du modèle avec les courbes des ondes, mais juste pour vous expliquer que même si les ondes vont un petit peu plus à l'intérieur des terres, sur le pont d'étagement comme tel, il reste qu'il est dans l'alignement du chemin du Plateau.

Donc il y a personne qui vit sur la ligne blanche ou sur la ligne jaune du chemin du Plateau.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Non, mais nos maisons, les chambres sont, les nouvelles maisons modernes, les chambres sont en avant, et quand tu rouvres la fenêtre, tu entends, surtout quand tu es à cent cinquante pieds (150 pi) du pont. Je pense que je vais les entendre.

Parce que là, il va en passer plus qu'un (1), il va en passer dix mille (10 000) par jour, dans vos prédictions. Dans vingt (20) ans, ça va être pire.

PAR M. DONALD MARTEL:

Bien, je suis obligé de vous dire, tout a été calculé pour que suivant les aménagements qui sont là, qui ont été proposés par les spécialistes en son du ministère des Transports, le cinquante-cinq (55) dB(A) va se tenir au pied de la butte antibruit, c'est vraiment ça l'objectif.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

C'est parce que je veux pas, mettons que c'est pas ça, je veux pas que ça traîne pendant quinze (15) ans. Parce que quand le projet va être terminé, je pense que ça va être assez dur de faire bouger d'autre chose.

PAR M. DONALD MARTEL:

Je vous dirais, pour ajouter à la Politique sur le bruit, que le ministère des Transports, dans sa Politique sur l'environnement – je trouve pas la feuille mais je vais vous la répéter par cœur, on la connaît!

Il y a la Politique sur le bruit et il y a la Politique sur l'environnement. Et puis dans la Politique sur l'environnement, le ministère s'engage à assurer le suivi et la surveillance des aménagements de mesures d'atténuation, que ce soit en bruit, que ce soit en faune.

On surveille nos aménagements, et puis on peut vous garantir que le cinquante-cinq (55) dB(A) va être respecté, on va faire la même chose que le contournement de Jonquière, on a

fait le même projet d'aménagement, on les a construits et dès ce printemps, il y aura des relevés sonores qui vont être faits et s'il y a ajustements à avoir, le ministère s'engage à les faire.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

C'est parce qu'à Jonquière, aussi, ils avaient pas parlé dans le journal, aussi, dernièrement, qu'il était supposé y avoir des arbres en arrière du quartier du Holiday Inn, et des écrans sur les lumière, parce qu'ils ont la lumière du jour vingt-quatre (24) heures sur vingt-quatre (24)?

PAR M. DONALD MARTEL:

Là, il y a deux (2) questions, je vais répondre à la première.

PAR LE PRÉSIDENT:

On répond à ces questions parce que vous êtes le dernier, et comme vous êtes le dernier à intervenir, vous avez droit à des questions bonus. Tout d'un coup, comme ça!

Je veux être équitable, mais sauf qu'on va terminer avec vous. On va en profiter également, c'est quand même un point intéressant, qui a pas encore été abordé lors de l'audience publique.

Ça fait que, oui, vous répondez aux questions.

PAR M. DONALD MARTEL:

Chacun de ces aménagements-là sont accompagnés de plantations. Alors tous les aménagements, ils font l'objet de plantations, et puis on plante pas des arbres de deux pouces (2 po), je veux dire, on plante des arbres, parce qu'étant donné qu'on a un horizon de dix (10) ans, on s'assure qu'on a des arbres qui vont avoir une hauteur raisonnable dans les dix (10) prochaines années, pour nous éviter justement d'y aller avec des écrans.

Autrement dit, on est gagnant à faire des bonnes plantations sur ces murs-là, parce que nous autres mêmes, ça va nous éviter de retourner et de compléter. Alors il y aura des plantations.

PAR LE PRÉSIDENT:

Deux (2) questions, si vous permettez, monsieur Bergeron.

La première, compte tenu que l'horizon de dix (10) ans auquel vous référez est celui du modèle prévisionnel qui assure que vous maintenez le niveau annoncé, le suivi que vous faites de la validation des écrans est sur combien d'années?

PAR M. DONALD MARTEL:

Le suivi qui est indiqué ou qui est souvent, ça fait un petit bout de temps qu'on fonctionne avec ces propositions-là, le ministère de l'Environnement met toujours cinq (5) ans dans ses décrets, et c'est pour ça que tout à l'heure, je vous faisais référence à la politique, parce que c'est vraiment la Politique sur l'environnement qui nous assure qu'on fait le suivi constant de ces écrans-là. Alors c'est cet engagement-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

On comprend qu'il y a un engagement du ministère qui s'appuie non pas sur la Politique sur le bruit, mais sur la Politique sur l'environnement…

PAR M. DONALD MARTEL:

Je m'excuse, je vous ai…

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, c'est bien ça?

PAR M. DONALD MARTEL:

La Politique sur l'environnement assure la surveillance et le suivi de ces mesures d'atténuation.

PAR LE PRÉSIDENT:

En tout temps?

PAR M. DONALD MARTEL:

Bien, on n'a pas le choix, parce que si on fait pas le suivi de nos mesures d'atténuation, qui est amené dans l'approche de planification intégrée, elle deviendra, à un moment donné, une intervention dans l'approche corrective.

Si on s'en occupe pas, les gens vont toujours avoir le droit de dire qu'à un moment donné, il y a une certaine problématique. Ça fait que…

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, mais on est conscient que c'est dans un contexte très différent, à cette époque-là, aussi. Ça va pour la réponse.

La deuxième question, sans anticiper sur des morceaux de l'analyse du ministère de l'Environnement, dans la note de lundi soir, mais il semble qu'il y a pas de points de mesure pour s'assurer de l'efficacité pour les deuxièmes étages, là évidemment où il y a des résidences à deux (2) étages.

Qu'est-ce qui en est à cet égard-là?

PAR M. DONALD MARTEL:

La Politique sur le bruit parle, je pense que je l'avais tout à l'heure dans mon acétate, je vais juste la retrouver pour dire les vrais mots.

PAR LE PRÉSIDENT:

Les vrais ou les bons!

PAR M. DONALD MARTEL:

Surtout les bons.

Alors dans l'acétate 16, lorsqu'on parlait de la responsabilité du MTQ, on dit:

"Mettre en œuvre les mesures d'atténuation de bruit lorsque l'impact sera jugé significatif pour les espaces extérieurs à l'activité humaine."

Alors dans la Politique sur le bruit, depuis neuf (9) ans, de la manière que ça se fait, c'est que les sonomètres et les simulations sont toujours faits à une hauteur de un virgule cinq mètre (1,5 m).

Bon, effectivement, pour les deuxièmes étages, en théorie, il y a pas de mesures comme telles. Autrement dit, c'est pas nécessairement entré dans notre simulateur. Toutes les données qui sont là sont pour les espaces extérieurs de l'activité humaine.

Mais la question qui a paru dans l'avis du ministère de l'Environnement, qu'on a reçue il y a environ une dizaine de jours, pour se rassurer, on a quand même fait des tests, on a fait des simulations. J'ai demandé à nos spécialistes de mesurer qu'est-ce que ça pourrait donner comme différence d'y aller avec une hauteur supérieure.

Pour vous montrer les résultats, je vais vous amener à la diapositive 26. Alors dans la première partie du tableau, la partie supérieure, on a considéré la position du numéro civique 2163 du chemin du Plateau. On a pris cette maison-là parce que c'était la plus proche, ça fait qu'on s'est dit, c'est peut-être ça qui va donner le meilleur résultat.

Alors le niveau actuel à ce numéro civique là, c'est cinquante-cinq virgule trois (55,3) dB(A), à un mètre et demi (1 ½ m). Et le niveau résultant, avec nos mesures d'atténuation mais avec l'augmentation du débit de circulation sur le chemin du Plateau, on obtient cinquante-huit virgule un (58,1 dB). Ça, c'est les chiffres qu'on a dits tout à l'heure.

Si on refait le même modèle, les mêmes simulations, les mêmes études, mais en mettant la position de notre sonomètre à deux virgule cinq mètres (2,5 m), on part toujours du même cinquante-cinq virgule trois (55,3 dB) actuel, on obtient cinquante-huit virgule sept (58,7 dB).

Alors là, j'ai fait quand même l'essai, avec la grille d'évaluation, pour comparer si on change, dans la nature de l'impact ou dans la force de l'impact, alors vous voyez dans la colonne de droite, à l'extrême droite, à un virgule cinq mètre (1,5 m), on a quand même un impact faible avec une différence de deux virgule huit (2,8) dB(A). Et puis à deux virgule cinq mètres (2,5 m), on a trois virgule quatre (3,4 dB).

Là, on s'est dit, on va y aller encore avec une hauteur supérieure, ça fait qu'on a pris un cas, la maison sise au 1853, chemin Ligne-Bagot, c'est la maison dont on a discuté lundi soir. Là, on est encore parti de notre un virgule cinq mètre (1,5 m); situation actuelle, cinquante-sept virgule huit (57,8) dB(A). Niveau résultant, après mesures d'atténuation, on a cinquante-trois virgule huit (53,8 dB).

Là par exemple, à quatre virgule cinq mètres (4,5 m), on a une différence un petit peu plus notable, on passe de cinquante-six virgule huit (56,8 dB) à cinquante-sept virgule quatre (57,4 dB). Il y a quand même une diminution, mais plus faible.

Mais ce qu'il faut retenir, c'est que dans notre projet, le seul endroit où est-ce qu'il y a des deuxièmes étages, pour Ligne-Bagot, c'est les deux (2) maisons qui sont côte à côte.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

Nous allons aller au ministère de l'Environnement, mais en passant, un des effets merveilleux des audiences publiques, vous avez référé à d'autres études d'impact antérieures.

Je veux juste vous indiquer que dans le cas d'une étude d'impact assez récente, celle de la rue Notre-Dame à Montréal, il y a des mesures qui ont été prises, des mesures de climat sonore à deux virgule cinq mètres (2,5 m), si je me rappelle bien, pour valider le modèle sur les deuxièmes étages.

PAR M. DONALD MARTEL:

Est-ce que je peux faire juste une petite remarque sur votre remarque?

Dans le cas de la rue Notre-Dame, il y a eu effectivement l'analyse de faite, mais pas sur l'ensemble du projet; c'était pour un cas en particulier, et il y avait une raison aussi bien spéciale, parce qu'on voulait savoir si enlever un feu de circulation sur une artère très proche, ça pouvait causer un certain impact.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mon commentaire, c'est peu importe la raison. C'est tout simplement, quand j'entends on ne le sait pas, on l'a vu, on l'a rencontré.

PAR M. DONALD MARTEL:

Mais on l'a fait aussi.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

On s'adresse au ministère de l'Environnement, pourriez-vous nous résumer, monsieur Chatagnier, les grandes lignes de l'analyse, le document est public, il peut être consulté, il est disponible dans les centres de consultation, les grandes lignes de l'analyse du document sonore présenté par votre ministère.

PAR M. HERVÉ CHATAGNIER:

Bon, alors on a réussi à trouver un expert au ministère un peu tardivement, c'est pour ça, la raison pour laquelle on a envoyé dernièrement notre avis au ministère des Transports.

Notre approche diffère un peu de celle du ministère des Transports, par rapport à l'évaluation des impacts, c'est-à-dire qu'au lieu d'avoir une grille où on a des différences de trois (3) dB comme impact mineur, etc., on a tendance à exiger, comme bruit généré par le projet, un maximum de cinquante-cinq (55) dB(A), sur LEQ vingt-quatre (24) heures. Où si le milieu ambiant dépasse déjà ce niveau-là, de limiter, de ne pas avoir d'augmentation du bruit.

Alors on est en train de travailler là-dessus, et on a posé quelques questions au ministère des Transports, par rapport à ça.

Dans la plupart des cas, ça va. Dans le cas du chemin Ligne-Bagot, on voit que c'est presque la même chose, le ministère des Transports, avec ses mesures d'atténuation, va avoir cinquante-six (56) dB(A). Nous, on préconise cinquante-cinq (55) dB(A).

Il y a des discussions à avoir avec le ministère des Transports, pour peut-être assurer le respect du cinquante-cinq (55) dB(A).

Et puis au niveau des deuxièmes étages, il y a aussi quelques endroits, dans le coin du chemin Bagot, dans le quartier résidentiel, où il y a des balcons. Pour nous, c'est surtout important quand il y a des balcons, et puis là aussi, on travaille avec le ministère des Transports pour voir s'il y a quelque chose à faire pour augmenter la butte antibruit.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci, monsieur Chatagnier.

Peut-être juste vérifier auprès du docteur Girard s'il y a des compléments d'information à fournir sur le dossier.

PAR M. BENOÎT GIRARD:

Peut-être parler des impacts santé, si vous voulez, si ça vous intéresse.

Généralement, les impacts santé vont apparaître à des niveaux d'à peu près soixante-quinze (75) dB(A); au-dessus de soixante-quinze (75) dB(A), ce sont des atteintes de l'organe auditif, donc des pertes d'audition. C'est généralement le problème de santé reconnu, généralement reconnu.

Et on va surtout avoir des problèmes de bruit industriel, à ces niveaux-là, soixante-quinze (75) dB et plus.

Sous les niveaux de soixante-quinze (75) dB, on va parler plus de bruit communautaire, et on est à ce moment-là dans un domaine d'atteinte, je dirais, à la qualité de vie où ce sont des nuisances plutôt que des effets directs sur la santé.

Et l'Organisation mondiale de la santé a recommandé des critères, ce sont pas des normes, je pense que ce sont des critères, et ce sont des critères, il y a deux (2) critères finalement pour essayer d'éviter le plus de nuisances possibles, il y a un critère de jour, qui est à cinquante-cinq (55) dB(A), et un critère de nuit. Si je me souviens bien, le jour, je pense que c'est entre six heures (6 h) le matin et vingt-deux heures (22 h), et il y a un critère de nuit qui est de quarante-cinq (45) dB(A).

Les principaux organismes, comme l'EPI, je pense qu'ils ont conservé la norme, le critère de cinquante-cinq (55) dB(A), pour l'intervention dans l'environnement.

Et on voit apparaître différentes recommandations. Je pense la Société d'habitation, la SCHL, va recommander quarante-cinq (45) dB(A) à cinquante-cinq (55) dB(A), plus tendance à aller du côté de l'OMS.

Donc on voit que le critère de cinquante-cinq (55) dB(A), généralement, entre cinquante-cinq (55) et soixante-quinze (75) dB(A), on considère que c'est une zone de bruit qui est tout à fait acceptable, pour le confort des humains.

Les principaux impacts, les principales nuisances, c'est d'abord au niveau du sommeil. C'est bien évident qu'au-dessus de cinquante-cinq (55) dB(A), on a beaucoup plus d'impacts, ça va déranger principalement le sommeil.

Et là, on va décrire des populations, des groupes d'âge qui sont plus susceptibles que d'autres. Si vous prenez de l'âge, vous allez vous apercevoir que le sommeil est plus léger, plus fragile, donc les personnes âgées peuvent être plus atteintes que les jeunes enfants ou les bébés.

Si vous avez certains problèmes déjà, par exemple du côté psychologique, vous êtes anxieux ou vous êtes déprimé, vous avez déjà des problèmes de sommeil, ça peut aggraver ces problèmes-là.

Mais il y a pas d'effets directs reconnus comme tels sur la santé. Donc c'est une nuisance.

En plus du sommeil, il y a des problèmes aussi au niveau de la communication. C'est évident que plus le niveau sonore augmente, plus il y a de troubles à ce moment-là de communiquer entre les êtres humains. Donc s'il y a des troubles de communication, ça va amener aussi des perturbations.

On pense aux personnes qui ont déjà des problèmes d'exposition de bruit en milieu de travail, qui ont une certaine surdité, qui portent des appareils, donc s'ils sont exposés à des niveaux sonores assez élevés, ça va perturber ou ça va rendre leur audition ou leur communication plus difficile.

Il y a eu aussi des débats concernant des effets possibles au niveau du système cardiovasculaire, mais là, je dirais, il y a pas de consensus là-dessus, il y a pas de preuve que ça amène, au-dessus de cinquante-cinq (55) dB(A), que ça va amener réellement des effets cardiovasculaires.

Donc en gros, la norme de cinquante-cinq (55) dB(A), je dirais que c'est généralement une bonne protection, de façon générale en tout cas, si on s'abaisse au-dessous des cinquante-cinq (55) dB(A).

Mais il reste qu'il va y avoir de la nuisance, au moins pour la nuit, il va y avoir de la nuisance au moins jusqu'à quarante-cinq (45) dB(A).

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

Monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK, ça veut dire que tantôt, le ministère, vous aviez dit que vous, vous voulez mettre ça à cinquante-cinq (55) dB(A), c'est ce que vous disiez, et que même s'il s'ajoute un virgule cinq (1,5) ou un (1), mais qu'on soit rendu là, on n'aura pas besoin de se chicaner, ça va se faire?

PAR M. DONALD MARTEL:

Ça va toujours être la question, on va évaluer la question de la même façon que tout à l'heure, avec la grille d'évaluation. Ça, c'est entendu.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK. Parce que dans une campagne, comme on peut dire, en arrière de la maison, ça doit pas être cinquante-cinq (55) dB(A) mais là en passant les autos en arrière de la maison comme présentement, vous remontez le niveau de bruit beaucoup en arrière de la maison aussi, je crois.

PAR M. DONALD MARTEL:

C'est pour ça que la politique spécifie les espaces d'occupation humaine. J'ai pas encore les bons mots mais…

PAR LE PRÉSIDENT:

Extérieurs.

PAR M. DONALD MARTEL:

Extérieurs, et c'est pour ça que notre mur est plus long.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Mais il est plus long juste d'un côté, pas de l'autre côté.

PAR M. DONALD MARTEL:

En raison de la courbe. Du côté nord-est, la dispersion du son nécessitait de rallonger sur ce côté-là. Alors que sur l'autre côté, on arrive à angle droit.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Bergeron, je reviens avec le ministère de l'Environnement, monsieur Chatagnier.

PAR M. HERVÉ CHATAGNIER:

C'est pas rare que nous, dans les décrets, on exige, dans certains cas, comme ça peut être dans le cas du chemin du Plateau, le respect de cinquante-cinq (55) dB(A), LEQ vingt-quatre (24) heures.

Et c'est très commun aussi qu'on exige un suivi, pendant au moins les cinq (5) premières années, comme disait monsieur Martel, pour vérifier si ce niveau-là est respecté. Et s'il est pas respecté, on demande au promoteur de faire en sorte de le respecter, soit en élevant sa butte antibruit.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK. Mais comme on dit, ça va certainement augmenter la qualité du bruit en arrière des maisons, même si vous mettez des écrans protecteurs, c'est sûr.

Vous avez pas pris de tests derrière les maisons, non?

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui. Il y a eu des tests de faits, je pourrais retrouver dans les fiches, il y a eu une (1) maison ou deux (2) de choisies sur le chemin du Plateau.

De toute façon, c'était obligatoire de l'avoir pour calibrer le modèle.

Alors il faut partir absolument avec des points qui sont répartis dans la zone d'étude. Ensuite, on peut modéliser où est-ce qu'on veut. Mais ça prend absolument des mesures de prises dans chacun des secteurs, parce que les modèles tiennent compte quand même de l'environnement naturel.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Vous avez pas pris la maison à monsieur Bouchard, j'espère? Parce qu'en arrière, il y a des garages et des "trucks".

PAR M. DONALD MARTEL:

Je peux le retrouver, quelle maison c'était. Mais je me fie à nos spécialistes, ils ont sûrement choisi un site qui était représentatif du milieu.

Nous sommes dans un milieu résidentiel, ils ont sûrement choisi une maison résidentielle, mais je peux vous la retrouver, si c'est important.

PAR LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît. En même temps, on va vous demander de déposer, comme d'habitude, à chaque fois qu'il y a une présentation, déposer en version électronique et papier également, pour les centres.

Monsieur Bergeron.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

En regardant la carte justement du côté droit, comme je disais hier, vous avez ajouté la maison, en mettant un mur, en enlevant encore une maison de plus avec les garages.

Est-ce que ça va tasser un petit peu l'autoroute sur vraiment la ligne du lot, ça? Est-ce que vous allez tasser un peu plus haut ou…

PAR M. DONALD MARTEL:

Monsieur le Président, ça change rien à la ligne centrale du tracé. C'est un aménagement qui est dans l'infrastructure, mais du côté nord seulement. Alors c'est un déplacement de l'emprise.

PAR LE PRÉSIDENT:

Mais je crois comprendre que la question de monsieur Bergeron, c'est: est-ce que vous embarquez sur le lot où est la maison qui va être expropriée?

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Non, c'est parce qu'au début, on m'avait expliqué que quand on fait une autoroute, aujourd'hui, il faut minimiser les impacts, de se promener tout de travers dans les lots, et puis comme je peux voir, du côté du lot 375, vous traversez sur un lot et vous bloquez un accès à la terre agricole du monsieur qui est en arrière, sur le lot 375.

C'est pour ça que je voulais savoir ça, si vous faisiez ça comme ça, là.

PAR M. DONALD MARTEL:

Il y a aucun lot qui est enclavé par le tracé.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Non, mais du côté du chemin du Plateau, il peut pas passer pour aller sur son lot, là. Parce que là, il a un terrain de libre pour entrer sur le lot 375, directement dans la butte de terre.

Du côté gauche, si on regarde au sud, du côté gauche, ça c'est une entrée pour entrer sur le lot.

PAR M. DONALD MARTEL:

Le ministère des Transports devra acheter la maison, numéro civique 2163. Et s'il y a pas d'accès ailleurs, il est prévu qu'une partie du terrain soit conservée pour droit de passage.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK, vous allez acheter la maison plus basse pour faire une rue?

PAR M. DONALD MARTEL:

On l'achète pas pour faire la rue, on l'achète parce que l'emprise passe sur le terrain.

Cependant, avant de revendre la partie de terrain, on s'assurera de garder un droit de passage pour le propriétaire.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK.

Ensuite de ça, lors de travaux comme ceux-ci, ça doit monter plus haut, parce que moi je reste du côté sud, en bas de ça c'est le CAL, où il va passer des milliers de camions, je voulais savoir qu'est-ce que vous pouvez faire, parce que là ça va dépasser cinquante-cinq décibels (55 dB), les heures de travail, le danger pour nos enfants, ça augmente la circulation, la sécurité publique; ça fait de la poussière, ça salit nos maisons, ça dérange notre qualité de vie pendant plusieurs années.

Je voudrais savoir s'il y a quelque chose de prévu à ça, pendant les travaux.

PAR M. DONALD MARTEL:

Je pourrais faire une comparaison avec les travaux actuels qui se font à Jonquière, qui sont dans un milieu encore plus urbanisé. Alors il y a eu beaucoup de mesures d'atténuation d'appliquées au cours de ces travaux-là.

Premièrement, un plan de communication pour que chacun des citoyens, chacun des résidents soit conscient des problématiques qui peuvent survenir, et des circuits aussi utilisés par les entrepreneurs. Alors premièrement, il y a l'aspect communication.

Ensuite, il y a des normes, il y a des normes qui sont mises dans les devis, pour éviter la circulation sur certaines artères qui pourraient présenter une problématique particulière.

Il y a les horaires de travail, aussi, qui sont déterminés, qui sont inclus également dans nos devis, pour prévoir à ce moment-là de diminuer les impacts le plus possible sur les quartiers.

Il y a ces éléments-là, déjà en partant, qui sont prévus à nos contrats.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Mais ma question est que présentement, au CAL, depuis qu'il y a l'autoroute, il en sort des "trucks", mais ils virent sur la route 170.

Ils vont tu passer toujours tout droit, pour remplir l'autoroute des deux (2) côtés, dans le chemin du Plateau, ou s'ils vont continuer à aller prendre le rang Saint-Roch, ou bien ils vont se servir de cet accès-là pour passer pendant trois (3) ans.

C'est ma question!

PAR M. DONALD MARTEL:

Je vais avouer qu'à l'étape où on est là, les circuits de camionnage, c'est sûr qu'on les a pas encore. On n'a pas non plus les scénarios de réalisation.

Mais je vous dis que c'est pris en compte dans l'adjudication des contrats, et dans la préparation des contrats.

Je peux pas vous dire exactement où est-ce qu'ils vont passer et où ça va venir, et ça va être quoi les circuits de transport. Mais on va s'assurer de respecter l'environnement humain.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

C'est ça, parce que si mettons, vous remplissez un kilomètre (1 km) à droite et un kilomètre (1 km) à gauche, en passant par chez nous, et si vous êtes capables de faire trois kilomètres (3 km) à droite, trois kilomètres (3 km) à gauche, bien là, ça augmente le temps et puis le temps d'exposition.

PAR M. DONALD MARTEL:

Je vais vous dire qu'on a acquis une bonne expérience dans les dix-huit kilomètres (18 km) du contournement de Jonquière, qui sont en train de se terminer. Au cours des quatre (4) ans, on a vraiment acquis une expérience qui va être appliquée au projet de La Baie.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK. Et puis justement, comme je disais tantôt, les poussières, les retombées de ces camions-là et tout, il y a tu quelque chose?

PAR M. DONALD MARTEL:

Il y a de l'abat-poussière qui est utilisé, lorsque le pavage par exemple est enlevé de certaines artères, de certains chemins. Utilisation d'abat-poussière.

Encore là, on en revient au fameux circuit, utiliser les circuits qui causent le moins de problématique. Tout ça est tenu en compte aussi dans les contrats.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK.

J'ai tu encore droit à une faveur?

PAR LE PRÉSIDENT:

Je pense que c'est pas une faveur. Il vous en reste tu beaucoup?

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Non, juste une.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

OK, c'était pour savoir, comme vous disiez tantôt, en déménageant toutes ces maisons-là dans notre secteur, si on passait par-dessus, comme vous disiez tantôt, ce serait vraiment impossible de passer par-dessus?

Vous avez pas calculé le nombre de maisons de plus que ça pourrait prendre?

PAR M. DONALD MARTEL:

On pourrait montrer la carte.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Vous l'avez dessinée avec ce pont-là.

PAR M. DONALD MARTEL:

On l'a dessinée en regardant le même tracé.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

Ça irait jusqu'où?

PAR M. DONALD MARTEL:

On a dessiné l'angle inverse, comme on a fait avec le chemin Saint-Roch.

Alors vous voyez, elle est pas dans le même sens que l'autre, mais je pense qu'on peut comprendre, on parle toujours du même chemin du Plateau.

Alors ici, ce qu'on a fait, c'est une option, c'est un design qui a été fait avec les deux (2) chaussées qui restent au niveau du sol, et puis en mettant plutôt une structure qui passe au-dessus des deux (2) chaussées de l'autoroute.

Alors pour ce faire, le ministère des Transports devrait aménager ce qu'on appelle des remblais d'approche, de part et d'autre de notre structure.

Ici, vous allez remarquer que l'espèce de biseau est un peu plus long du côté droit. Ça, c'est parce que la topographie, il y a comme une dénivellation qui fait qu'on est obligé de rallonger notre remblai pour venir se raccorder au sol existant.

Alors assez rapidement, si on veut voir ce qu'on aurait besoin comme propriétés, bien premièrement, il y a plus de dossiers d'expropriation d'impliqués, bien entendu. Déjà ici, si on part

pas avec les bâtiments, bien, il reste qu'il y aurait des dossiers de rapprochement, rapprochement d'emprise, qui pourraient nécessiter peut-être même le déplacement d'une (1) propriété ou deux (2).

Et plus qu'on avance envers notre tracé d'autoroute, bien là, plus on voit qu'on a vraiment besoin des résidences, parce que soit que la marge de recul est rendue trop petite, ou soit qu'on passe carrément dans le bâtiment.

Étant donné qu'on est en zone agricole, de toute façon, plus on avance envers le pont d'étagement, plus le niveau de la chaussée monte, il va être impossible de reculer les maisons et en plus, de les raccorder à notre chaussée actuelle.

Alors juste, du côté, on a un-deux-trois-quatre-cinq-six-sept (1-2-3-4-5-6-7) - ici on tombe dans des commerces, aussi, je fais pas la distinction entre les commerces et les résidences – huit-neuf-dix-onze-douze-treize-quatorze (8-9-10-11-12-13-14).

Et puis en face, on a à peu près le même volume. Ça fait qu'on parle de vingt-deux (22) à vingt-huit (28) propriétés.

PAR M. ÉRIC BERGERON:

C'est bien parfait, je vous remercie.

Et puis un dernier petit commentaire, j'aime ça quand vous me dites que c'est un milieu agricole. C'est plaisant de voir que vous faites attention au milieu agricole.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci, monsieur Bergeron.

QUESTIONS DE LA COMMISSION

PAR LE PRÉSIDENT:

La Commission, tel qu'annoncé, va passer à la partie sprint, mais il y a pas de prix à gagner, on vous le dit, mais ça va être une série de questions pour éclaircir certains angles du dossier.

Ça fait que je passe la parole à ma collègue, madame Courtois.

PAR LA COMMISSAIRE:

Merci. Alors c'est moi qui prends charge de cette partie-là.

Premier item qu'on serait intéressé à connaître davantage, c'est la question des retombées économiques, pendant la période de construction. C'est quoi la politique du ministère par rapport à l'octroi des contrats.

Est-ce que le milieu est favorisé dans l'octroi des contrats?

PAR M. DONALD TURGEON:

Le ministère, la façon de donner les contrats, c'est par soumissions publiques. Et en tout cas, la façon de les attribuer, c'est le plus bas soumissionnaire conforme, avec les exigences qu'on demande, qui a le contrat.

Donc si on se base sur le contournement de Jonquière, le projet qui est en cours, les travaux de terrassement ont été donnés à toutes des firmes locales. Il y a deux (2) projets de structures qui ont été donnés à des firmes extérieures mais qui ont engagé des employés régionaux.

Mais il y a pas de réserve pour les compagnies ou les entreprises régionales.

PAR LA COMMISSAIRE:

Il y a pas de mesures particulières pour favoriser l'entrepreneurship local, c'est ça?

PAR M. DONALD TURGEON:

C'est des soumissions publiques avec le prix; donc le plus bas soumissionnaire conforme est la compagnie qui a le contrat.

PAR LA COMMISSAIRE:

Est-ce que dans ce projet-là, il est prévu aussi d'avoir des contrats de consultation, est-ce que les consultants sont impliqués, je pense aux bureaux d'ingénieurs?

PAR M. DONALD TURGEON:

Oui. On est déjà, en tout cas, on est en cours de recherche pour les contrats pour les firmes d'ingénieurs pour la conception du terrassement et la conception des structures.

Dans ce cas-là, il y a une partie qui est réservée, les firmes locales sont favorisées. Il y a un système de pointage et les firmes locales sont favorisées. Si elles ont l'expérience et si elles sont équivalentes à des firmes extérieures, il y a des points qui sont donnés pour la proximité.

PAR LA COMMISSAIRE:

OK, dans ce cas-là, il y a…

PAR M. DONALD TURGEON:

Dans le cas des honoraires professionnels, oui.

PAR LA COMMISSAIRE:

Monsieur Martel.

PAR M. DONALD MARTEL:

J'aimerais juste faire une petite précision, en parlant des argents qui pourraient être exportés.

J'ai fait un petit calcul dans le projet du contournement de Jonquière, sur le dix-huit kilomètres (18 km), on parle environ de quatre-vingt-dix millions (90 M$) de construction, j'ai fait un petit calcul juste pour vérifier dans la main-d'œuvre, par exemple qu'est-ce qui venait de l'extérieur et qu'est-ce qui restait ici. Et puis on est arrivé au chiffre de treize pour cent (13 %), treize pour cent (13 %) de l'emploi était à l'extérieur.

Et c'était surtout parce qu'on avait un projet qui comportait beaucoup de ponts, et que cette spécialité-là, je veux dire l'expertise est surtout à l'extérieur. Mais on parle d'un chiffre d'environ treize pour cent (13 %).

PAR LA COMMISSAIRE:

Donc on peut espérer qu'au moins quatre-vingt-cinq (85 %) à quatre-vingt-dix pour cent (90 %) des emplois seront dans la région.

PAR M. DONALD MARTEL:

On imagine un peu la même chose ici.

PAR LA COMMISSAIRE:

Le même scénario, OK. Ça va pour cet aspect-là.

Maintenant, la question, ça c'est pour avoir un petit peu plus d'informations sur la localisation des puits.

Vous mentionnez dans l'étude d'impact, bon, il y a deux (2) secteurs en particulier où on retrouve des puits d'eau potable, peut-être un petit peu plus dans le secteur de la route 170, en tout cas préciser la localisation des puits d'eau potable, et quel type de puits on trouve à ces endroits-là, des puits artésiens ou des puits de surface.

PAR M. DONALD TURGEON:

OK, on va trouver l'information et on va vous répondre.

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui, j'ai ça ici. On va peut-être se servir de la carte générale.

Au niveau des puits, la majeure partie du réseau qui est compris dans la zone d'étude, du réseau habité, est quand même alimentée par l'aqueduc. Cependant, tel qu'annoncé dans l'étude d'impact, il y a deux (2) secteurs où est-ce qu'il y a des puits individuels.

On a le secteur dans l'extrémité ouest du projet, où est-ce que le quatre (4) voies actuel termine, à la fin de l'autoroute actuelle; quand on embarque sur la route 670 à seulement une chaussée. Dans ce secteur-là, il y a quelques puits individuels.

Alors si jamais c'est la solution du tracé C, si je prends le cas du tracé C, il y aurait un impact à ce moment-là sur ce secteur-là. Alors que pour la variante A4, il n'y a pas d'impact sur les puits qui sont là.

PAR LA COMMISSAIRE:

Donc ils vont se trouver à être à une certaine distance de la variante A4?

PAR M. DONALD MARTEL:

Ils sont à une certaine distance, et puis le drainage de la route est pas en direction de ces puits-là. Donc on pense qu'il n'y aura pas d'impact.

Sauf qu'on a quand même un programme de suivi, on pourra en parler…

PAR LA COMMISSAIRE:

On y reviendra.

PAR M. DONALD MARTEL:

… mais à prime abord, la variante A4 n'a pas d'impact sur ce premier secteur là.

Le deuxième secteur, il se retrouve dans le secteur du chemin Saint-Roch, chemin Saint-Roch ici. Alors ils sont surtout au niveau du chemin de fer. Il y a quelques résidences qui sont de part et d'autre du chemin de fer, au nord du tracé, ici.

PAR LA COMMISSAIRE:

Qui se retrouvent à une certaine distance?

PAR M. DONALD MARTEL:

Le chemin de fer est ici. Bon, à ce moment-là, dans ce secteur-là, il y en a mais le tracé comme tel, la variante A4 a pas d'impact non plus sur ces puits-là, en raison de la topographie du terrain. C'est ce qui est mentionné dans notre étude.

Alors ça, c'est la localisation, c'est les deux (2) seuls secteurs où est-ce qu'il y a des puits individuels. OK.

Ensuite, je crois que vous avez parlé des prises d'eau?

PAR LA COMMISSAIRE:

Les prises d'eau aussi, j'en avais pas parlé mais aussi, je voulais qu'on localise les prises d'eau, parce qu'on a parlé aussi au niveau de la base de Bagotville, qu'il y avait deux (2) prises d'eau.

PAR M. DONALD MARTEL:

Alors les prises d'eau qui ont été inventoriées dans notre étude, il y en a une qui est à Laterrière, à dix point cinq kilomètres (10,5 km) au sud du projet. Alors on la voit même pas sur la carte, c'est dans le secteur ici. Ça, c'est celle de Laterrière.

On en a une qui est à La Baie, mais c'est situé près de la rivière à Mars. Alors c'est environ, je vais vous le dire, c'est un petit peu au sud du secteur de l'aéroport, ici. Il y a la rivière à Mars qui coule comme ça envers La Baie des Ha! Ha!, alors la prise d'eau est là, on se situe à environ deux point cinq kilomètres (2,5 km) du projet.

Et là, on est dans deux (2) bassins versants opposés. Alors les eaux du tracé de la variante A4 se dirigent vers la rivière Saguenay, tandis que les eaux du bassin versant de la rivière à Mars ne sont pas touchées par la variante A4.

On en a un troisième qui est localisé à Chicoutimi. Celui-là, il est à six kilomètres (6 km). La Ville de Chicoutimi a une prise d'eau dans la rivière Chicoutimi et la rivière Chicoutimi, elle, elle est localisée à l'est de la route 175, la route du Parc des Laurentides. Alors ça aussi, il y a pas d'impact créé par la variante A4.

PAR LA COMMISSAIRE:

Et la base de Bagotville maintenant?

PAR M. DONALD MARTEL:

La base de Bagotville, j'ai pas de puits.

PAR LA COMMISSAIRE:

Il y a pas des prises d'eau là?

PAR M. DONALD MARTEL:

Je l'ai pas ici. Je pourrais faire une vérification, mais je l'ai pas dans mon rapport.

Je sais pas s'il y a quelqu'un de la Ville qui peut répondre. Nous, on n'en a pas qui sont localisées à la base de Bagotville.

PAR M. DANIEL POITRAS:

Les prises d'eau de la base de Bagotville sont désaffectées, ils s'approvisionnent maintenant à partir de La Baie.

PAR LA COMMISSAIRE:

Ah bon, merci.

PAR M. DONALD MARTEL:

Je m'excuse, j'avais pas l'information.

PAR LA COMMISSAIRE:

Maintenant, pour le suivi qui va être fait par la suite sur les puits, ce serait quoi de la part du ministère.

PAR M. DONALD MARTEL:

Bon, alors même si notre étude prétend qu'il y aura pas d'impact, pour un petit peu se conformer aux principes et précautions, on va quand même appliquer un suivi sur certains puits d'eau potable. On annonce une période de deux (2) ans.

Alors pendant deux (2) ans, on va sélectionner quelques puits, ceux qui sont le plus susceptibles d'être touchés par le projet, et puis si après deux (2) ans, il y a pas d'augmentation ou on constate qu'il y a pas d'apport néfaste sur les puits, on arrête notre étude, notre suivi.

Si on constate des variations, aussi minimes soient-elles mais à la hausse, à ce moment-là on rajoute une autre année, jusqu'à ce qu'on trouve la solution ou que ça se stabilise.

PAR LA COMMISSAIRE:

Quel genre d'éléments vous allez surveiller, c'est quoi que vous allez surveiller exactement sur l'eau?

PAR M. DONALD MARTEL:

Ça va être la qualité de l'eau, en fonction des critères légiférés, vraiment en suivant la qualité de l'eau potable, OK.

Autrement dit, nos géotechniciens, nos hydrotechniciens s'occupent de respecter tous les critères qui assurent la bonne qualité d'une eau, qu'elle soit comestible. C'est sûr, je peux pas vous les nommer, je les ai pas à portée de la main, mais c'est vraiment…

PAR LA COMMISSAIRE:

Donc c'est des critères qui sont prescrits?

PAR M. DONALD MARTEL:

Des critères prescrits par la loi.

PAR M. HERVÉ CHATAGNIER:

Il y a certains critères qui sont pas régis par le Règlement sur l'eau potable, entre autres les chlorures sur lesquels on demande habituellement un suivi, aussi. En fait, c'est surtout les contaminants, qu'ils soient réglementés par le Règlement sur l'eau potable ou pas, les contaminants qui risquent de se retrouver suite à l'exploitation du projet routier.

PAR LA COMMISSAIRE:

Donc on a parlé de deux (2) ans de suivi, c'est ça?

PAR M. DONALD MARTEL:

Deux (2) ans minimum.

PAR LA COMMISSAIRE:

Minimum.

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui. Et puis s'il y a des variations, on continue. C'est inscrit dans notre étude d'impact.

PAR LA COMMISSAIRE:

Finalement, dans le secteur du rang Sainte-Famille, le rang Sainte-Famille va passer au-dessus de l'autoroute, donc l'autoroute sera plus basse naturellement que le rang Sainte-Famille, il y a un pont à cet endroit-là.

On est dans une zone inondable, à moins que je me trompe.

PAR M. DONALD MARTEL:

Il faudrait que je vérifie sur la carte. Vous voulez qu'on regarde?

PAR LA COMMISSAIRE:

Oui, s'il vous plaît.

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui, madame la Commissaire, effectivement la variante, la rivière du Moulin a une zone inondable.

PAR LA COMMISSAIRE:

Est-ce qu'on est à l'intérieur de cette zone-là avec les appuis du pont?

PAR M. DONALD MARTEL:

Les appuis du pont sont à l'intérieur de la zone inondable. Cependant, la conception du pont est pour un débit de cent (100) ans.

PAR LA COMMISSAIRE:

Donc les événements qu'on a connus dernièrement, le tablier du pont va se trouver à une hauteur qui assure qu'il y a pas de danger dans ce secteur-là?

PAR M. DONALD MARTEL:

Je me souviens, je crois que la question a été posée, vous me laissez quelques minutes?

PAR LA COMMISSAIRE:

Oui.

PAR M. DONALD MARTEL:

Madame la Commissaire, je retrouve pas la réponse exacte. On peut répondre par exemple, ce qu'on peut dire ce soir, c'est qu'au moins la conception du pont est pour un débit cent (100) ans, il va nous rester à vérifier qu'est-ce qui a été prévu pour – vous, votre question, c'est vraiment la crue déluge?

PAR LA COMMISSAIRE:

Oui.

PAR M. DONALD MARTEL:

On va vérifier.

PAR LA COMMISSAIRE:

Parfait.

Enfin, un dernier élément, tout à l'heure monsieur Bergeron l'a abordé un petit peu, l'éclairage de nuit, au niveau des échangeurs, ça peut être une nuisance dans certains cas.

Est-ce que dans le cas de ce projet-là, il y a des endroits où ça pourrait être dérangeant pour la population?

PAR M. DONALD MARTEL:

Encore là, on a vécu cette expérience-là dans un projet précédent, et puis même si ça n'apparaît pas nulle part dans l'étude, parce que c'est vraiment un niveau de détail, encore là, qui vient à l'étape des plans et devis, il sera prévu, comme on le fait présentement pour Jonquière, que dans les endroits où est-ce que les lampadaires pourraient avoir un impact sur la tranquillité des résidents, il y a des déflecteurs qui peuvent être installés, de la même façon qu'on en retrouve dans des lampadaires municipaux.

Alors il y a des déflecteurs qui vont être prévus et puis qui vont être aménagés, pour éviter la pollution lumineuse.

PAR M. DONALD TURGEON:

Information supplémentaire, le tracé A4 est en zone agricole et les échangeurs sont limités. Donc normalement, on devrait éclairer seulement que les échangeurs, le reste sera…

PAR LA COMMISSAIRE:

Donc ce sera dans le secteur Laterrière ou le secteur La Baie?

PAR M. DONALD TURGEON:

Le secteur Laterrière, on est loin des résidences. En tout cas, s'il y a des impacts, on va corriger.

En haut de la côte à Jovi, on part avec presque toutes les maisons, en tout cas je doute qu'il y ait un impact.

Il y a peut-être dans le secteur de la base militaire, le quartier résidentiel où il y a un écran antibruit, il va rester à s'assurer, lors de nos préparations de plans et devis, qu'on tient compte de ces éléments-là.

PAR LA COMMISSAIRE:

Merci. Ça complète mes questions.

PAR LE PRÉSIDENT:

Avant de vous poser une dernière question, j'aimerais revenir sur un élément par rapport à l'eau potable, on sait comment c'est important dans notre société en général, tantôt quand vous avez donné une information à ma collègue sur le fait qu'il y a un suivi de deux (2) ans sur le respect des critères d'eau potable, et vous avez rajouté l'expression consacrée, minimum, est-ce que ça comprend les cas où bien que respectant un critère particulier d'eau potable, il y ait eu dans les années précédentes, dans les deux (2) ans, une augmentation substantielle, et peut-être le ministère de l'Environnement peut intervenir, mais on peut être en deçà du critère mais qu'il y ait une élévation considérable de la concentration d'un produit dans l'eau.

Est-ce que le fait, je continue, est-ce que le fait que ce soit quand même en deçà du critère recommandé, vous vous arrêtez ou si vous continuez; est-ce que c'est un cas où est-ce que vous pourriez continuer?

PAR M. DONALD MARTEL:

C'est un cas, effectivement, si on se rend compte que l'apport est après le projet routier, on va se poser des questions et puis à ce moment-là, on va s'assurer, avant de clore le dossier, que l'impact provient pas de la route. Et s'il provient de la route, trouver une solution.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Ministère de l'Environnement, ça va? Très bien.

Dernière question, gaz à effet de serre. Dans l'étude d'impact, la question n'est pas abordée, toutefois monsieur Turgeon, hier on vous écoutait, vous avez abordé directement la question en faisant référence au temps de parcours qui pouvait être raccourci, avec des gains d'économie d'échelle, je dirais.

Est-ce que vous avez fait l'évaluation, compte tenu que c'est un enjeu qu'on rencontre de plus en plus souvent dans les dossiers d'autoroute, puisque l'automobile étant une cible et que les gouvernements s'engagent à respecter certains protocoles, dont un connu présentement sous celui de Kyoto, avec les embûches qu'on rencontre au niveau québécois, au niveau canadien, est-ce que vous avez fait l'exercice de mesurer, en tenant compte du trafic dévié auquel vous avez référé depuis lundi soir, s'il y avait des gains en pour ou si autrement il y avait défaveur de la construction de l'autoroute 70.

PAR M. DONALD TURGEON:

Hier soir, lorsqu'on parlait du temps de parcours, monsieur le Président, j'ai fait un simple calcul, on parle d'une économie de temps de parcours d'une minute trente secondes (1:30) entre la variante A4 et la variante C, c'est peut-être peu pour une personne mais quand il passe dix mille (10 000) véhicules sur le réseau, en tout cas j'ai fait un petit calcul que je vous ai déposé je pense ce soir, on parle d'une économie de deux mille deux cent cinquante litres (2250 l) de carburant par jour, juste pour cette minute trente (1:30) économisée.

Donc ça a un effet. Il y a pas eu de calcul sur l'impact des effets de serre, mais il y a une économie au point de vue dépense de carburant, donc il y a sûrement une économie aussi, une diminution au point de vue gaz à effet de serre.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que ce serait possible de faire l'exercice, comme on le voit dans d'autres dossiers aussi, où l'exercice est évalué en prenant en compte que les engagements gouvernementaux, les gouvernements eux-mêmes essaient de les respecter le plus possible et essaient le moins possible d'étirer les objectifs dans le temps et dans les quantités, de faire l'exercice du gain éventuel que vous annoncez, avec les limites d'usage évidente?

PAR M. DONALD TURGEON:

Un instant, monsieur le Président.

PAR M. DONALD MARTEL:

Juste vous dire, on n'a pas de calcul, c'est sûr qu'on a le Plan d'action gouvernemental Québec et le Plan ministère des Transports dans cette problématique générale là.

Mais si je comprends bien votre question, ce serait quoi l'impact du projet, juste ici?

PAR LE PRÉSIDENT:

Carrément.

PAR M. DONALD MARTEL:

Je sais pas si on peut trouver la réponse, mais on peut essayer.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien, je pense que vous pouvez trouver des éléments de réponse, en termes de contribution.

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui.

Je vais peut-être avoir un élément pour une question de tout à l'heure, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

Un instant, ce sera pas long.

Monsieur Chatagnier, un élément d'information sur cette question-là, par rapport aux engagements de Kyoto dont votre propre ministère a essayé fortement d'influencer la réalisation?

PAR M. HERVÉ CHATAGNIER:

Non, dans le cadre de ce projet-ci, ça nous a pas paru comme une préoccupation importante, compte tenu qu'il y a pas un ajout du nombre de véhicules prévu et compte tenu de l'ampleur du projet.

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien. Et on compte sur cette estimation-là.

Monsieur Martel, vous revenez sur un élément de question de tantôt?

PAR M. DONALD MARTEL:

Oui, c'était la question de madame la Commissaire qui me fatiguait, parce que je savais que je m'étais moi-même déjà posé la question, concernant la crue déluge. Et finalement, on l'a retrouvée, dans l'étude d'impact, on a un élément de réponse. Ça empêchera pas que si vous voulez de quoi de plus précis, on pourra écrire autre chose.

Mais ce qu'on avait fait, c'est qu'on avait validé les élévations, OK. Alors on a pris chacune des crues qui apparaissent dans notre étude d'impact, et on a mis un niveau d'élévation à l'endroit de traversée du pont.

Alors exemple, pour l'annuelle, j'ai un certain niveau; si j'ai une crue de dix (10) ans, j'en ai un autre, ainsi de suite jusqu'à cent (100) ans, qui est le niveau de conception du pont.

Et on a complété avec la crue juillet 96, ce qui nous a donné un certain débit.

En comparant le niveau du soffite du pont, pour notre conception de cent (100) ans, ça permettait quand même de passer la crue déluge, qui était de quatre cent sept mètres cubes (407 m^3), au niveau de la rivière du Moulin.

Donc la réponse est oui, on l'a regardé et cette structure-là laisserait passer le débit d'une crue semblable à ce qui est arrivé en 96.

PAR LA COMMISSAIRE:

C'est à quelle page, s'il vous plaît, qu'on retrouve cette information?

PAR M. DONALD MARTEL:

Le tableau de récurrence et de débit de pointe, vous allez le retrouver à la page 45, le tableau 2.3.

Cependant, les cotes d'élévation, étant donné que c'est plus technique et puis c'est plus à l'interne, vous les retrouvez pas là-dedans. Mais on va se faire un plaisir de vous les fournir.

MOT DE LA FIN

PAR LE PRÉSIDENT:

On va procéder immédiatement à la fin du quiz, mais on va également procéder à la clôture de la première partie de l'audience publique.

Rapidement, les gens ont compris qu'on a terminé la période de questions, donc ce qu'on va faire, la prochaine rencontre, ça va être pour entendre les mémoires des citoyens, des organismes, des municipalités également. Et je rappelle les dates, donc ça commence le 28 mai prochain, ici même, le soir, à dix-neuf heures (19 h).

Et on vous demande de nous faire part, c'est une date importante pour la logistique, mais si vous savez que vous allez déposer un mémoire et le présenter, on vous prie de communiquer avec le personnel de la Commission pour l'indiquer et ce, avant jeudi prochain.

Dans la deuxième partie, ça va être un peu plus simple en termes d'organisation spatiale, c'est semblable à ici sauf qu'il y a pas de personnes-ressources, il y a pas de table non plus de promoteur.

Vous vous adressez directement à la Commission, on échange, ça peut être aucune question, ça peut être une (1) question, trois (3) questions, cinq (5) questions, ça dépend de la nature du mémoire. Vous aurez compris que c'est pour comprendre vos arguments, on est à la recherche de pourquoi vous êtes pour, pourquoi vous êtes contre le projet et également, quelles sont les modifications qui pourraient vous apparaître substantiellement ou significativement favorables à vos yeux.

Il y a également un document, qui est une aide au rédacteur, mais la Commission a un petit document qui vous permettra de vous aider à écrire vos mémoires, s'il y a lieu tout simplement.

Lors des présentations, il y a un temps qui va être alloué, ça peut être quinze (15) minutes, vingt (20) minutes, ça va dépendre, ça dépend du nombre de participants tout

simplement. Dans le cas où c'est juste, je dirais, quelques pages, on vous demande, faites-en la lecture et pointez des points particuliers qui vous apparaissent plus importants.

Dans le cas des mémoires qui sont plus considérables et qui ne peuvent pas être présentés dans le temps qu'on va vous donner, on vous demande de donner les éléments principaux et de nous faire part des conclusions pour le bénéfice de la salle.

J'exclus la Commission tout simplement parce que la Commission va avoir lu et relu tous les mémoires, avant de vous rencontrer. Donc on connaît vos mémoires, mais on vous demande d'en faire connaître les grands enjeux aux autres membres qui vont être dans l'assistance à ce moment-là.

Pour expédier vos mémoires, vous avez l'adresse du Bureau à l'arrière, auprès du personnel de la Commission.

Je vous rappelle enfin aussi que les transcriptions de tout ce qui s'est dit cette semaine vont être disponibles dans les prochains jours pour les premières séances, et dans un délai de cinq (5) jours pour l'ensemble des séances.

Enfin, mais juste avant je dirais, je vous rappelle également que le Bureau continue à faire des sondages, on vous invite, il y a des formulaires qui sont disponibles à l'arrière, que vous pouvez remplir pour manifester votre intérêt par rapport aux séances auxquelles vous avez participé. C'est confidentiel également.

Enfin, je voudrais profiter de quelque temps pour faire quelques remerciements d'usage mais rapides.

Au nom de ma collègue et moi-même, on voudrait tout d'abord remercier le promoteur et les personnes-ressources pour leur disponibilité, leur efficacité, leur souplesse également pour tenir compte du mode de consultation. C'est important, c'est une tribune qui est importante.

On veut remercier également le personnel du ministère des Relations avec les citoyens et Immigration, pour le support technique. La sténographie également.

On remercie, nous comme commissaires, le personnel de la Commission qui fait un travail efficace, effacé mais efficace; ça rend notre tâche beaucoup plus facile.

Enfin et avec tous les égards que ça nécessite, on veut remercier le public pour sa participation et indiquer qu'on a apprécié le fait que tout au long de la séance publique, le climat a toujours été parfaitement serein et respectueux des opinions contraires ou à l'égard des échanges et des informations qui ont été obtenus.

Enfin, je voudrais déclarer la première partie d'audience publique close. Merci beaucoup.

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

3985

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.