

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

ÉTAIT PRÉSENT: M. DONALD LABRIE, président.

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT  
DE LA ROUTE 185 SUR LE TERRITOIRE DES MUNICIPALITÉS  
DE RIVIÈRE-DU-LOUP ET SAINT-ANTONIN  
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

---

**PREMIÈRE PARTIE**

---

VOLUME 2

---

Séance tenue le 29 mai 2002, à 19 h  
Hôtel Lévesque,  
171, rue Fraser,  
Rivière-du-Loup

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 29 MAI 2002

SÉANCE DE LA SOIRÉE

MOT DU PRÉSIDENT .....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS .....	2
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. ROGER PLANTE .....	5
M. GASTON HERVIEUX .....	10
M. ROGER PLANTE .....	14
M. GASTON HERVIEUX .....	23
M. ROGER PLANTE .....	30
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. GASTON HERVIEUX .....	39
M. ROGER PLANTE .....	45
QUESTIONS PAR LA COMMISSION .....	58
MOT DE LA FIN .....	74

---

**SÉANCE DU 29 MAI 2002**  
**SÉANCE DE LA SOIRÉE**  
**MOT DU PRÉSIDENT**

5

**PAR LE PRÉSIDENT:**

10 Bienvenue à la deuxième séance de l'audience publique portant sur le projet de réaménagement de la route 185 sur le territoire des municipalités de Rivière-du-Loup et de Saint-Antonin par le ministère des Transports.

Je m'appelle Donald Labrie et je préside cette commission du BAPE.

15 Pour ceux qui n'étaient pas présents lors de la séance précédente, je rappelle que l'audience publique se déroule en deux (2) parties. La première a pour objet d'aller chercher l'information dont nous avons besoin pour bien comprendre le projet présenté. Alors c'est le temps de s'informer, ce n'est pas le temps de prendre position sur le projet mais bien d'aller chercher l'information pour vous permettre de préparer un mémoire pour ceux qui le désirent.

20 D'ailleurs, nous vous invitons à venir présenter votre mémoire ou donner votre opinion en deuxième partie d'audience publique qui débutera le 20 juin prochain. Vous avez jusqu'au 17 juin pour déposer vos mémoires. On vous demande de vous inscrire et d'en manifester votre intention auprès de la coordonnatrice le Commission, madame Danielle Dallaire. Vous pouvez le faire également par téléphone au secrétariat du BAPE ou par le site Internet de la  
25 Commission.

Je vous rappelle également que tout ce qui est dit en audience est enregistré, et les transcriptions, ainsi que tous les documents déposés, sont accessibles dans les centres de consultation, de même que sur le site Internet de la Commission pour tous les documents qui  
30 sont déposés sur support informatique. Ce sera la même chose pour vos mémoires, une fois la seconde partie de l'audience complétée.

La Commission vous écoute, écoute le promoteur, les personnes-ressources qui sont invitées pour répondre à vos questions, et tout ça, c'est dans le but de faire un rapport qui va  
35 éclairer le mieux possible les décideurs.

Hier soir, il a été largement question de différentes options d'aménagement aux intersections du projet à l'étude, et même au-delà de la zone d'étude. Je fais référence ici à la présentation du tunnel de même que les différents aménagements possibles pour accéder à la  
40 route 185, notamment les bretelles d'entrée et de sortie et les ponts d'étagement.

De plus, il a été largement question des aménagements possibles pour les rues du Carrefour et Lévesque. La Commission considère qu'à l'égard de ces sujets abordés hier, les

45 réponses obtenues permettent de bien cerner les enjeux propres à ces questions et vos préoccupations.

50 La Commission estime également que l'information reçue permet une bonne compréhension de la position du promoteur à l'égard des différentes options proposées et que les renseignements fournis hier sont suffisants pour étoffer la position des citoyens sur le projet.

55 Afin de poursuivre son enquête de façon efficace sur les autres aspects du projet à considérer, et par respect pour l'ensemble des participants, la Commission estime que le temps est venu d'aborder d'autres questions. Je vous permettrai donc de poser des questions uniquement sur des sujets qui n'ont pas été abordés hier soir.

60 Je vous rappelle les principales règles de procédure! Le nombre de questions permises est de trois (3) par intervention, sans sous-questions. Nous demandons de poser des questions courtes et d'éviter les préambules aux questions. Ce n'est pas le moment d'exprimer votre opinion.

65 Pour éviter les échanges directs entre l'initiateur du projet, les porte-parole et le public, toutes les questions et les réponses sont adressées directement à la Commission. La Commission ne tolérera aucune forme de manifestations d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes.

70 Pour le bon déroulement de la séance, je demande à tous les participants de respecter ces règles.

Je vous rappelle qu'il est interdit de fumer dans la salle, et je vous demande également de fermer vos cellulaires.

---

### DÉPÔT DE DOCUMENTS

75

**PAR LE PRÉSIDENT:**

80 Je vais faire un appel aux documents entendus! D'abord par le ministère des Transports, et on me dit qu'on a un nouveau porte-parole ce soir, voulez-vous bien vous identifier, monsieur?

80

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

85 Monsieur le Président, mon nom est Victor Bérubé, je suis le porte-parole du ministère, compte tenu de l'absence de monsieur Jean-Louis Loranger qui a été appelé à l'extérieur pour des raisons importantes.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

90           Merci monsieur Bérubé. Alors est-ce que vous avez des documents à nous déposer?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

95           Oui. Tel que vous l'avez demandé, on a préparé les documents.

          Il y a un premier document qui s'appelle "Notes sur l'évaluation des conditions géotechniques" qu'on a déposé en onze (11) copies.

100           Il y a également un montage cartographique basé sur des cartes du MRN à l'échelle 1:20 000 qui a été déposé pour couvrir tout le secteur de Saint-Antonin, ce qui avait été demandé en fin de rencontre hier.

105           Et puis un autre document qui est la présentation du projet sur papier qu'on a déposé en onze (11) copies également.

110           Il y a un autre document qui nous a été demandé concernant les données mises à jour au sujet des statistiques accidents, qui viendront demain. On n'a pas été en mesure aujourd'hui de produire le document, malgré nos efforts; demain, on s'attend, en fin d'après-midi, d'être en mesure de déposer ce document. C'était les statistiques accidents de 97 à 2001.

110

**PAR LE PRÉSIDENT:**

          Donc c'est le seul document qu'on vous a demandé qui n'a pas été déposé?

115           **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

          On s'en excuse, on fait tout notre effort pour vous fournir ça demain.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

120

          Bien, merci.

          Au représentant de la ville de Rivière-du-Loup, on avait demandé le Règlement sur les nuisances et le bruit, est-ce qu'il y a un représentant de la ville de Rivière-du-Loup ici?

125

          Bonsoir, vous êtes monsieur Poulin, je crois?

**PAR M. JACQUES POULIN:**

130           Jacques Poulin. Alors le document, le Règlement sur les nuisances et le bruit a été déposé tout à l'heure à madame Dallaire.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien, merci monsieur Poulin.

135

À la MRC de Rivière-du-Loup!

Bonsoir monsieur Duval.

140

**PAR M. RAYMOND DUVAL:**

Bonsoir monsieur le Président. Alors tel que déjà demandé, j'ai déposé ce soir cinq (5) copies du schéma d'aménagement de la MRC, en vigueur.

145

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien, merci.

Au ministère de l'Environnement, on avait demandé également des documents!

150

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

Oui monsieur le Président. Tel que j'en ai parlé hier, j'ai parlé de l'article 97 de la Loi sur la protection du territoire agricole, donc j'ai déposé une copie de cet article-là.

155

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et on avait également demandé, je crois, les objectifs de niveau sonore pour les chantiers de construction?

160

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

Oui monsieur le Président. Vous avez parlé de ça en réunion préparatoire, j'aurais aimé l'expliquer ou expliquer effectivement qu'est-ce qu'il en est. Si c'est possible, si vous voulez que ce soit tout de suite, je pourrais l'expliquer avec quelques acétates.

165

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien, on va aborder tout à l'heure les questions de l'acoustique, et vous pourrez, je pourrai vous poser des questions à ce sujet-là. Mais on va vous demander de déposer ce document-là.

170

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

Parfait.

175

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci. Alors ça complète ma présentation!

180

---

**PÉRIODE DE QUESTIONS  
ROGER PLANTE**

185

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'invite monsieur Roger Plante qui était inscrit au registre hier soir à venir poser ses questions.

190

Bonsoir monsieur Plante.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

195

S'il y aurait moyen, monsieur le Président, d'avoir la carte du viaduc qui est prévu au niveau de boulevard de La Plaine, s'il vous plaît, pour qu'on regarde au niveau du ruisseau qu'il y a là!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

200

On peut avoir cette carte, monsieur Bérubé?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

205

Excusez, de quel viaduc il est question?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

210

C'est la carte, je crois où on voit le ruisseau. En fait, c'est l'échangeur de la route de La Plaine.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

215

C'est bien ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors votre question, monsieur Plante?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

220

Bon, moi, qu'est-ce que je voudrais savoir, voir si on a tenu compte, OK, c'est parce que je me souviens pas le nom de ce ruisseau-là comme tel, je sais pas s'il y en a qui peuvent m'aider, là!

225

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui monsieur Bérubé, c'est quoi le nom du ruisseau en question qui pourrait faire l'objet d'un détournement?

230

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Je vais demander à monsieur Caron de répondre, si vous le voulez.

235

**PAR M. MICHEL-L. CARON:**

Alors oui, c'est le ruisseau La Petite-Rivière.

240

**PAR M. ROGER PLANTE:**

C'est parce que dans qu'est-ce qu'on a parlé, jamais il a été question, OK, c'est parce que ce ruisseau-là gonfle de trois (3) à quatre (4) fois son volume au printemps. Je sais pas, c'est parce que là, on voit qu'ils ont fait un canal qu'ils veulent changer le ruisseau de place, on voit le tracé où qu'il passe à l'heure actuelle, puis où qu'ils veulent le faire passer, mais ce ruisseau-là, il faudrait tenir compte qu'il gonfle de trois (3) à quatre (4) fois son volume.

245

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc la question, monsieur Bérubé, est-ce que vous avez tenu compte du gonflement du ruisseau au printemps?

250

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

C'est sûr qu'au niveau de la conception préliminaire, on tient compte de ce genre de facteur là, à l'effet qu'à la crue des eaux, les débits sont plus importants.

255

Sauf qu'au stade où on est, le design final n'est pas encore fait, on s'entend, donc éventuellement il y aura des recherches hydrauliques qui seront faites au niveau de ce cours d'eau là. Et puis ces informations-là sont recueillies, on en tient compte lors du design final.

260

**PAR LE PRÉSIDENT:**

265 OK. Et quels critères vous allez considérer pour en tenir compte, pour éviter que l'écoulement, qu'on augmente la vitesse d'écoulement?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

270 En fait, il y a beaucoup de critères, en premier lieu, les critères environnementaux. Il faut respecter les caractéristiques du cours d'eau, l'habitat du poisson s'il y en a, tout ce qui touche les caractéristiques environnementales au point de vue physique comme tel ou technique.

275 On tient compte du bassin versant, on tient compte des débits, des apports possibles, de la pente, des temps de récurrence, tout ce qui est critères en termes de conception hydraulique.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

280 Je voudrais faire une question au représentant du ministère de l'Environnement. Est-ce que le promoteur a besoin d'une autorisation de votre ministère pour détourner un ruisseau comme ça?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

285 Est-ce que c'est un ruisseau verbalisé? Parce que ça change la règle.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

290 J'ai posé une question à monsieur Mailhot, monsieur Plante!

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

295 Monsieur le Président, effectivement, normalement un détournement d'un cours d'eau demande une autorisation de ministère de l'Environnement. Évidemment, là, on est dans un processus où il va y avoir autorisation du gouvernement d'abord, un décret du gouvernement, et ensuite il va y avoir une deuxième autorisation si le gouvernement autorise le projet sur les plans et devis détaillés. Et à ce moment-là, on va prendre en considération aussi le détournement du cours d'eau.

300 Donc effectivement, on aura une autorisation en vertu de l'article 22 de la loi qui va venir après le décret pour autorisation du détail des plans et devis, et ça fera partie effectivement de ça.

305 Et nous avons au ministère effectivement des guides qui nous permettent d'évaluer de quelle façon on doit faire telle chose.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

310 Une fois que les travaux sont en cours de réalisation ou complétés, est-ce que vous exercez un suivi?

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

315 Lors des travaux, oui, habituellement il y a un suivi qui se fait. Et dans un cas comme celui-ci, on va sûrement demander, lors de la rédaction du décret, possiblement un programme de suivi pour le ministère des Transports.

320 Là, je devance un peu la décision du Conseil des ministres, mais sans doute qu'on va suggérer au Conseil des ministres de demander un programme de suivi. C'est souvent la façon de faire dans certains cas comme ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

325 OK, merci monsieur Mailhot.

Alors vous avez une deuxième question, monsieur Plante?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

330 C'est parce qu'il y a une chose qu'eux autres nous ont pas dit, puis peut-être que monsieur est pas au courant. Au niveau de ce ruisseau-là, il faut dire que l'eau de la rivière du Loup, à ce niveau-là on appelle ça, que la rivière du Loup, on appelle ça les eaux mortes. Le printemps, l'eau de la rivière foule jusqu'à la 185 au cours d'eau actuel qui traverse la 185.

335 Ça fait qu'il va falloir qu'il y ait un suivi très important, parce que la rivière foule jusqu'à la traversée de la 185. Ça veut dire qu'elle refoule quasiment proche, un kilomètre.

340 Ça fait que si je regarde leurs plans qu'ils ont déposés, ils nous montrent uniquement des petites calvettes pour faire passer ledit ruisseau en question.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

345 Monsieur Plante, monsieur Bérubé nous a répondu qu'ils ont pas conçu encore, ils sont pas rendus à cette étape-là de conception. Ils vont tenir compte de l'état du ruisseau, de son gonflement, pour enfin la conception finale et qui va être soumise après ça au ministère de l'Environnement pour approbation.

Alors votre troisième question.

350

**PAR M. ROGER PLANTE:**

355 Bon, au niveau de la sortie, OK, de la 20 qui va permettre aux gens de venir prendre accès au viaduc de la route de La Plaine, c'est parce que par expérience, OK, sur le chemin Fraserville, quand on vient pour embarquer sur la 20, c'est exactement le même plan qui est là, OK, que quand on sort de la 20, on arrive à un bout de chemin. Je sais pas si vous avez passé par là, monsieur le Président, mais on arrive à un bout de chemin, puis là, à un moment donné, tout le monde se plante là en hiver.

360 Puis là, je m'aperçois, OK, que c'est encore le même principe, c'est encore les mêmes plans qui nous sont soumis. Je sais pas si on peut avoir le même petit bidule qu'hier soir, la petite lumière portative, l'avez-vous?

365 Merci monsieur. Pour que tout le monde comprenne bien, c'est parce que quand on sort, c'est exactement le même problème qu'on vit à Fraserville, c'est qu'on sort, ou on veut rentrer, puis là, on arrive ici, puis je me demande pourquoi c'est fait comme ça, là. Parce qu'en le faisant comme ça, ils vont mettre un stop là certain, je peux pas croire, puis ce bout de chemin là, il sert à quoi dans le fond?

370 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Plante, je crois qu'on a répondu hier soir à une partie de la question, alors je demanderais à monsieur Bérubé de nous apporter des précisions pour l'élément additionnel de la question de monsieur Plante.

375

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

L'élément au niveau de l'arrêt obligatoire?

380 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien, d'expliquer pourquoi il y a un arrêt obligatoire à l'intersection, et pourquoi il y a cette section de rue là?

385 **PAR M. ROGER PLANTE:**

Pourquoi c'est carré, dans le fond?

390 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Bien en fait, c'est une conception qui est tout à fait standard, qui est normalisée. En fait, la rue, comme on expliquait hier, ça semble un petit peu bizarre, mais en fait, c'est pour un prolongement futur éventuel, sauf que ça prenait un raccord entre la route de La Plaine comme telle et l'échangeur. On n'avait pas le choix de faire un tronçon pour le relier.

395 Puis habituellement, pas habituellement en fait, c'est une conception qui est très  
sécuritaire, qui est tout à fait...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

400 Merci, monsieur.

---

**GASTON HERVIEUX**

405

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'invite maintenant monsieur Hervieux!

410 Bonsoir monsieur Hervieux.

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

415 Bonsoir. J'aimerais apporter un ajout à ce que vous avez présenté ce soir comme  
restrictions. C'est qu'hier, il y avait le monsieur qui était assis là, dont il est substitué par  
monsieur Victor Bérubé, c'est bien vous, bon, le monsieur en question, quand on avançait une  
proposition - c'est que moi, j'ai développé un concept global du projet, et si par exemple, je  
prenais une partie du concept pour essayer d'aller chercher un questionnement...

420 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Hervieux, je vous arrête immédiatement! Je pense que le message a été  
suffisamment clair, est-ce que vous avez bien compris le sens de mon intervention tout à l'heure,  
qu'on ne revient pas sur les questions que j'ai mentionnées tout à l'heure sur les configurations  
425 ou l'accès au tronçon de la route 185!

Est-ce que vous avez une question qui est en dehors du sujet, des sujets qui ont été  
abordés hier soir, oui ou non?

430 **PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Non, c'est pas ça du tout. C'est que j'apporte une précision qui est importante. C'est  
qu'hier, j'ai posé des questions, et en réponse, on attaquait ce que j'avançais comme proposition  
et on attaquait le questionnement.

435

Et de façon générale, il y a plusieurs réponses dont je n'ai jamais eu réponse. Alors  
comme je peux pas reposer les questions au nouveau personnage, je les poserai pas. Mais je  
tenais à le souligner pareil, pour dire qu'en quelque part, vous avez laissé des gens discuter de

440 nos propositions alors que vous avez apporté la restriction de ne pas discuter de leur projet mais  
de questionner leur projet. Alors si nous, on questionne leur projet, en amenant ce qu'on a  
comme concept et on pose des questions précises et qu'on n'a pas réponse, eh bien, je pense  
que là, il y a une lacune. C'est ce que je voulais souligner. Je reviendrai pas sur les questions  
pour respecter votre décision.

445 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors monsieur Hervieux, vous posez votre première question?

450 **PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Oui. Moi, je me questionnais sur ce qu'on appelle les terre-pleins avec glissière rigide!  
La question que je me pose, c'est, normalement c'est fabriqué en ciment et c'est très  
dispendieux d'après ce que j'ai pu voir comme coût indiqué dans l'étude d'impact.

455 Est-ce qu'on a déjà envisagé de construire des glissières rigides avec un autre matériel  
que du ciment, par exemple je pensais, bon...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

460 Monsieur Hervieux, vous avez posé une question, je demande maintenant à monsieur  
Bérubé d'y répondre.

Est-ce que vous avez envisagé d'autres glissières que le ciment?

465 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Bon, il y a des glissières rigides aussi qui sont en acier et qu'on peut voir le long des  
routes. La glissière de béton est la plus courante, la plus utilisée actuellement, sauf que, comme  
je vous disais, on n'est pas encore rendu à l'étape du design. Là, on est à l'étape du concept.

470

On sait que ça prend une glissière rigide, le choix comme tel n'est pas nécessairement  
arrêté à l'heure où on se parle.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

475

Votre deuxième question, monsieur Hervieux!

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

480

Ce que je voulais en venir à un point précis concernant ces glissières-là, est-ce que c'est  
possible que ces glissières-là soient faites en matière de plastique récupéré rigide comme...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

485 Monsieur Hervieux, vous adressez vos questions à la Commission s'il vous plaît!

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

490 Oui, c'est bien. Bon, elle est posée!

En somme, ce que je demande, est-ce que c'est possible que ces glissières-là soient fabriquées à partir de plastique récupéré, du plastique rigide dont on peut retrouver par exemple la fabrication de bancs de parc ou il y a peut-être des plastiques encore plus résistants qui sortent de ces composites-là, bon, est-ce que ça a été étudié, ces possibilités-là?

495

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors la question est bien comprise, monsieur Bérubé, vous pouvez y répondre?

500 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui monsieur le Président. Je tiens à préciser cependant que sur le projet actuel, on l'a mentionné hier également, il y a pas de glissières rigides de prévues pour séparer les chaussées. On s'en est tenu à des terre-pleins, ce qui est nettement plus sécuritaire.

505

Les glissières rigides, je le répète, mon prédécesseur d'hier l'a mentionné, c'est un concept qu'on utilise en fin de choix de sélection si on peut dire, compte tenu du fait que c'est peut-être, de tous les maux le moindre, mais c'est pas la solution privilégiée lorsqu'on a l'espace.

510 Dans le cas présent, on a l'espace pour avoir des terre-pleins sans trou qui sont beaucoup plus sécuritaires que les glissières rigides. L'aspect des glissières comme telles au niveau de la recherche en termes de matériau composite ou d'autres choses du genre, je pourrais pas vous dire s'il y a eu quelque chose là-dedans, à ce niveau-là, qu'est-ce qui se fait en termes de recherche. On pourrait vérifier, mais à ma connaissance non, là, mais je peux pas  
515 m'avancer plus que ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

520 Et à votre connaissance, monsieur Bérubé, est-ce qu'il y d'autres matériaux recyclés que vous pouvez utiliser ou que vous avez envisagé utiliser pour les travaux d'aménagement du tronçon en question?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

525 À ce stade-ci, je vous dirais non, on n'est pas rendu au design final comme tel. La provenance des matériaux, bon, c'est principalement granulaire, béton, asphalte, à l'intérieur des

530 mélanges de pavage de béton bitumineux, il y a des matériaux recyclés comme le pneu, dans certains cas on y incorpore des matériaux concassés, des choses comme ça qui sont recyclées de d'autres chantiers. Mais on n'est pas encore rendu à cette étape-là en termes de détermination de la provenance des matériaux...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

535 C'est à l'étape de l'ingénierie détaillée que ça se fait?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

540 Exactement. Il faut comprendre que présentement, on est à l'avant-projet préliminaire, ce qui est vraiment en amont de tout ce qui est design.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Hervieux, votre troisième question s'il vous plaît!

545 **PAR M. GASTON HERVIEUX:**

550 Hier, on a mentionné que autre que le projet de Rivière-du-Loup-Saint-Antonin, concernant la réfection de la route 185, qu'on avait déjà sur papier, je crois, pour un bon bout, au-delà de Saint-Antonin, alors est-ce qu'on peut poser une question, toujours dans la proposition que j'ai faite, est-ce qu'on peut déjà prévoir dans la suite de ce projet-là, est-ce que vous êtes au courant si sur le 3<sup>e</sup> Rang, on prévoit un viaduc ou ce que vous appelez, en tout cas, style viaduc?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

555 Est-ce que vous êtes au courant, monsieur Bérubé?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

560 Encore là, hier on a mentionné qu'au 3<sup>e</sup> Rang, compte tenu des débits de circulation à cet endroit-là, on ne croyait pas justifié de construire un viaduc. Le projet comme tel présente actuellement deux (2) échangeurs, en fait deux échangeurs et demi (2½), ce qui fait que c'est déjà au-delà, à l'intérieur d'une zone de vingt-trois kilomètres (23 km), c'est déjà au-delà de la norme de trois (3) fois pratiquement, ce qui fait qu'on juge que fort probablement, la décision sera arrêtée éventuellement, on n'en est pas rendu là, mais ce serait très douteux qu'il y ait un échangeur au 3<sup>e</sup> Rang.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

570 Merci monsieur Bérubé.

**ROGER PLANTE**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

575 J'invite monsieur Plante s'il vous plaît!

**PAR M. ROGER PLANTE:**

580 Monsieur le Président, c'est que quand on soumet des plans, normalement ils devraient être complets. Parce que si on fait juste - si vous voulez juste tasser votre carte un petit peu vers Edmundston s'il vous plaît, je sais pas si c'est possible pour vous autres, OK! - regardez monsieur le Président, c'est parce qu'à l'heure actuelle, Premier Tech a une sortie pour passer leurs matériaux, ils appellent ça un droit acquis, OK, parce que ça n'a pas été fait en même temps que la route, ça a été fait par après, mais ils disent que c'est acquis, là. OK. J'en doute  
585 fortement que Premier Tech a un droit acquis là.

Mais je comprends pas que, si admettons qu'on dit que Premier Tech, il faut leur faire un chemin pour passer ailleurs, jamais sur leurs plans qu'ils nous ont préparés qu'on voit le tracé où qu'ils vont faire le chemin pour Premier Tech, puis quel accès qu'ils vont leur donner.

590

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors monsieur Bérubé, quel est, en remplacement de l'accès dit privilégié que Premier Horticulture a actuellement, quel est le tracé envisagé?

595

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

À l'heure actuelle, il faut mentionner que Premier Tech a définitivement un droit de passage dûment enregistré au Bureau des droits de la publicité. Ce qui fait qu'on en conteste aucunement ce droit-là.

600

Donc par tous les moyens, on va le respecter. Il y a plusieurs possibilités d'envisagées, c'est actuellement en négociation avec cette compagnie-là, il y a la possibilité d'un viaduc, des voies de desserte, c'est en négociation à l'heure actuelle. C'est sûr qu'il va falloir en venir à une entente avec eux autres, les négociations sont déjà commencées et elles se poursuivent.

605

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et s'il n'y a pas d'entente, il y a le processus, de quelle façon vous pouvez intervenir?

610

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

À la limite, je vous dirai, s'il n'y a pas d'entente, on va finir par un viaduc pour lui assurer sa desserte. C'est une solution extrêmement dispendieuse, on essaie de trouver un compromis.

615 Ou encore, on peut racheter le droit de passage. Ça pourrait être une autre solution. Comme je vous dis, c'est des solutions qui sont dans la balance, sauf qu'on essaie de déterminer des voies de desserte.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

620

Est-ce que vous avez évalué les coûts additionnels que ça représente pour l'entreprise, le fait de ne pas avoir accès directement à sa zone de tourbière?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

625

Monsieur le Président, on est à négocier cette entente-là avec eux. C'est sûr qu'on a évalué différents scénarios, les délais, les détours, ce que ça entraîne comme perte de production, de temps de productivité, etc. C'est analysé. On a des chiffres, on leur a déposé des propositions, on a eu des échanges avec eux.

630

Je préférerais pas déposer ces chiffres-là, compte tenu du fait que c'est une négociation actuelle, mais ça a été fait.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

635

Très bien. Toujours dans le même ordre d'idées, est-ce qu'il y a d'autres commerces qui, par perte d'accès direct ou par perte de visibilité, pourraient faire l'objet de compensations également?

640

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

En fait, nous avons déposé un document concernant les compensations à verser en cas de perte d'achalandage. On parle de perte d'achalandage finalement, c'est ça?

645

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, c'est bien ça.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

650

En fait, c'est que la jurisprudence puis ce qu'il y a actuellement, il y a rien en termes de compensations reliées à la perte de l'achalandage d'un commerce. Il y a pas de reconnaissance comme telle de droits à ce niveau-là pour un commerce.

655

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et c'est établi par la jurisprudence, et vous vous appuyez sur la jurisprudence, mais est-ce que quand même il y a des cas d'exception ou si la règle est assez générale?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

660

À notre connaissance à ce jour, il y a aucune cause qui aurait été perdue ou gagnée, dépendamment de quel côté on se place, à ce niveau-là. Donc on prend pour acquis qu'il y a pas de compensations à ce niveau-là.

665

Toutefois, les commerces qui sont touchés par le projet, à savoir en termes d'acquisition ou quoi que ce soit au niveau du terrain comme tel ou de déplacement d'édifice ou de relocalisation d'accès, ont droit à des compensations. Là-dessus, nous pourrions vous donner une petite présentation, à savoir de quelle manière ces compensations-là sont négociées, versées, de quelle façon on en vient à une entente avec des propriétaires touchés par un projet.

670

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous avez un document que vous pouvez nous déposer à ce sujet-là?

675

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

On a déposé des documents sur les procédures d'acquisition de commerces, de compensations, etc.

680

**PAR LE PRÉSIDENT:**

OK. Mais dans le cas précis du projet qui nous concerne, il n'y a pas aucune négociation qui a été entreprise avec les propriétaires qui vont subir une perte d'achalandage?

685

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

En fait actuellement sur le projet, il y a un seul commerce touché, on n'a pas plus que ça d'étude particulière à ce secteur-là, en termes de pertes d'achalandage.

690

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et dans les autres cas, c'est simplement de l'expropriation?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

695

Il faut dire que les commerces actuellement dans ce secteur-là n'ont pas accès direct à la 185. Ils l'auront pas plus, sauf que là, c'est sûr qu'il y aura un échangeur, donc l'accès va être rendu possible par le biais des échangeurs.

700

Le pourquoi de l'emplacement des échangeurs actuels, c'est fondé aussi sur cette raison-là. On pense qu'actuellement, le projet qu'on a déposé est le moins dommageable pour ces gens-là, puisqu'il donne accès directement à ces commerces-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

705           Merci monsieur Bérubé.

              Alors votre deuxième question, monsieur Plante?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

710

              C'est que je sais pas si monsieur Loranger travaille dans le même bureau que ce monsieur-là, mais c'est parce que les réponses qu'on nous donne, OK, ici ce soir, puis j'ai déjà posé la question à monsieur Loranger directement, c'est drôle, j'ai pas la même réponse!

715           **PAR LE PRÉSIDENT:**

              Alors reformulez votre question, on va demander une réponse à monsieur Bérubé!

**PAR M. ROGER PLANTE:**

720

              Est-ce qu'on pourrait retasser un petit peu vers Edmundston s'il vous plaît?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

725           Excusez, pourriez-vous répéter?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

730

              Pas trop, pas trop! Allez sur l'autre côté s'il vous plaît, tassez, OK.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

              Alors votre deuxième question, monsieur Plante?

735           **PAR M. ROGER PLANTE:**

              C'est parce qu'on peut pas voir, monsieur le Président. Tassez encore un petit peu!

740

              Parce que normalement, si on tasserait un peu puis on grossirait, on serait capable de voir le bout du viaduc.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

745

              Vous voulez voir la section nord de la 185?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Partir de qu'est-ce qu'on voyait de Premier Tech à aller à l'autre bout, là.

750 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous comprenez bien ce que veut monsieur Plante?

755 **PAR M. ROGER PLANTE:**

C'est juste entre les deux (2), partir de ça à aller à la sortie de Premier Tech.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

760 Entre l'intersection de la route de La Plaine et la sortie de Premier Tech!

**PAR M. ROGER PLANTE:**

On fait juste tasser vers Rivière-du-Loup!

765

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Parce qu'on chevauche sur deux (2) cartes, on va emmener une autre carte, puis on va pouvoir vous le présenter.

770

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Oui, pas de problème, j'ai pas de misère avec ça!

775 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Si je peux me permettre, monsieur le Président?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

780

Oui monsieur Bérubé.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

785

Au sujet des dossiers d'acquisition au niveau des commerçants, je vous disais tout à l'heure qu'il y a un commerce qui est touché, exproprié, mais il y a dix-sept (17) dossiers au total d'expropriation de propriétés, d'acquisition ou d'expropriation, là, à l'intérieur de tout le projet.

790

Il y a des commerçants qui ont été rencontrés, là-dessus, je pourrais vous donner la liste des commerçants, étant donné...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

795 Non, ça, on a cette liste-là, monsieur Bérubé. C'était à savoir les commerces qui font l'objet de perte d'achalandage par perte de visibilité ou perte d'accès direct. Et là, vous m'avez répondu à l'effet qu'il n'y a pas de provisions ou de prévisions dans votre projet pour compenser ces gens-là, à l'exception de Premier Horticulture pour lequel vous devrez avoir une entente.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

800 En fait, Premier Tech, c'est parce qu'il a un accès, il a un droit de passage, il a un droit d'accès à la 185, de traverser, donc on devra le respecter, il est dûment enregistré. Dans les autres cas, ils n'ont pas de droit.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

805 La carte est encore pire que tantôt, ça fait qu'on est aussi bien de remettre l'autre de tantôt, là!

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

810 Là-dessus, si vous êtes d'accord, je pourrais passer la parole à monsieur Sylvain Allard qui pourrait vous donner plus de précisions sur les commerçants rencontrés, les impacts au niveau des acquisitions, des expropriations.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

815 On pourra y revenir plus tard, monsieur Bérubé, merci.

820 Pour le moment, est-ce qu'on peut trouver la carte?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

825 On va s'arranger avec l'autre, parce que ça, c'est encore pire!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

830 Donc la carte précédente que vous nous avez montrée.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

835 En tout cas, regardez, c'est simple. La sortie que Premier Tech - en passant, est-ce que, monsieur le Président, est-ce que le droit de passage de Premier Tech, y a-t-il moyen que ce soit déposé à la Commission qu'on en ait copie?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

840

Donc, est-ce que vous pouvez déposer le contrat qui fait état du droit acquis ou du droit de passage qu'a Premier Tech sur la 185?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

845

C'est dûment enregistré au Bureau de la publicité des droits.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

850

Est-ce qu'ils peuvent en déposer?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

855

Est-ce qu'on peut vous demander de le déposer?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

860

Je croirais que c'est possible. Je vais vérifier avec le Bureau quand même, pour être sûr de pas créer de précédent, mais si c'est possible, on va le faire.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, merci. Alors monsieur Plante, votre dernière question!

865

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Bien là, je suis à la deuxième, monsieur le Président. On est rendu là, on a attendu après les cartes.

870

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien moi, je suis rendu à trois (3)! Donc posez votre troisième question.

875

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Pas de problème. OK, on y va! Ça fait que partir de là, je pensais pas que de demander une carte, c'était une question, ça là.

880

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, vous avez posé la question sur les droits et après ça, sur le contrat de monsieur...

885

**PAR M. ROGER PLANTE:**

À partir de là, ça, c'est la traverse, OK, que Premier Tech a un droit, OK, qui passe à l'heure actuelle. Quand j'ai toujours posé la question à monsieur Loranger, OK, on m'a toujours répondu qu'il allait se servir, OK, de ce viaduc-là pour donner accès à Premier Tech qui viendrait passer ici puis s'en aller sur l'autre chemin.

890

À Saint-Antonin, aux réunions qu'on a eues, c'est toujours ça qui a été dit, puis je pense que monsieur ici était là, OK, que l'entente qu'ils étaient en train de négocier avec Premier Tech, c'était de faire un chemin le long de la 185 pour venir leur donner accès au niveau du viaduc qu'il y a là.

895

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc on a bien compris la question, monsieur Plante! Est-ce qu'il y a eu proposition, négociation concernant l'accès de Premier Tech directement du côté ouest vers l'accès à l'intersection de la route de La Plaine?

900

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Avec votre permission, monsieur le Président, je céderais la parole à monsieur Caron qui pourrait répondre sur ce dossier-là.

905

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien, merci. Alors monsieur Caron!

910

**PAR M. MICHEL-L. CARON:**

Oui. Donc la question de monsieur, c'est qu'il y a eu plusieurs négociations ou plusieurs, je dirais qu'il y a plusieurs concepts qui ont été considérés au tout début, autant pour les carrefours que pour éventuellement le transport de la tourbe. Évidemment, je vous avais mentionné dans la présentation que plus que soixante pour cent (60 %) des voyages de Premier Horticulture qui se font sont dans leur droit d'accès. Évidemment, un des impacts importants que nous on considérait, c'était éventuellement que ça s'en aille sur le 1<sup>er</sup> Rang. Ça fait que vous comprenez que c'est pas une priorité, au contraire. On a essayé de trouver d'autres scénarios.

920

925 Monsieur Bérubé a parlé éventuellement d'un viaduc , c'est possible, mais ça pourrait être aussi possible de détourner le transport de camions vers la route de La Plaine via une voie de desserte. Mais tous ces éléments-là actuellement sont en négociation, il y a rien qui est définitif.

930 Il y a toutes sortes de calculs qui sont faits de coûts pour essayer de voir qu'est-ce que ça vaut, le droit d'accès, en fait, compte tenu des inconvénients que ça va avoir sur Premier Horticulture.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

935 Donc est-ce que cet accès-là de Premier Tech demeure quand même probable directement, l'accès de Premier Tech vers l'intersection à trèfle, le carrefour dénivelé, c'est une option qui demeure encore envisageable?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

940 Monsieur le Président, je vais donner la parole à monsieur Allard qui a participé aux négociations, il pourrait peut-être apporter des compléments.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

945 Oui, on vous écoute, monsieur Allard.

**PAR M. SYLVAIN ALLARD:**

950 Bon, effectivement, il y a différentes options qui sont regardées. Il y a une chose qui est claire, c'est que le droit d'accès qui est légal actuellement pour Premier Horticulture qui a un droit de traverser la 185 de part et d'autre, on ne peut pas le maintenir. Ça, c'est clair, la chaussée va être doublée. Pour des questions de sécurité, c'est pas pensable de laisser les camions traverser directement sur la chaussée de l'autoroute dans le futur.

955 Parmi les scénarios qui sont regardés, on traite de façon prioritaire, on vise un scénario qui aurait pour effet de rapporter la circulation des camions sur la route de La Plaine. L'échangeur est situé tout près des sites d'extraction de Premier Horticulture, la route de La Plaine n'a aucune construction, donc elle se prête bien, elle est pas sensible au passage des camions comme une route qui serait construite.

960 On voudrait surtout pas, comme monsieur Caron l'expliquait, on voudrait surtout pas d'un scénario qui aurait pour effet que les camions de Premier Horticulture aillent utiliser le 1<sup>er</sup> Rang pour traverser de part et d'autre de la 185.

965 On pense encore qu'effectivement, on va réussir à s'entendre sur un scénario qui ferait en sorte qu'on utilise le viaduc de la route de La Plaine. C'est l'entente que l'on vise actuellement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Allard.

970

Monsieur Plante, vous pouvez vous réinscrire.

975

---

**GASTON HERVIEUX**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je demande à monsieur Hervieux de venir poser ses questions s'il vous plaît!

980

Alors votre première question, monsieur Hervieux!

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

985

La première question, c'est une question concernant la distance minimale, c'est quoi la distance minimale qui est autorisée entre une route comme la 185 et une voie de desserte. C'est quoi la distance qu'on peut les rapprocher le plus, qu'elles restent toujours dans les normes?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

990

Alors la question est claire, monsieur Bérubé, vous pouvez y répondre?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

995

Une norme exactement, je peux pas vous le mentionner pour le moment, il faudrait sortir le cahier des normes. Je pourrais vous le dire à ce moment-là. c'est une réponse à laquelle on pourra donner l'information...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1000

Que vous pourrez déposer à la Commission?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1005

Oui, dès demain si vous le voulez.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

1010

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Actuellement, la distance entre la desserte et l'autoroute est à quatre-vingts mètres (80 m).

1015

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Actuellement, elle est à quatre-vingts mètres (80 m), OK. Et vous dites qu'il existe possiblement des normes?

1020

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Pas possiblement, il existe des normes. Sauf qu'il faut comprendre que c'est une norme. Une norme, on essaie de la respecter autant que possible, mais il faut spécifier qu'à l'intersection 2<sup>e</sup> Rang, nous avons des contraintes quand même importantes au niveau des commerces, au niveau de la proximité, de l'exiguïté des lieux, si on peut dire, puis dû au fait également qu'il faut rencaisser la route 185, donc des déblais importants, ce qui nécessite de l'espace, puis on était serré, c'est possible qu'on soit allé un peu en deçà de la norme.

1025

1030

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien. Cette desserte-là, la rue Carrefour sera sous la responsabilité de la municipalité de Saint-Antonin, monsieur Bérubé?

1035

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Je m'excuse monsieur le Président, on me disait à l'oreille, mon confrère ingénieur me mentionnait que la norme spécifie cent cinquante mètres (150 m) de distance entre, l'espacement entre une desserte et l'autoroute.

1040

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, merci. Et concernant ma question, la rue du Carrefour, si le prolongement se concrétise, il sera sous la responsabilité de la municipalité ou du ministère des Transports?

1045

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

La rue du Carrefour est une desserte, donc normalement deviendrait la responsabilité de la municipalité.

1050

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Et à l'intersection de la rue du carrefour et du 2<sup>e</sup> Rang, est-ce qu'il y aurait des feux de signalisation?

1055

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Actuellement, il y a pas de feux de prévus, compte tenu des débits actuels. C'est sûr qu'avec les années, advenant une augmentation importante de la circulation, ce qu'on prévoit pas sur un horizon quand même très lointain, il pourrait y avoir nécessité d'installer des feux éventuellement.

1060

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et tandis qu'on y est, quel est le domaine de juridiction des voies publiques dans la zone à l'étude, le Rang 2, le Rang 1 par exemple, est-ce qu'une partie est sous la responsabilité du ministère des Transports?

1065

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui effectivement. Le Rang 2, dans sa partie ouest de la 185 au centre de la municipalité, du village, de l'agglomération du village de Saint-Antonin, est de la responsabilité du ministère des Transports. C'est une collectrice en quelque sorte.

1070

Et de l'autre côté, du côté est, c'est le 1<sup>er</sup> Rang entre la route de la Rivière-Verte et la 185 qui est une route de notre responsabilité au ministère.

1075

Le reste du réseau local autre que la 185 disons, le reste du réseau est sous responsabilité municipale.

1080

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Bérubé.

1085

Alors votre deuxième question, monsieur Hervieux?

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Ça concerne la durée de vie du béton que vous entendez utiliser, particulièrement chaque côté de ce qu'on peut appeler le creusage. Vous allez mettre du béton pour soutenir le terrain, je crois que j'ai vu ça dans la simulation?

1090

1095

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors on peut répondre à cette question, monsieur Bérubé?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1100

Comme je disais tout à l'heure, on est encore aux étapes préliminaires. C'est pas impossible qu'il y ait pas nécessairement de béton à cet endroit-là. Il peut y avoir des coupes de roc, on peut être dans le roc à cet endroit-là, dépendamment de la nature du roc. Ça pourrait être simplement une coupe de roc.

1105

Le béton, le choix du béton devra être fait ultérieurement, selon les règles de l'art bien entendu.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1110

Votre troisième question, monsieur Hervieux?

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1115

Je vous réfère à la figure 2.6 qui concerne les débits de circulation à l'étude d'impact, et on parle des niveaux de services!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1120

Monsieur Hervieux veut se référer à la figure 2.6, c'est bien ça?

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1125

Oui, c'est ce tableau-là ici.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous pouvez afficher ce tableau-là?

1130

Et pendant que vous faites la recherche, monsieur Bérubé, compte tenu qu'il va y avoir une circulation accrue sur la rue du Carrefour si le projet se réalise, et qu'il risque d'y avoir, je dirais, des coûts d'entretien plus élevés qu'actuellement, est-ce que le ministère des Transports va assumer une partie des coûts d'entretien de ce tronçon-là?

1135

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1140

Monsieur le Président, dans le cas de la rue du Carrefour, on a mentionné hier que cette route-là serait construite selon un gabarit quand même très adéquat. C'est-à-dire que c'est plus qu'une route locale, on parle d'une route avec trois mètres et demi (3½ m) de largeur, deux (2) fois trois mètres et demi (3½ m) pour les largeurs de voies, plus deux mètres et demi (2½ m) de

part et d'autre comme accotement. On parle d'une route pavée, urbanisée, avec drainage fermé, avec une capacité portante excellente, sur laquelle devraient transiter aux alentours de sept cents (700) véhicules-jour, ce qui représente à peu près dix pour cent (10 %) de la capacité et moins d'une route semblable.

1145

En fait, elle pourrait supporter aisément dix mille (10 000) véhicules-jour, cette route-là. Donc on s'attend pas à ce que, compte tenu du fait que la circulation, même si c'est une circulation dans un secteur industrialisé sur lequel le camionnage va être permis, on n'anticipe pas une détérioration excessive, loin de là.

1150

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Elle va être construite pour supporter un trafic plus dense que ça, quoi?

1155

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

C'est ça. Elle va être construite selon les normes actuelles, et normalement, on anticipe aucun problème d'entretien à ce niveau-là.

1160

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci. Alors votre deuxième question!

1165

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

On était rendu à la troisième!

1170

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je m'excuse, votre troisième question, monsieur Hervieux!

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1175

Bon, très bien. La troisième question, j'aimerais essayer de comprendre, si on voit les notes en bas à gauche, c'est marqué de la trentième heure représente quatorze virgule deux pour cent (14,2 %).

1180

Moi, ce que j'aimerais comprendre, c'est quand on a étudié ça, quand on donne les chiffres, est-ce que c'est les chiffres par jour, comment on peut évaluer ce tableau-là? Est-ce que c'est à l'heure, par jour, est-ce que c'est précisé en quelque part?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1185           Donc vous parlez des données dans l'ensemble?

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1190           Oui, toutes les données qui sont là. Mettons, on dit, il y a deux cent dix-sept (217) autos, je sais pas, je prends le 1<sup>er</sup> Rang, on arrive, pour embarquer sur le 1<sup>er</sup> Rang, à partir de la 185, de Rivière-du-Loup vers Edmundston, je crois qu'on dit qu'il y a deux cent dix-sept (217) autos qui tournent sur le 1<sup>er</sup> Rang, si je comprends bien, vers le 1<sup>er</sup> Rang est.

1195           Alors moi, ce que j'aimerais comprendre, c'est ces chiffres-là. Ont-ils été pris à l'heure, ils sont tu pris à la journée, c'est tu tout pris en même temps?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1200           Je pense que la question est claire, monsieur Hervieux. Quelle est la base de données unitaire des chiffres qui sont présentés là? Ce sont des données journalières moyennes annuelles, est-ce qu'elles sont toutes sur cette base-là?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1205           Bon, il faut préciser, monsieur le Président, comme je vous le mentionnais en entrée de séance, on va vous transmettre dès demain une mise à jour des données.

1210           À l'intérieur de l'étude d'impact telle qu'elle est déposée à l'heure actuelle, les débits qui ont été utilisés, c'est des débits journaliers moyens estivaux. C'est-à-dire des débits qui sont évalués en tenant compte d'une augmentation due au phénomène qu'on appelle l'été, c'est-à-dire que là, il y a habituellement une recrudescence des mouvements. on en tient compte à ce moment-là.

1215           Quand on parle de DJME, c'est un débit journalier moyen estival.

              Si on parle de DJMA, on parle de débit journalier moyen annuel.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1220           Mais la figure à laquelle réfère monsieur Hervieux, les chiffres sont présentés sur quelle base?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1225           Les chiffres sont présentés sur la base de DJME sur la 185, ailleurs on mentionne que c'est le DJMA.

              Dans la précision qu'on va apporter, on va s'assurer que c'est clair.

1230 Monsieur le Président, ce qu'il faut mentionner, c'est que le débit trentième heure, c'est pas la même chose qu'un débit journalier moyen annuel.

1235 Quand on parle du débit de la trentième heure, c'est un débit de design que nous utilisons, qui est pas le même, qui n'a pas la même signification qu'un DJMA. C'est-à-dire que c'est une débit, en fait c'est la trentième heure dans l'année où il y a le plus de véhicules. La première heure serait l'heure la plus achalandée, la deuxième, la troisième.

1240 Normalement, à la trentième, on atteint - je vous vulgarise ça très très vite - à la trentième heure, on atteint un plateau qui est la moyenne à peu près d'un débit qu'on va, en tout cas c'est le débit que nous utilisons comme critère de design. C'est ce qu'on appelle le débit trentième heure.

Je sais pas si ça clarifie, je pourrais, si vous le voulez, il y a un expert ici en sécurité routière qui a participé, et en circulation, qui pourrait expliquer plus longuement.

1245 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1250 Mais la question de monsieur Hervieux, c'était de savoir, les données qui apparaissent là, sont sur quelle base. Vous dites qu'elles sont sur la base d'une débit journalier moyen annuel, à l'exception de la route 185 qui sont sur la base de débit journalier moyen estival, est-ce que c'est bien ça?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1255 C'est ça, exact.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien.

1260 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Si vous voulez plus de précisions aussi, je pourrais demander à monsieur Caron de nous expliquer un petit peu de quelle manière ces comptages-là ont été faits.

1265 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien, monsieur Caron.

1270 **PAR M. MICHEL-L. CARON:**

Monsieur le Commissaire, la figure 2.6 qui est dans l'étude, vous allez remarquer que sur la route 185, ce sont des DJME qui ont été affichés et ailleurs sur le réseau, ce sont des DJMA.

1275

Je dois vous dire que c'est une omission que nous avons faite. En fait, les DJME, on les a utilisés pour faire les mesures de bruit, c'est-à-dire les projections de bruits et malencontreusement, ces DJME là sont restés le long de la 185 comme étant des DJMA.

1280

Maintenant, comme on disait hier, quand on a fait l'étude d'impact, on a travaillé avec des données des années 91 à 95, maintenant nous avons des données de 97 à 2001 beaucoup plus récentes. Et il y a un document qui est en préparation qui va être déposé pour vous au cours des prochaines heures et qui va vous donner une figure 2.6 corrigée, c'est-à-dire avec seulement des DJMA et non pas DJME et des DJMA, et vous allez avoir aussi des nouvelles figures qui vont vous donner les nouveaux débits DJMA de l'année 2001.

1285

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et l'augmentation actualisée ou le débit actualisé, est-ce qu'il correspond à l'augmentation que vous aviez prévue, environ de deux pour cent (2 %) par année?

1290

**PAR M. MICHEL-L. CARON:**

Alors au niveau de l'augmentation, je dois vous dire que les données 97-2001 nous donnent plutôt une indication que dans les cinq (5) dernières années, il y a eu une augmentation de l'ordre de cinquante (50 %) à cinquante-cinq (55 %) pour cent des débits qui étaient mesurés dans la période 91 à 95.

1295

Donc ce qu'on s'aperçoit, c'est une augmentation beaucoup plus grande que ce qui avait été anticipé à l'époque. Et ces données-là vous seront déposées dans les prochains jours.

1300

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Caron. Merci monsieur Hervieux.

1305

---

**ROGER PLANTE**

1310

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'invite monsieur Plante à nouveau!

1315

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Tant qu'à avoir cette carte-là, monsieur le Président, pour sauver du temps!

1320 S'ils peuvent la tasser un peu, là, en descendant vers Rivière-du-Loup un petit peu, là!  
Bon OK, parfait, merci. Regardez monsieur le Président, c'est parce qu'hier soir puis ce soir, ils nous ont confirmé, OK, qu'au niveau du 3<sup>e</sup> Rang, qu'il y aurait aucun viaduc de prévu. C'est parce que j'aurais une question à poser à monsieur Jean Labonne! Parce que moi, j'ai consulté ce document-là aujourd'hui, je l'ai lu, puis je pense qu'il y a rien que monsieur Jean Labonne qui travaille pour Saint-Antonin qui pourrait me répondre.

1325

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors est-ce que monsieur Labonne est là ou monsieur le Maire peut venir répondre à une question?

1330

**PAR M. ROGER PLANTE:**

1335 C'est parce que dans l'étude qui a été présentée, OK, je l'ai lue, une partie, puis j'ai fait attention pour être certain de mon coup, c'est que dans l'étude qui est présentée, puis depuis le début j'ai un doute là-dessus, c'est qu'au niveau du 3<sup>e</sup> Rang, ils nous ont dit qu'il y aurait pas de viaduc. À ce moment-là, s'il y a pas de viaduc, ça va changer les données du 1<sup>er</sup> Rang et du 2<sup>e</sup> Rang.

1340 Moi, je voudrais savoir - peut-être que monsieur le Maire pourrait nous répondre - comment qu'il y a de camions lourds à l'heure actuelle qui se servent du 3<sup>e</sup> Rang? Qui passent, qui sortent, OK, qui se servent du 3<sup>e</sup> Rang pour sortir à la 185?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1345 On va demander à monsieur Bourgoïn. Est-ce que vous avez cette donnée de camions lourds qui circulent dans le Rang 3?

**PAR M. LUCIEN BOURGOÏN:**

1350 Monsieur le Président, c'est que nous autres, la municipalité, l'an passé, on a sorti des chiffres pour le nombre de camions qui sortaient dans le 3<sup>e</sup> Rang. C'était pas pour le projet de la route 185.

1355 C'est parce que nous autres, on voulait faire une demande de subvention au ministère pour nous aider à terminer la route 6, puis le Rang 6 puis le Rang 3. Mais ça concerne pas du tout avec le projet de la 185. C'est des chiffres qui appartiennent à la municipalité, si le ministère l'a fait, le décompte...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1360

Donc merci monsieur Bourgoïn. Donc si c'est le ministère des Transports qui a les données, est-ce que vous pouvez nous fournir cette donnée?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1365

On a les données, elles ont été présentées dans l'étude. Si vous voulez, monsieur Caron pourrait nous les résumer succinctement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1370

Très bien, monsieur Caron!

**PAR M. MICHEL-L. CARON:**

1375

Alors dans l'étude à la figure 2.6, pour le 3<sup>e</sup> Rang, on parle de DJMA de l'ordre d'environ trois cents (300) véhicules par jour.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1380

Alors votre deuxième question, monsieur Plante!

**PAR M. ROGER PLANTE:**

1385

Ça fait qu'à ce moment-là, monsieur le Président, on parle bien de camions. S'ils sortent plus au niveau du 3<sup>e</sup> Rang, OK, puis monsieur le maire va pouvoir vous le confirmer, s'ils ne sortent plus, voulez-vous remonter la carte s'il vous plaît un petit peu, descendre c'est-à-dire, je m'excuse! Descendez encore un petit peu.

1390

À partir de là, monsieur le Président, c'est que si admettons, OK, comme ils nous ont confirmé, qu'ici ça passe plus, ça veut dire que dans leur étude d'impact, monsieur le Président, OK, les camions vont être obligés, le 3<sup>e</sup> est ici, OK, le 3<sup>e</sup> est relié au 2<sup>e</sup> Rang, OK, ici. Ça fait que ça veut dire que tous les trois cents (300) camions, puis monsieur Le maire, en tout cas, aurait pu nous répondre à la question, mais on demandera à monsieur Labonne, les camions en question, ils vont être obligés de venir passer sur le 2<sup>e</sup> Rang, OK, ici, parce qu'il y aura plus de sortie.

1395

1400

Ça fait que pourquoi, OK, ils sont capables de nous répondre, là que ça, non, ça, ils en font pas, mais dans l'étude d'impact, monsieur, quand on dit qu'on fait passer trois cents (300) camions par jour sur le rang Principal de Saint-Antonin, je peux pas croire, moi là, que ça a pas un impact au niveau du son!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1405           Donc votre question, monsieur Plante, est-ce que les camions du 3<sup>e</sup> Rang seront déviés sur le 2<sup>e</sup> Rang!

Alors la question, je la repose au ministère des Transports. Est-ce que c'est bien le cas?

1410           **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Monsieur le Président, je vais céder la parole à monsieur Caron.

**PAR M. MICHEL-L. CARON:**

1415

Alors je voudrais rectifier une chose! Tantôt, j'ai parlé de trois cents (300) véhicules-jour, on parle de véhicules total.

1420

Dans le cas des camions du 3<sup>e</sup> Rang, on parle plutôt de cent quarante (140) camions par jour sur le trois cents (300).

1425

Maintenant, bon, de dire qu'ils vont être détournés vers le 2<sup>e</sup> Rang, bien, je dirais qu'à cette étape-ci, c'est hypothétique, parce qu'il peut y avoir d'autres scénarios. Il y a des choses qui sont pas définitives. Par exemple, je peux vous dire qu'il y a un cran rocheux, on en a parlé hier, d'un cran rocheux qui est entre le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> Rang, actuellement il y a, je sais, une compagnie qui a demandé un permis d'exploitation de la roche dans ce secteur-là, de carrière. Est-ce qu'ils ont eu leur permis, je le sais pas, mais ce que je veux dire, c'est qu'il y a beaucoup de choses ici qu'on sait pas ce qui s'est passé.

1430

On sait aussi - excusez-moi! Il y a plusieurs choses qu'on ne sait pas, ce qui va se passer dans le futur.

1435

Maintenant, vous avez aussi le parc industriel ici qui est en expansion un peu dans ce secteur-là. Hier, ce que monsieur Loranger disait, c'est que nous, l'étude d'impact a porté sur le 2<sup>e</sup>, sur le 1<sup>er</sup> et à partir de ce secteur-là jusqu'au Nouveau-Brunswick, ça fait partie d'une autre étude.

1440

Donc il y a plusieurs scénarios qui vont être regardés, et puis je pense que c'est hypothétique de dire que les camions vont s'en aller sur le 2<sup>e</sup> Rang comme ça.

1445

Il pourrait tout aussi y avoir comme autre hypothèse le prolongement de la rue du Carrefour jusqu'au 3<sup>e</sup> Rang et à ce moment-là, il est plus question que les camions circulent sur le 2<sup>e</sup> Rang, sur la rue Principale, puis causer des problèmes de bruit.

Ça fait que cent quarante (140) véhicules par jour, ça veut dire environ deux-trois (2-3) véhicules-heure.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1450 Dans la première étape de ces travaux, l'intersection du 3<sup>e</sup> Rang, est-ce qu'elle est modifiée, est-ce que les camions vont quand même accéder à la 185?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1455 Pour le moment, effectivement, dans un concept global d'analyse et de la volonté du milieu à l'heure actuelle, c'est de faire la 185, de faire de la 185 une autoroute à quatre (4) voies divisées, de la frontière à aller à Rivière-du-Loup. Sauf que là, pour le moment, le projet s'arrête là après les bretelles du 2<sup>e</sup>.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1460 Se rend pas jusque là.

Alors votre troisième question, monsieur Plante!

1465 **PAR M. ROGER PLANTE:**

1470 C'est parce que qu'est-ce qui est important, OK, qu'on admette une fois pour toutes, c'est que d'une façon ou d'une autre, OK, dans l'étude qui nous est présentée, vu qu'elle est incomplète, OK, que les données sont incomplètes, ça veut dire que ça change toutes les données qui nous sont présentées à date. Ça veut dire qu'au niveau des tests de son, de bruit, ce n'est pas les bonnes données qu'on a, parce que le dossier n'est pas étudié à son ensemble. Il y a des impacts, OK. On est capable de nous répondre, OK, excusez le mot, sur la gueule, 3<sup>e</sup>, il y aura pas de viaduc, puis on nous dit que ça n'aura pas d'impact au niveau de la circulation au niveau du 2<sup>e</sup>, que ça aura pas d'impact au niveau du son!

1475 **PAR LE PRÉSIDENT:**

1480 Alors est-ce que dans l'étude de l'impact acoustique, vous avez tenu compte des camions qui proviendraient du 3<sup>e</sup> Rang qui circuleraient sur le 2<sup>e</sup>?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1485 Éventuellement, c'est certain que cet aspect-là va être analysé dans la future étude. L'étude actuelle de l'impact sonore tient compte indirectement des camions du 3<sup>e</sup> Rang, puis que ceux qui empruntent la 185 passent dans le secteur de l'étude actuelle, donc exactement est analysé...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1490 Parce qu'il y a une partie de ces camions-là qui se dirigent vers le sud quand même?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1495 Effectivement. Mais rien ne nous dit, comme disait tout à l'heure monsieur Caron, qu'éventuellement il y aurait pas un viaduc sans bretelle, ce qu'on appelle pas un échangeur, ce qu'on appelle seulement un viaduc en fait, pour traverser la 185 en ligne directe, donc qui éviterait peut-être à nombre de camions d'emprunter la 185 au 2<sup>e</sup>.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1500 Oui, vous avez un complément d'information, monsieur Allard?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1505 Oui, si vous voulez, je passerais la parole à monsieur Sylvain Allard.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors on vous écoute, monsieur Allard.

1510 **PAR M. SYLVAIN ALLARD:**

Bon, comme il a été mentionné, effectivement, bon, notre étude s'est arrêtée au 2<sup>e</sup> Rang, mais on a quand même, on s'est quand même questionné sans que ça paraisse dans l'étude sur ce qui arriverait avec la circulation du 3<sup>e</sup> Rang.

1515 Il y a deux kilomètres (2 km) entre le 2<sup>e</sup> et le 3<sup>e</sup> Rang, il y a déjà un petit bout de rue qui est amorcé à partir du 2<sup>e</sup> Rang vers le sud, qui est directement en face de la rue du Carrefour, donc qui serait comme un prolongement de la rue du Carrefour.

1520 Hier soir, la municipalité nous informait d'ailleurs ici qu'ils avaient des projets de développement résidentiel dans le prolongement de cet axe-là vers le 3<sup>e</sup> Rang.

1525 Donc c'est une hypothèse qui nous a semblé très plausible qu'éventuellement, cette rue-là se rende jusqu'au 3<sup>e</sup> Rang. Puis on pense que ce serait un corridor qui serait très approprié éventuellement s'il y avait pas d'échangeur, dans l'optique où il y aurait pas d'échangeur au 3<sup>e</sup> Rang, ce serait très approprié que ce prolongement-là serve à rabattre les véhicules, une partie des véhicules lourds au 2<sup>e</sup> Rang si jamais il y avait pas d'échangeur ni de viaduc, parce qu'il n'y a rien de construit actuellement, puis que ça semble voué à un développement commercial et industriel, qui n'est pas sensible au bruit.

1530 Et aussi, il faut dire que ces rues-là débouchent très très près de la 185. Donc entre la rue du Carrefour et la 185, il y a aucune maison. Donc dans l'optique où les camions viendraient longer la 185 sur la rue du Carrefour, entre le 3<sup>e</sup> et le 2, bien, lorsqu'ils arrivent sur le 2<sup>e</sup> Rang pour emprunter une bretelle, ils passent devant aucune maison.

1535 Donc ça nous semble pas incompatible avec le zonage actuel de la municipalité.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Allard.

1540

Monsieur Bourgoïn, est-ce que vous avez des commentaires concernant la rue du Carrefour et la possibilité de sa prolongation jusqu'au 3<sup>e</sup> Rang? Est-ce que vous envisagez ce projet-là?

1545

**PAR M. LUCIEN BOURGOÏN:**

Monsieur le Président, pour nous autres, la municipalité de Saint-Antonin, le projet de la rue du Carrefour du côté sud traversera pas le cours d'eau. Quand en réalité on va avoir l'autorisation de la Commission du territoire agricole, c'est les conditions qu'on n'aille pas plus loin que ça, qu'on développe l'autre côté, côté nord de la rue Principale, si vous voulez du côté de la rue Lévesque.

1550

Ça fait que la rue du Carrefour, du côté sud, elle ira jamais plus loin que le cours d'eau.

1555

**PAR LE PRÉSIDENT:**

N'ira jamais plus loin que?

1560

**PAR M. LUCIEN BOURGOÏN:**

Que le cours d'eau.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1565

D'accord. À quel endroit c'est situé, effectivement, le cours d'eau, monsieur Bourgoïn?

**PAR M. LUCIEN BOURGOÏN:**

S'ils veulent me montrer la 185 du côté sud du 2<sup>e</sup> Rang!

1570

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Allard, pendant que monsieur Bourgoïn cherche, le projet dont vous faisiez allusion qui serait pensable d'avoir la prolongation de la route du Carrefour jusqu'au 3<sup>e</sup> Rang, est-ce que vous le voyez comme un projet du ministère des Transports ou un projet de la municipalité?

1575

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1580

1585 Écoutez, advenant le cas, lors de la réalisation d'un prolongement autrement dit du tronçon de l'autoroute qu'on vise actuellement à construire, si on prolonge plus vers le sud, vers Edmundston, on va se rendre inévitablement en face du 3<sup>e</sup> Rang, et il est officiel que nous n'enclaverons pas le Rang 3. Nous allons le desservir soit par des voies de desserte, soit par un viaduc. Ça, c'est un acquis.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1590 Merci. Alors ça complète les questions, est-ce que vous avez quelque chose à ajouter, monsieur Bourgoïn?

**PAR M. LUCIEN BOURGOÏN:**

1595 Oui. Monsieur le Président, hier soir quand il avait été une suggestion qui avait été apportée par monsieur Plante, de faire une voie de desserte entre la 185 puis la rue du Carrefour.

1600 Pour la municipalité de Saint-Antonin, elle acceptera jamais cette rue-là, parce que le chemin qu'il va y avoir entre la route 185 et la rue du Carrefour, il y aura jamais de terrain de construction le long de ce chemin-là, ce qui veut dire que la municipalité va avoir deux (2) rues à entretenir pour en avoir une qui va être utilité de la municipalité. On n'accepterait pas un autre chemin entre la 185 et la rue du Carrefour.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1605 Je comprends pas très bien, monsieur Bourgoïn.

1610 C'est entre, en fait, la rue du Carrefour va relier le 2<sup>e</sup> Rang au 1<sup>er</sup> Rang, mais il y aura pas - personne à ma connaissance a parlé d'un lien entre la rue du Carrefour, autre lien entre la rue du Carrefour et la 185, est-ce qu'il a déjà été question de cette possibilité-là, monsieur Bérubé?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1615 Oui effectivement, il a été question de ça. On a répondu d'ailleurs, si je me souviens bien, que techniquement, c'était impossible à réaliser, compte tenu du manque d'espace, compte tenu de la proximité de la 185, des services de l'encaissement que requiert la construction de la nouvelle 185.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1620 Merci. Alors on m'informe qu'il n'y a plus personne d'inscrit au registre, donc on va clore! Écoutez, vous avez une dernière chance de vous inscrire pendant la pause, et au retour de la pause, le registre sera fermé.

1625

Alors on prend une pause de quinze (15) minutes, donc votre dernière chance de vous inscrire, et après la pause, la Commission poursuivra son questionnement, merci.

1630

---

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

---

1635

**REPRISE DE LA SÉANCE  
GASTON HERVIEUX**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1640

J'invite monsieur Hervieux s'il vous plaît.

Alors monsieur Hervieux, vous comprenez qu'il vous reste trois (3) questions?

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1645

Trois (3) questions, oui, c'est toujours trois (3) questions et...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1650

Et c'est votre dernière intervention, parce que le registre est fermé, d'accord!

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1655

Vous avez fermé pour quelle raison?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1660

On a fermé parce qu'on croit qu'on a suffisamment d'information actuellement, on a fait le tour. Il y avait personne d'inscrit au registre au moment où on a pris la pause...

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1665

C'est seulement une erreur!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

... donc en principe, on ferme le registre à ce moment-là.

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1670

Oui, mais si on vous dit qu'on a oublié de s'inscrire, est-ce que ça met fin pareil au processus, si on a encore des questions?

1675

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1680 Regardez, je pense que j'ai été clair, on a fermé le registre. Vous avez chacun trois (3) questions, mais on vous offre la possibilité de poser des questions par écrit, d'accord! Donc on va répondre aux questions que vous allez nous faire parvenir...

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1685

Est-ce que c'est écrit dans le règlement ce que vous me dites là?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1690

Les questions devront nous être transmises au plus tard le 31 mai à seize heures (16 h). Bien sûr la Commission se réserve le droit de juger de leur pertinence, en fonction du projet à l'étude. Et les informations données ou déposées au cours des séances, et si elles sont acceptées, la Commission se chargera de les faire parvenir rapidement à qui de droit pour réponse.

1695

Alors vous pouvez acheminer vos questions par courriel ou par fax, si c'est de votre intention de nous faire parvenir des questions, on vous prierait de contacter madame Dallaire, la coordonnatrice de la Commission.

1700

Alors monsieur Hervieux, votre première question s'il vous plaît!

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1705

Ça, c'est pas une question, c'est suite à ce que vous avez dit. Est-ce que ça, c'est prévu dans le règlement, ce que vous venez de me dire?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1710

Il est le loisir de la Commission de déterminer à quel moment le registre est fermé. Et quand il y a personne d'inscrit au registre, on peut procéder à la fermeture du registre.

Je vous ai invité à vous réinscrire à nouveau, donc vous avez un privilège de poser trois (3) questions additionnelles; Il suffit de choisir vos questions les plus pertinentes, monsieur Hervieux, et de nous les poser.

1715

J'écoute votre première question.

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1720

Alors ma première question, ça concerne toujours la figure 2.6 qui concerne les débits de circulation et niveaux de services. Ça réfère à l'étude d'impact, 2.6 figure.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors votre question, monsieur Hervieux?

1725

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

On peut toujours lire dans les notes qui sont quand même révélatrices que les DJMA, les données journalières mensuelles - non, DJMA, on a dit que c'était? Excusez, comment vous interprétez - c'est pas la question, je veux le dire comme il faut, là!

1730

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est les données journalières moyennes annuelles.

1735

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Moyennes, d'accord. Bon, on dit que les données journalières moyennes annuelles de cette figure ne correspondent pas parfaitement à ceux du tableaux 2.3 parce qu'ils tiennent compte des véhicules qui ont interrompu leur déplacement entre deux (2) points de comptage.

1740

Alors j'aimerais comprendre qu'est-ce que ça veut dire, comment on peut savoir ça?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1745

Alors est-ce que la question est bien comprise, monsieur Bérubé, vous pourriez y répondre?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1750

Si vous voulez, monsieur le Président, je vais demander à Michel Caron de vous répondre.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1755

Oui, monsieur Bérubé. Alors monsieur Caron, on vous écoute!

**PAR M. MICHEL-L. CARON:**

1760

Alors je dois dire que je suis quand même pas un spécialiste de circulation, mais ce que ça veut dire essentiellement, c'est que la figure 2.6, ce sont des débits qui sont balancés, compte tenu qu'il y a des véhicules qui à un certain moment donné s'arrêtent dans leur parcours.

1765

Les données que vous avez au tableau 3, ce sont vraiment les données brutes. Et puis il y a dans les techniques d'étude de circulation, une étape qui permet de balancer qu'on appelle

les débits. Évidemment, quand on parle de balancer, c'est pour que ça fasse une figure, une image cohérente.

1770 Alors on parle pas de variations de dix pour cent (10 %) ou de cinq pour cent (5 %), là. Ce sont quelques véhicules, qui fait que lorsque tu fais un calcul d'un nombre, tu arrives avec un chiffre correspondant plus en aval ou plus en amont.

1775 Donc c'est un peu la raison pourquoi il y a une petite divergence entre les données brutes et les données que je dirais balancées sur un réseau.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1780 Parce qu'il y a des arrêts en cours de parcours par des camions ou bien des nouveaux camions qui entrent dans le parcours, et on peut pas compter à chaque intersection instantanément, est-ce que c'est à peu près ça la réponse?

**PAR M. MICHEL-L. CARON:**

1785 Oui, vous avez absolument raison. Parce que vous pouvez calculer un véhicule qui passe devant vous, mais c'est la personne qui demeure cinq (5) maisons plus loin, donc elle va s'arrêter chez elle. Puis là, vous faites un calcul un peu plus loin, et puis là tout à coup, ce véhicule-là a été perdu en cours de route parce que la personne arrivait chez elle. Donc c'est ça la technique de balancement, je vous dirais. C'est pour tenir compte de ça.

1790 Parce que si on utilisait les données brutes, puis que quelqu'un essayait de commencer à essayer d'additionner des chiffres, il dirait, ah, il manque deux (2) véhicules, il manque trois (3) véhicules, il manque un véhicule! C'est la raison.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1795 Merci monsieur Caron. Votre deuxième question, monsieur Hervieux?

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1800 Je réfère à la figure 3.7 concernant les débits annuels de camions générés pas les entreprises productrices de tourbe aller-retour, toujours à l'étude d'impact.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1805 Votre question, monsieur Hervieux?

1810 **PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Ma question, c'est : si je renvoie la figure 2.6 sans la changer, on se rappellera qu'on était sur cette figure il y a quelques instants, j'observe une donnée que j'ai déjà soulignée. Par exemple, je suis sur le départ de Rivière-du-Loup vers Edmundston et je veux tourner sur le 1<sup>er</sup> Rang est. Je vois qu'on a pris les plus hautes moyennes parce qu'on parle de débit journalier estival, donc on parle du tourisme, on est vraiment au maximum de ce qu'on peut atteindre, si j'ai bien compris le raisonnement.

1820 Alors on a dit qu'on avait deux cent dix-sept (217) véhicules qui tournaient sur le 1<sup>er</sup> Rang est en provenance de Rivière-du-Loup. Je réfère à la formule - si vous voulez le placer pour le 1<sup>er</sup> Rang, je crois qu'on le voit, oui, bougez pas, c'est beau - maintenant, si je réfère toujours au même endroit où j'ai tourné, on parle de débit annuel de camions, on parle même pas des autos, et je me rends compte - on parle annuel - alors si je reprends mon débit journalier estival de deux cent dix-sept (217) véhicules, camions incluant au retour, et que je multiplie ça par trois cent soixante-cinq (365) jours, même si c'est pas vrai, même si c'est pas vrai que l'hiver on a autant de trafic que ça par jour, j'obtiens soixante-dix-neuf mille deux cent cinq (79 205) véhicules, camions autos, qui tournent par année avec ces calculs-là sur le Rang est 1<sup>er</sup>.

1830 Mais j'observe ici que seulement que pour les camions dans l'autre tableau 3.7, on a trois millions huit cent mille neuf cent soixante quatre (3 800 964) véhicules lourds, des camions en fin de compte, qui tournent sur le 1<sup>er</sup> Rang est. C'est ce que je vois ici, là, pour le débit annuel, et j'atteindrai jamais à, parce que c'est impossible, étant donné qu'on déclare dans les moyennes journalières estivales les plus hauts niveaux, deux cent dix-sept (217) véhicules, et ça me donne soixante dix-neuf mille deux cent cinq (79 205) véhicules par année. Je sais pas comment qu'on arrive à trois millions (3 M) et en plus, on parle seulement des camions, on oublie les autos!

1835 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors est-ce que vous êtes en mesure d'expliquer cette disparité, monsieur Bérubé?

1840 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui monsieur le Président. L'erreur est tout simplement au fait que c'est une erreur d'interprétation. La copie de monsieur Hervieux est probablement une copie en noir et blanc, ce qui fait...

1845 **PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Ça vient de l'étude d'impact que j'ai photographiée sur le bureau à la bibliothèque ici à Rivière-du-Loup. Je l'ai photocopiée cet après-midi et ça vient d'être collé monté.

1850

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1855

Monsieur Hervieux le mentionne, c'est une photocopie, donc probablement en noir et blanc, je sais pas si c'est une photocopie couleurs? Mais les chiffres qu'il mentionne, qui atteignent le million et plus, en fait c'est trois (3) chiffres différents avec trois (3) couleurs différentes qui sont associés dans la légende à des industries différentes. Chaque couleur

1860

représente les camionnages reliés à une industrie.

Dans le rapport final déposé...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1865

Et si on fait le calcul pour chaque couleur, vous pouvez nous assurer que les données concordent?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1870

Ça concorde.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1875

Alors merci.

Votre troisième question, monsieur Hervieux, et dernière question?

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1880

Oui. J'aimerais, si c'est possible, monsieur le Président, qu'on puisse déposer auprès de la Commission, pour les fins de production de mémoires, une carte assez récente de la route 185 avec les différentes rues, dans laquelle on pourrait indiquer les futurs développements, tant pour les rues que pour l'aménagement industriel et qu'est-ce qu'on projette, pour avoir une idée globale du développement à venir, afin de pouvoir mieux discuter dans notre mémoire de la question des aménagements d'échangeurs, par exemple.

1885

Est-ce que c'est possible de faire comme une synthèse de tous ces nouveaux développements là anticipés ou projetés?

1890

**PAR LE PRÉSIDENT:**

En bordure de la 185?

1895

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

De la 185 et recoupant le rang de La Plaine, le 1<sup>er</sup> Rang, le 2<sup>e</sup> et même le 3<sup>e</sup> si possible.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1900 Est-ce que c'est possible de déposer cette information, monsieur Bérubé?

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1905 En une seule carte.

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1910 À l'intérieur de l'étude déposée, il y a déjà une carte qui s'appelle la carte 4.5, la figure 4.5 où est-ce que tous les générateurs de trafic sont montrés, où est-ce que toutes les industries sont montrées pour tout le secteur.

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1915 Pardon, qu'est-ce que vous avez dit, excusez?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

1920 J'ai dit la carte 2.5 et 4.7 sur lesquelles on retrouve toutes ces informations-là qui sont contenues à l'intérieur de l'étude d'impact déposée.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1925 Alors on me dit que cette information est contenu à l'étude d'impact. Merci monsieur Hervieux.

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

1930 Je vous remercie beaucoup.

---

**ROGER PLANTE**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

1935 Monsieur Plante!

1940 Alors monsieur Plante, vous avez vous aussi trois (3) dernières questions et vous avez la possibilité de formuler des questions par écrit, comme je l'ai mentionné tout à l'heure.

Alors j'écoute votre première question.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

1945           Premièrement, monsieur, ce sera pas une question. La première fois que je vous ai rencontré, vous nous avez dit que vous étiez disponible pour entendre qu'est-ce qu'on avait à dire au niveau du projet. Je pense que j'ai été assez précis dans mes questions, puis j'ai pas essayé de faire perdre de temps à personne.

1950           De me faire biaiser comme je viens de me faire biaiser, comme vous venez de me dire que j'avais rien que trois (3) questions, lorsqu'on parle d'une route qui est dangereuse, qu'on ne veut plus prendre le temps, OK, parce qu'ici à soir, là, il y a des gens qui sont capables de répondre à nos questions...

1955           **PAR LE PRÉSIDENT:**

                  Monsieur Plante, je peux vous demander de poser votre question. Si vous avez des opinion à émettre, vous pouvez le faire en deuxième partie.

1960           On vous a donné suffisamment de temps, je pense, et vous avez toujours le loisir de poser toutes les questions que vous voulez par écrit, et on va faire en sorte, si les questions sont jugées pertinentes, d'y trouver réponse. Alors vous avez le loisir de poser ici ce soir trois (3) autres questions. Alors faites la synthèse de vos questions les plus importantes auxquelles vous voulez avoir des réponses ici même.

1965           Votre première question, monsieur Plante!

**PAR M. ROGER PLANTE:**

1970           Bon, je voudrais avoir le plan, OK, entre le 1<sup>er</sup> Rang et le 2<sup>e</sup> Rang. Entre le premier viaduc et le deuxième, s'il vous plaît!

                  S'il y a moyen de l'avoir en plus gros que ça!

1975           **PAR LE PRÉSIDENT:**

                  C'est parce que si on la grossit, on va la perdre. Est-ce qu'il y a une section en particulier que vous voulez voir?

1980           **PAR M. ROGER PLANTE:**

                  Oui, regardez, on continue, c'est le même principe! Quand on veut avoir une carte qui a du bon sens, on se fait montrer des affaires de même, là! Eux autres connaissent leurs cartes, ça fait qu'ils nous montrent le tracé entre le deuxième et le troisième - le premier et le deuxième excusez, entre le premier viaduc puis le deuxième!

1985

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Entre le premier viaduc et le deuxième!

1990

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Oui, s'il vous plaît, mais à plus grosse échelle, qu'on soit capable de voir le terre-plein.

1995

Non, c'est parce que vous avez pas la bonne carte, monsieur. C'est parce que vous étiez pas ici hier soir, on s'en est fait montrer de toutes les couleurs.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2000

Est-ce qu'on peut avoir une carte où on voit le tracé de la 185 entre le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>e</sup> Rang dans son ensemble?

Votre question?

2005

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Bien, c'est la même carte, monsieur.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2010

Oui, mais vous avez le tracé entre le 1<sup>er</sup> Rang et le 2<sup>e</sup>.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2015

Est-ce que vous êtes capable de voir le terre-plein là-dedans, là?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous voulez voir le détail de la chaussée pour identifier le terre-plein?

2020

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2025

Oui. Bon! On va parler ici, OK, c'est parce que quand j'ai pris, OK, je suis allé vérifier au niveau des plans, OK, quand j'ai parlé avec monsieur Loranger hier soir, OK, de la faisabilité de mettre un mur central au lieu de mettre un terre-plein ici entre les deux (2).

Le terre-plein, OK, sur le plan initial, il parle de trente mètres (30 m). Trente mètres (30 m), c'est quasiment cent pieds (100 pi) entre les deux, OK, de pelouse verte, là. S'il y aurait

2030 un mur central, OK, puis que les deux routes seraient collées, on aurait une possibilité, une sortie vers Edmundston directement, OK, sur le projet qu'ils ont là, puis une sortie.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2035 Donc vous voulez savoir, est-ce que cette possibilité a été envisagée, de réduire le terre-plein central pour pouvoir avoir un embranchement sur la 185 à partir du 1<sup>er</sup> Rang?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2040 C'est ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que cette option a été envisagée, et pourquoi elle n'a pas été retenue?

2045 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

En fait, monsieur le Président, le terre-plein central comme tel n'a pas trente mètres (30 m) mais a vingt mètres (20 m).

2050 **PAR M. ROGER PLANTE:**

2055 S'il vous plaît, là, qu'on s'enfarge pas dans les fleurs du tapis! 2.26 s'il vous plaît, qu'il "check" dans ses documents, monsieur, à 2.26, c'est écrit noir sur blanc que ça a trente mètres (30 m)!

Alors à soir, on se fait avancer à peu près n'importe quoi, là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2060 Monsieur Plante, s'il vous plaît! Alors effectivement, est-ce qu'il y a ...

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2065 Peut-être qu'il y a confusion, monsieur, on me mentionne - on va vérifier, de toute manière...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2070 Mais vous pouvez répondre à la question entre temps...

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

... et que le création de jersey au centre, c'est utilisé en dernier recours. On l'a mentionné hier, monsieur Loranger l'a mentionné.

2075

Le projet actuel, l'objectif principal est d'améliorer la sécurité dans ce secteur-là. Les terre-pleins centraux sont de beaucoup supérieurs en termes de sécurité par rapport à un terre-plein physique créé par une barrière qu'on appelle un new jersey ou une glissière rigide, peu importe la méthode choisie.

2080

C'est pour ça principalement que ça a été rejeté et qu'on a retenu le terre-plein.

L'utilisation d'un new jersey ou d'une glissière rigide au centre qui permettrait de rapprocher les voies, qui dégagerait des espaces latéraux qui viendraient peut-être permettre de construire des dessertes ou des voies d'insertion plus proches, n'enlève pas qu'il y aurait une zone d'entrecroisement aussi proche. Donc ça a été analysé et rejeté.

2085

Puis comme le disait tout à l'heure monsieur Bourgoin, pour des raisons évidentes, les commerces ne désirent pas se retrouver entre deux rues tout à fait contiguës aux commerces. Ça a aucun sens, selon nous.

2090

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Votre deuxième question, monsieur Plante!

2095

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Est-ce que vous trouvez qu'il a répondu à la question, monsieur le Président, vous là? Ou qu'on dévié la question?

2100

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je pense qu'on a répondu à la question.

2105

**PAR M. ROGER PLANTE:**

On n'a pas répondu à la question, monsieur le Président.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2110

Par contre, monsieur Plante, la réponse est peut-être pas satisfaisante, mais on a répondu à la question.

Votre deuxième question, monsieur Plante!

2115

**PAR M. ROGER PLANTE:**

J'espère, monsieur le Président, que j'ai le droit d'en appeler, parce que comme c'est "amanché" là, on a des gens pour répondre à nos questions, puis vous voulez plus en entendre de questions, monsieur le Juge. Monsieur le Président, excusez!

2120

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Plante, je vous ai dit que vous pouvez poser des questions les plus pertinentes par écrit, si vous voulez des réponses, mais je pense qu'il faut à un moment donné arrêter le processus, et surtout qu'il y avait personne d'inscrit au registre.

2125

Alors c'est la procédure normale.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2130

Je pouvais pas m'inscrire pendant que j'étais à table! Vous pouvez comprendre, peut-être dans le cas à monsieur Hervieux, mais dans mon cas à moi, monsieur, je ne pouvais pas aller m'inscrire lorsque j'étais à la table ici. Vous êtes d'accord avec moi?

2135

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Plante, vous avez le loisir de formuler vos questions par écrit par la suite, c'est clair!

2140

Votre deuxième question, monsieur Plante?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2145

Bon, je voudrais qu'on nous sorte la photo la plus claire possible au niveau du viaduc du 2<sup>e</sup> Rang, qu'on voit la rue du Carrefour puis tout le "pataclan" qu'il y a là!

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2150

Monsieur le Président, si vous me permettez!

Pendant qu'on va placer la figure en question, la page 2.26 comme telle est une page blanche. La page 3.26 mentionne toutefois à la page 3.26, on nous parle de la largeur au deuxième paragraphe. C'est bien stipulé, et je cite:

2155

"De plus, le montant de la variante avec terre-plein central devrait être revu un peu à la hausse si la largeur du terre-plein était portée à vingt mètres (20 m), et si un aménagement avec bordure et drainage fermé devait être préconisé, etc."

2160

En fait, à la page 3.26, on en parle. Je sais pas si c'est à cette page-là que monsieur faisait référence, mais la 2.26 n'existe pas, est une page blanche dans l'étude d'impact.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2165 Quand je parle de 2.26, en tout cas, c'est parce que 2.26, c'est un document, OK, en tout cas, vous comprenez qu'est-ce que je veux dire, OK, bon!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2170 Alors vous demandiez, monsieur Plante, d'indiquer une intersection, c'est ça?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Oui c'est ça. Le viaduc du 2<sup>e</sup> Rang qu'on voit à la rue du carrefour, OK, puis tout...

2175 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous voulez voir un agrandissement?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2180

Oui, c'est ça. Mais pas ça, là. Ça, c'est la pire qu'ils vont nous montrer, là!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2185

Est-ce qu'entre temps, pendant que vous cherchez l'information, monsieur Bourgoïn, on me dit que monsieur Bourgoïn voudrait venir expliquer un document qu'il veut déposer!

On vous écoute, monsieur Bourgoïn.

2190

**PAR M. LUCIEN BOURGOÏN:**

Merci monsieur le Président. C'est parce qu'hier soir, monsieur Loranger à un moment donné avait dit qu'il y avait eu des rencontres avec le comité de Saint-Antonin pour discuter du projet de la 185. C'est juste que j'aurais deux (2) résolutions à vous déposer.

2195

Quand monsieur Loranger parlait du comité de citoyens, c'est pas celui-là qui parle de la rue Principale côté est qui veulent avoir un trottoir. C'est pas un comité de citoyens qui a fait une demande d'audience publique.

2200

C'est un autre comité qui a été formé puis qui est reconnu par le conseil municipal. Je voudrais déposer les résolutions.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2205 Est-ce que c'est le comité de citoyens de la rue Principale?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Non.

2210

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est un autre comité?

2215

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Un autre comité qui a été formé par le conseil.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2220

D'accord. Donc vous déposez la résolution, monsieur Bourgoïn?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

2225

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci.

2230

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Merci monsieur le Président.

2235

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Et pourquoi qu'on n'en a jamais entendu parler, quand vous avez convoqué toutes les personnes à la première réunion? Vous trouvez pas ça bizarre?

2240

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je comprends pas le sens de votre question?

2245

**PAR M. ROGER PLANTE:**

C'est parce qu'on a eu une préunion...

2250 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Une réunion d'information?

2255 **PAR M. ROGER PLANTE:**

Oui, la première qu'on a eue, la première fois qu'on s'est vu...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2260 La réunion préparatoire ou la réunion d'information?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2265 La réunion préparatoire, pourquoi qu'on n'a jamais entendu parler de ce comité-là? C'est qui qui siège là-dessus, avez-vous des noms?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

2270 Une résolution du 6 avril 99, puis les noms à ce moment-là, c'était Ludger Fortin représentant de Tourbière Berger, Guy Gagnon ou Michel Vachon représentant Tourbière Premier, Réal André entrepreneur, Jean-Yves Paradis, entrepreneur, Michel Émond représentant de Surplus général Tardif, Eugène Laroche conseiller, Lucien Bourgoïn, maire.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2275 Écoutez monsieur Bourgoïn, pour votre information et l'information de monsieur Plante, ce n'était pas...

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2280 Non, je conteste pas ça, je voulais savoir c'était qui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2285 C'est pas des requérants. Et la rencontre préparatoire, on a rencontré les requérants à l'audience, ceux qui ont demandé une requête, déposé une requête en audience auprès du ministre. Alors ce comité là n'a rien à voir.

2290 Donc on a retrouvé l'intersection dont il est question, alors votre deuxième question, monsieur Plante?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2295 Oui. Moi, là, il y a une chose que je voudrais qu'on m'explique, là! C'est que sur le plan qu'on a là, OK, je suis allé cet après-midi, OK, sur ce secteur-là, puis entre les plans qui sont présentés là, si je regarde la distance, OK, parce que ça, c'est où qu'ils vendent Caravanes 185, OK, écoutez bien pour que tout le monde suive, jusqu'à quel point qu'on fait rire de nous autres, là!

2300 On a dit tantôt que le terre-plein, OK, on parlait de trente mètres (30 m). OK, le terre-plein, ça, c'est ça ici entre les deux (2).

2305 La bâtisse, OK, de Caravanes 185 a à peu près, même pas trente mètres (30 m), OK. Ça fait que voyez-vous, regardez comment que le plan qu'ils nous ont fait, là, qui est déposé, est même pas à l'échelle. C'est que si on regarde, OK, réellement, la 185 à l'heure actuelle, elle passe "dret" dans le terre-plein, OK!

2310 Ça fait qu'à ce moment-là, vous avez été sur les lieux, puis moi aussi je connais les lieux, si on regarde comme il faut, ça veut dire que la sortie qui va venir à sortir pour s'en aller au village, on va passer le long des roulottes qui sont parkées là. En sortant des roulottes...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2315 Votre question monsieur Plante?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

J'en viens, là, j'en viens! Mais là, est-ce que vous me suivez?

2320 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, je vous suis jusque là.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2325 À partir de là, est-ce qu'on tient compte, OK - c'est parce que moi, je dis qu'on change le nid d'abeilles de place. À l'heure actuelle, le risque d'accident est ici, OK.

2330 En se servant de la rue du Carrefour puis à la sortie de l'intersection, avec les gens qui veulent sortir de là puis les autres qui s'en viennent, on vient juste de déplacer le problème ici, OK! Parce que veux veux pas, à l'heure actuelle quand on sort de la 185, il y a pas de stop, OK,. On continue. Avez-vous pensé qu'on vient changer la configuration de la route? Puis le plan comme tel est même pas fait à l'échelle, puis n'importe qui peut s'en apercevoir.

2335 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Plante, je vais poser la question à monsieur Bérubé. Est-ce que c'est un plan qu'on peut considérer à l'échelle, ça, qu'on se permette de mesurer les distances de terre-plein et la distance entre la bretelle de sortie et l'édifice au coin de la rue du Carrefour?

2340

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Mais ma question, monsieur le Commissaire, c'est à savoir, c'est quoi qu'ils ont prévu au niveau de sécurité lorsqu'on vient créer un bouchon ici, là, sur la rue du Carrefour, avec le trafic qui passe ici, puis l'autre qui s'en va vers Edmundston?

2345

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc la question paraît suffisamment claire, quelles sont les mesures de sécurité à l'intersection, compte tenu de la circulation?

2350

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

En fait, pour répondre à votre première question de tout à l'heure, au niveau de la précision du plan, c'est sûr que c'est fait à base de photographies. C'est un plan numérisé. Il peut y avoir une légère distorsion mais en fait, c'est très près de la vérité qu'est-ce qu'il y a là actuellement. Ça, c'est au niveau de la première question.

2355

La deuxième question, si vous le voulez, je laisserais la parole à monsieur Sylvain Allard qui a particulièrement analysé ce secteur-là et qui pourrait expliquer en détail les mesures atténuatrices en termes de sécurité et ce qu'on appréhende.

2360

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Bérubé. On vous écoute, monsieur Allard.

2365

**PAR M. SYLVAIN ALLARD:**

Bon, au niveau de la jonction de la rue du Carrefour avec le 2<sup>e</sup> Rang, on en a parlé hier, on avait mentionné qu'une intersection de ce genre-là avec des arrêts obligatoires seulement pouvait gérer une circulation qui pourrait même aller jusqu'à quatorze cents (1400) véhicules à l'heure.

2370

Actuellement, on a un débit sur la rue du Carrefour futur qu'on évalue à sept cents (700) véhicules par jour. Donc ce qu'on avait mentionné hier et qu'on répète ce soir, c'est qu'on est très loin de la capacité éventuelle de ce carrefour-là, donc on n'entrevoit pas de problème de gestion au carrefour, donc d'embouteillage.

2375

2380 Et de plus, ce qu'il faut considérer aussi, c'est qu'il y a des mouvements très conflictuels actuellement à la jonction de la 185 et du 2<sup>e</sup> Rang, parce que la route 185 est à haute vitesse, les véhicules circulent très rapidement. C'est une circulation de transit.

2385 Il faut penser que la rue du Carrefour et le 2<sup>e</sup> Rang, c'est deux (2) artères relativement urbaines avec des vitesses très réduites, et le débit du 2<sup>e</sup> Rang aussi se compare pas à celui de la 185. Donc on n'entrevoit pas de problème de gestion de circulation à la jonction.

2390 Peut-être pour préciser au niveau échelle et aussi au niveau terre-plein! Le terre-plein central est bel et bien prévu à vingt mètres (20 m) sur toute la longueur du tracé du doublement de la 185 à une exception qui est la traversée sous le 2<sup>e</sup> Rang où on a réduit volontairement le terre-plein à quinze mètres (15 m), pour minimiser les acquisitions de terrain à cet endroit-là seulement. On a fait un compromis sur la largeur du terre-plein, mais partout ailleurs, le terre-plein est prévu à vingt mètres (20 m) de largeur, et à notre connaissance, c'est les données qui apparaissent dans l'étude d'impact.

2395 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous dérogez des standards du ministère en réduisant le terre-plein à quinze mètres (15 m) sur ce tronçon-là?

2400 Laissez monsieur Allard répondre à la question! Monsieur Plante, laissez monsieur...

**PAR M. ROGER PLANTE:**

2405 Si on dirait les vraies choses! On ne dit pas les vraies choses, OK! Si on parle de la configuration 3.2, on parle pas de quinze mètres (15 m), mais on parle de vingt-six mètres (26 m). C'est leurs papiers à eux autres, c'est pas les miens, là, OK, puis on se fait dire n'importe quoi, monsieur le Président! Ça change à quinze mètres (15 m), vingt mètres (20 m), à trente mètres (30 m)!

2410 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que c'est à quinze mètres (15 m), effectivement, à l'intersection? Est-ce que c'est à quinze mètres (15 m) ou à trente mètres (30 m), le terre-plein à l'intersection du Rang 2, monsieur Allard?

2415

**PAR M. SYLVAIN ALLARD:**

Bon, le terre-plein à l'intersection est bel et bien prévu à quinze mètres (15 m) comme il est montré sur le plan.

2420 La section type à la figure 3.2 à laquelle fait référence monsieur Plante est une section qui est extraite des normes qui montrent qu'en général, une autoroute en milieu rural où on a pleinement d'espace serait construite avec un terre-plein central de vingt-six mètres (26 m), ce

qui permet d'avoir des pentes de talus entre les deux (2) chaussées qui sont très douces, qui sont de l'ordre de 1 vertical pour 6 horizontal.

2425

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc c'est pas la représentation qui s'applique sur toute la longueur du tronçon à l'étude?

2430

**PAR M. SYLVAIN ALLARD:**

Non, effectivement. Comme on traversait un milieu qui est construit de part et d'autre, dans le but de limiter l'acquisition d'emprise, on a réduit le terre-plein à vingt mètres (20 m), sauf au 2<sup>e</sup> Rang.

2435

Au point de vue sécurité, ça n'a pas de conséquences majeures. En fait, les pentes qui auraient dû être de 1 dans 6 vont être 1 dans 4, mais c'est reconnu comme étant encore des pentes très sécuritaires qui empêchent un véhicule par exemple qui quitterait la chaussée de se renverser. Jusqu'à des pentes de 1 dans 4, c'est reconnu comme étant des pentes sécuritaires.

2440

Donc le compromis qu'on a fait pour limiter l'espace n'a pas d'incidence au niveau de la sécurité. Où il y aura une incidence, on a rétréci à quinze mètres (15 m) au 2<sup>e</sup> Rang, c'est au point de vue du drainage. On devra appliquer un drainage souterrain pour s'assurer de bien drainer nos fondations, puisque notre fossé sera peut-être pas assez profond.

2445

Mais en fait, ça n'a pas d'incidence au point de vue sécurité, le projet demeure sécuritaire. Puis on a fait ça dans le but de maintenir les usages latéraux et adapter notre projet au milieu qu'on traversait le plus possible.

2450

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci. Monsieur Plante, il vous reste une question!

2455

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Oui. Puis la question est : pourquoi que le ministère des Transports n'a pas fait une étude globale pour le territoire de Saint-Antonin, qui aurait répondu à toutes nos questions, puis...

2460

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors la question est très claire. Je pense qu'on a déjà répondu à cette question-là, mais je la pose à nouveau à monsieur Bérubé.

Pourquoi vous n'avez pas considéré tout le territoire de Saint-Antonin pour le projet?

2465

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2470 En fait, comme on l'a dit, en 98, ce qui a été déposé comme plan d'intervention par le ministre à l'époque, ce qui a été déterminé, c'est le fruit en fait du travail de l'étude d'opportunité qui a démontré, l'étude de sécurité aussi qui était contenue dans cette étude d'opportunité d'intervention, a démontré l'ordre de priorité en termes d'interventions en ce qui visait les actions sur la sécurité, pour obtenir des gains en sécurité.

2475 L'intersection du 3<sup>e</sup> Rang ne ressortait aucunement à ce moment-là en termes d'intersection problématique. L'intersection de La Plaine, l'intersection du 1<sup>er</sup> Rang, bien, du 2<sup>e</sup> Rang principalement et du 1<sup>er</sup> Rang étaient problématiques, c'est celles-là sur lesquelles on intervient. À ça, on a ajouté dans ce même plan d'intervention là des échangeurs à Cabano, à Notre-Dame-du-Lac, à Dégelis. C'était le fruit du projet à l'époque.

2480 Entre temps, il y a eu des volontés du milieu qui ont été manifestées à l'idée d'avoir un corridor autoroutier de la frontière du Nouveau-Brunswick à Rivière-du-Loup, ce à quoi nous travaillons actuellement.

2485 Et éventuellement, les autres axes, le reste du territoire de la municipalité de Saint-Antonin et des municipalités du Témiscouata jusqu'au Nouveau-Brunswick seront couverts par une prochaine étude.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2490 Alors c'est très clair, merci monsieur Bérubé.

2495 Merci monsieur Plante. Je vous rappelle que les questions écrites que vous pouvez faire parvenir à la Commission doivent être transmises au plus tard à seize heures (16 h) le vendredi, et concernant le processus de transmission de ces questions-là, vous pouvez vérifier avec la secrétaire à la Commission, madame Danielle Dallaire.

---

**PAR LA COMMISSION**

2500 **PAR LE PRÉSIDENT:**

2505 La Commission va maintenant compléter son questionnement, en particulier sur le climat sonore!

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2510 Monsieur le Président, si vous me permettez, j'aimerais apporter une précision sur une réponse à une question que vous m'avez posée avant la pause, au sujet de la norme!

En fait, il faut que j'apporte une précision. La norme spécifie cent cinquante mètres (150 m) de distance de l'intersection d'une voie de desserte par rapport à l'intersection d'une  
2515 bretelle. Je sais pas si on pourrait mettre une figure pour expliquer la nuance!

En fait, une voie de desserte peut être beaucoup plus près de l'autoroute qu'à cent cinquante mètres (150 m), on en connaît, vous en connaissez aussi sûrement, exemple sur le boulevard de la Capitale, c'est Bouvier qui est en parallèle, les voies de desserte en parallèle,  
2520 elles peuvent être, elles peuvent pratiquement chevaucher la ligne d'emprise, elles peuvent être à dix mètres (10 m) de distance d'une chaussée, en autant que c'est sécuritaire, qu'il y a des séparateurs physiques, etc.

C'est l'intersection comme telle qui doit être à cent cinquante mètres (150 m) de l'intersection de l'échangeur. L'intersection, autrement dit, de la rue du Carrefour devrait idéalement être à cent cinquante mètres (150 m) de la bretelle d'insertion sur la 185. Mais dans  
2525 le cas présent, on est en deçà de la norme, on parle que quatre-vingts mètres (80 m).

On a vérifié, les spécialistes en sécurité ont vérifié, puis ce serait pas un compromis qui serait préjudiciable, compte tenu fait qu'il y a des débits quand même relativement restreints dans ce secteur-là. C'est pas des achalandages effrayants, on parle de quatre cents (400) véhicules, trente (30) véhicules à l'heure, ce qui est tout à fait...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2535

Vous parliez hier, je pense, d'environ vingt pour cent (20 %) de la capacité de transport...

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Effectivement, on parle de sept cents (700) véhicules-jour alors qu'aisément, on peut contenir sept (7000) à dix mille (10 000) véhicules.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2545

Merci monsieur Bérubé.

Pour les travaux, est-ce que vous avez prévu utiliser des foreuses principalement aux environs des intersections du 2<sup>e</sup> Rang?

2550

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Effectivement, on peut penser qu'il va y avoir du prédécoupage, donc il va y avoir forage, 2555  
puisqu'il y a des sondages nous montrent du roc à certains endroits. Donc on peut s'attendre  
effectivement à ce qu'il y ait des forages.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2560 Et quel type de foreuse vous envisagez utiliser?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Habituellement, on laisse la latitude à l'entrepreneur à ce niveau-là. Je crois pas qu'on a 2565  
une restriction sur le type de matériel comme tel.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais si vous creusez près des habitations et que le bruit peut être problématique pour 2570  
certaines résidences, il pourrait peut-être être souhaitable qu'on utilise des foreuses hydrauliques  
plutôt que mécaniques?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

En fait, monsieur le Président, à date ce qu'on fait pour restreindre les nuisances en 2575  
termes de bruit au niveau de l'environnement, on joue plus sur les horaires de travail.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2580 Et quelles seront les heures?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

On laisse les gens dormir, on va laisser la quiétude aux gens en soirée. 2585

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et quelles sont les heures de travail normales?

2590 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Habituellement, on laisse travailler jusqu'à dix-neuf heures (19 h), c'est la règle. Et le 2595  
matin, pas avant six (6 h) ou sept heures (7 h). c'est modulé, écoutez monsieur le Président,  
c'est modulé en fonction justement de la proximité des résidences et des besoins, là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais est-ce qu'il y a des périodes où il y a des travaux qui nécessiteront des heures de travail en dehors de cette plage-là normale?

2600 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Écoutez, on n'est pas rendu au concept final, mais je n'en vois pas.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2605

Parce que l'étude du consultant Acoustech fait état des problèmes envisageables, problèmes sonores, de climat sonore durant la construction et il formule des recommandations spécifiques, comme l'utilisation d'équipements en bon état, avec des silencieux.

2610

Mais il propose également l'installation d'écrans temporaires en utilisant par exemple des roulottes et d'autres recommandations, là, qu'on ne retrouve pas dans votre étude.

Alors quelles sont et pourquoi vous avez pas retenu les recommandations de votre consultant en acoustique?

2615

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Si vous le voulez, je peux demander à monsieur Caron de répondre à cette question.

2620

**PAR M. MICHEL-L. CARON:**

Bon alors dans l'étude d'impact, effectivement on n'a pas repris textuellement les recommandations de notre consultant en étude de bruit. Bon, en fait, c'est pour simplement considérer que ça fait référence éventuellement à certaines activités, comme par exemple le transport routier.

2625

On l'a dit, le 1<sup>er</sup> Rang, le 2<sup>e</sup> Rang, c'est des zones sensibles au bruit, et puis par contre, on a l'impression que les matériaux vont provenir de zones, par exemple le 3<sup>e</sup> Rang, ou d'autres zones qui pourraient faire en sorte que le 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> Rang seraient épargnés.

2630

Mais compte tenu qu'on n'a pas le contrôle sur les sources et ceux qui auront les contrats, les entrepreneurs qui auront les contrats, c'est difficile dans le cadre d'une étude d'impact d'en arriver à dire que le trafic ne devrait pas passer sur le 1<sup>er</sup> ou le 2<sup>e</sup> Rang, pour des considérations de préjudices commerciaux.

2635

Mais évidemment, on conçoit et on reconnaît que les zones de 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> Rang sont des zones critiques, et dans l'étude d'impact, et je parle pas de l'étude Acoustech, mais dans l'étude d'impact, on dit que dans la mesure du possible, le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>e</sup> Rang devraient être évités pour les camions. C'est ce qu'on mentionne.

2640

Et on pense que c'est possible effectivement d'utiliser les extrémités des chantiers, c'est-à-dire le 3<sup>e</sup> Rang par exemple pour revenir sur le chantier ou encore, la route de La Plaine pour remonter vers le sud.

2645 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Mais quant à la recommandation d'utiliser des remorques comme écrans temporaires autour des équipements bruyants, vous n'avez pas retenu cette proposition-là, pourquoi?

2650

**PAR M. MICHEL-L. CARON:**

Je vais vous dire qu'on n'a pas retenu la proposition parce qu'en fait, les résidences les plus rapprochées du chantier vont être à peu près à trente mètres (30 m). C'est une résidence du côté du 1<sup>er</sup> Rang, du côté est du 1<sup>er</sup> Rang. La résidence la plus rapprochée est à trente mètres (30 m).

2655

Et bon, les écrans temporaires souvent vont être utilisés lorsque les bâtiments sont encore plus rapprochés, dans des cas particuliers.

2660

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais dites-moi, d'abord est-ce que vous avez modélisé le climat sonore pour la période de construction, comme vous avez modélisé le climat sonore pour refléter la situation actuelle, et après les travaux, mais la période de construction, pourquoi le consultant n'a pas modélisé le climat sonore? Il pourrait valider si effectivement, il y a des problèmes anticipés à certaines résidences, parce qu'on va faire du dynamitage ou du "drillage", même si c'est à trente mètres (30 m) ce sont des équipements très bruyants!

2665

C'est la pratique, est-ce que c'est la pratique courante du ministère des Transports de ne pas modéliser le climat sonore pour les travaux de construction?

2670

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

C'est pas dans les habitudes courantes disons du ministère de faire ce genre d'exercice. Dans certains cas particuliers, sûrement que le ministère a dû s'y prêter, mais de mon expérience, c'est pas arrivé.

2675

Mais dans ce cas-ci, comme on n'anticipait pas au départ en terme routier d'impact au niveau des travaux comme tels, ce qu'on impose, c'est qu'on n'impose pas de moyens à l'entrepreneur, ce qu'on lui impose, c'est des résultats.

2680

Donc si on craint ou si le climat sonore peut affecter, exemple s'il y avait un hôpital ou des choses extrêmement sensibles, là à ce moment-là, je pense qu'au aurait pu aller à ce genre d'exercice.

2685

Mais compte tenu du fait que la plus proche résidence est à plus de trente mètres (30 m), compte tenu du fait que c'est quand même un secteur plus industriel, on n'anticipait pas d'autres moyens que de limiter les heures de sautage, les heures de forage, de s'en tenir aux horaires moyens courants.

2690

C'est pas impossible ce que vous dites, que ce soit mis en place, exemple les protections que notre expert en son nous a recommandées, mais pour le moment...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2695

Et votre expert vous recommande l'établissement d'un programme de suivi du bruit qui n'apparaît pas dans l'étude d'impact, pourquoi?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

2700

En fait, le suivi au niveau du bruit, on le fait systématiquement sur les projets sur lesquels on anticipe des impacts moyens à forts. Quand on anticipe qu'il y a pas d'impact, comme dans le cas présent on anticipe un impact positif, on n'a pas jugé bon de le mettre. Mais c'est pas une chose impossible.

2705

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, je pense que vous m'avez pas compris, monsieur Bérubé!

2710

L'impact positif, je pense que l'impact positif, quand on compare la situation future avec la situation actuelle, mais moi, je vous réfère ça à la période de construction, des travaux de construction. On va utiliser des équipements bruyants pendant de longues périodes à proximité, vous dites à trente mètres (30 m) d'une habitation?

2715

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2720

Alors qu'on n'a pas de données pour modéliser qui estiment le climat sonore ou le niveau sonore entendu aux résidences, je me demande, est-ce que vous envisagez de faire un suivi durant la construction?

2725

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Écoutez, on n'en avait pas envisagé, pas nécessairement.

2730 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Je demanderais au représentant du ministère de l'Environnement, est-ce que vous avez des critères de bruit - en fait vous y référiez au tout début quand on parlait des documents déposés - des critères de climat sonore, des objectifs de climat sonore pour les travaux de construction?

Puis est-ce que le projet en question est assujéti ou est concerné par les objectifs établis par le ministère de l'Environnement pour les travaux de construction?

2740 **PAR M. MICHEL MAILHOT:**

Monsieur le Président, si on pouvait installer le rétroprojecteur d'acétates, je pourrais vous montrer et vous donner des explications concernant différentes objections qu'on a à ce niveau-là.

2745

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

2750 **PAR M. MICHEL MAILHOT:**

Pendant que ça se fait, j'aimerais peut-être faire quelques remarques! C'est que le ministère des Transports a déposé sa Politique sur le bruit hier, et j'aimerais faire la remarque que c'est la politique du ministère des Transports et non pas celle du ministère de l'Environnement, donc on a certaines réserves à ce niveau-là, au niveau de la politique comme telle.

2755

Il y a des choses qui sont très intéressantes, comme le partage des responsabilités; par contre, il y a certaines grilles d'évaluation qui pourraient être discutables.

2760

D'un autre côté, j'invite les gens, pour le petit document qui s'appelle "Mieux entendre le bruit routier", j'invite les gens à effectivement le lire, mais attentivement, parce qu'au niveau du bruit, effectivement, c'est pas facile à comprendre les implications de ça.

2765 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc pour votre information, c'est un document qui a été déposé par le ministère des Transports.

2770 **PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2775 Donc j'aimerais aussi d'abord mentionner qu'encore là au niveau du bruit, il faut faire une distinction. C'est qu'il y a deux (2) types de bruit qui sont concernés: les bruits de sources mobiles donc les véhicules automobiles entre autres et les camions, et les sources ponctuelles, comme par exemple les travaux effectivement de construction. Et ça, c'est important, parce que c'est différent comme à la fois traitement et à la fois les normes sont différentes, et la propagation du bruit ne se fait pas de la même façon, que ce soit une source mobile par rapport à une source ponctuelle.

2780 Et en plus, il faut faire attention, c'est souvent, on va parler de bruit qui va être global. Une norme, comme par exemple la Société centrale d'hypothèques et de logement parle d'une norme de cinquante-cinq décibels (55 dB), c'est une norme globale. Alors que souvent on va prendre des bruits qui sont des bruits produits, comme par exemple dans le cas des carrières et sablières, là, je vous donne l'exemple ici! Ça, c'est le Règlement sur les carrières et sablières qui avec le Règlement sur les usines de béton bitumineux sont les seules normes qui existent au ministère de l'Environnement.

2790 Et ça, c'est le bruit qui est produit par l'équipement. Donc ça s'ajoute, si on peut dire, au bruit qui est déjà là ambiant. Donc c'est pour ça qu'il y a beaucoup de notions au niveau du bruit qu'il faut faire attention.

2795 Et donc, je vous donne ici, je vous mentionnais le règlement, la seule norme qui existe, c'est à l'article 12 qu'on mentionne qu'au niveau des carrières, effectivement, ça doit pas excéder quarante décibels A (40 dBA) entre dix-huit heures (18 h) et six heures (6 h), et quarante-cinq décibels A (45 dBA) entre six heures (6 h) et dix-huit heures (18 h).

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2800 Mais, monsieur Mailhot, cette norme-là réfère à l'exploitation d'une carrière alors que ce qui nous concerne ici, ce sont des travaux de construction. Donc c'est pour une période où ce sont des travaux temporaires, et c'est pas la même norme, j'imagine, que vous appliquez dans les deux (2) cas?

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2805 En partie oui, parce que là, je vous référerais aussi à l'article 55 du même règlement qui parle des procédés de concassage et de tamisage.

2810 Où on dit, les articles, comme l'article 12 entre autres, s'appliquent mutatis mutandis aux procédés de concassage et de tamisage établis à l'extérieur d'un carrière ou d'une sablière. Ce qui veut dire par exemple que sur un chantier de construction, comme ça a été mentionné hier, que peut-être qu'on pourrait réutiliser si on fait du dynamitage en quelque part concasser la pierre en question et la réutiliser. À ce moment-là, le Règlement des carrières et sablières s'applique à ce type d'activité.

2815

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2820 Mais, monsieur Mailhot, c'est pas tellement le concasseur qui me préoccupe, parce que je pense pas qu'on aille installer un concasseur à l'intersection du 2<sup>e</sup> Rang! Ce sont les foreuses et le bruit des foreuses qui pourrait fortement incommoder certaines résidences par exemple.

En fait quelles normes à ce moment-là vous recommandez?

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2825 Bien effectivement, monsieur le Président, je vais continuer dans le même sens aussi, c'est que je vais quand même vous présenter un autre tableau qui circule à l'occasion et qui concerne encore les sources fixes et non pas les sources mobiles. Et là, on a des zonages; selon le type de zonage, comme par exemple effectivement la zone 1, c'est les zones  
2830 d'habitations unifamiliales entre autres.

Et là, on retrouve la norme de quarante (40 dB) et quarante-cinq décibels (45 dB) dont je mentionnais dans le cas des carrières et sablières. Donc ça, c'est une orientation qu'on a tendance à prendre pour les sources fixes.

2835 Donc c'est la base quand même qu'on a, même pour des travaux à la limite temporaire. Évidemment, comme vous le mentionnez, vu que c'est des travaux qui sont temporaires, justement ce ne sont pas des normes à ce moment-là. Il faut bien comprendre, donc si ce ne sont pas des normes, on a une latitude qui effectivement, il y a un autre tableau qui circule qui a  
2840 été déposé à certaines audiences publiques, et c'est peut-être le tableau qui vous intéressait le plus, qui s'appelle "Objectifs de niveaux sonores des chantiers de construction pour des projets soumis à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement", où là, je pourrais vous dire que pour avoir travaillé sur ce document-là, c'est un document qui a été produit dans le cadre d'une centrale hydroélectrique à Grand-Mère qui travaillait vingt-quatre (24)  
2845 heures par jour.

Et c'est pour ça qu'il faut faire attention à ce genre de tableaux là qui ont été faits. C'est des décisions qu'on a prises dans le cadre de ce projet-là. Et là, on va mentionner entre autres, je vais résumer! Pour le jour, on demande que de sept heures (7 h) à dix-neuf heures (19 h), ce  
2850 soit un leq équivalent à douze (12) heures qui soit considéré, donc encore là, c'est une notion qu'il faut bien faire attention, et que c'est cinquante-cinq décibels (55 dB) qui devraient être maintenus sauf qu'on a rajouté, parce que dans ce cas-là, c'était pas possible, parce qu'on avait une étude de bruit qui nous le démontrait, c'était pas possible de respecter le cinquante-cinq (55 dB). Donc on a décidé d'accepter que lorsque le bruit ambiant est supérieur à cinquante cinq  
2855 (55 dB), bien, c'est le bruit ambiant qui devient la nouvelle norme à respecter.

Mais dans ce cas-là, le bruit ambiant n'était pas de l'ordre de soixante-dix décibels (70 dB); c'était peut-être plutôt de l'ordre de soixante décibels (60 dB).

2860           Donc il y a un jugement qu'on a porté à ce moment-là sur ça, donc ça peut pas être transporté dans n'importe quel projet. Donc c'est ma mise en garde...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2865           Parce qu'il faut tenir compte du bruit existant, c'est ça, du bruit ambiant?

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2870           Oui, effectivement. Parce que là, il faut comprendre aussi - là, je pourrai vous donner rapidement un acétate qui explique le phénomène des décibels - l'addition de décibels, comment ça se fait! Donc là ici, si on dit que c'est le bruit ambiant qui va être respecté, ça veut dire qu'on va doubler le bruit actuel. Donc c'est important de faire attention à ça.

2875           Ça fait que dans ce cadre-là, pour la nuit, entre dix-neuf heures (19 h) et sept heures (7 h), on avait à ce moment-là utilisé un indice statistique qui est un niveau équivalent une heure dans ce cas-là où là, on mettait la norme à quarante-cinq décibels (45 dB). Donc quarante-cinq décibels (45 dB), c'est dix (10) fois plus faible et encore là, on avait une autre distinction, c'est qu'on mentionnait que de dix-neuf heures (19 h) à vingt-deux heures (22 h), qu'il pouvait y avoir un excédent jusqu'à cinquante-cinq décibels (55dB).

2880

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2885           Mais si une plainte était portée par un citoyen durant les travaux, monsieur Mailhot, et qu'un de vos représentants venait faire des mesures sonores, quel niveau ou objectif il utiliserait pour établir qu'il y a une nuisance, est-ce que vous êtes en mesure de nous répondre?

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2890           Bien, c'est qu'évidemment, si on a à juger du présent projet et que dans le cadre du présent projet, il y a une décision du Conseil des ministres qui a autorisé le projet en mettant une condition par exemple qui serait celle que je vous ai mentionnée, le tableau en question ou un autre, à ce moment-là ça sera ça qui deviendra la norme à respecter.

2895           Évidemment, on ne met aucune condition, ça va être un jugement sans doute ad hoc qui va être...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2900           Mais est-ce que c'est la pratique courante dans les décrets relatifs aux travaux de construction d'infrastructure routière d'inclure une limite de niveau sonore?

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2905 Dans certains cas oui. Mais évidemment, c'est pas dans tous les cas, parce qu'encore là, dans certaines études d'impact déjà les mesures d'atténuation sont correctes. Donc si déjà dans l'étude d'impact on avait inscrit qu'on va respecter telle norme ou tel niveau de bruit et que c'est satisfaisant, eh bien, dans le décret, ça apparaîtra pas sinon qu'il y a toujours la même condition générale qui dit que le projet doit se faire selon l'étude d'impact.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2910 Je pense que c'est suffisamment clair, monsieur Mailhot, est-ce que vous avez autre chose à ajouter?

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2915 En partie non, j'avais d'autre chose à ajouter!

Rapidement, bien, c'est tout simplement , je pourrais vous déposer cet acétate-ci qui explique qu'est-ce que c'est un niveau équivalent.

2920 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

2925 **PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2930 Et par la suite, j'aimerais vous mentionner que les décibels, c'est une arithmétique qui est bizarre. De sorte que l'addition de plusieurs bruits se fait selon la formule qui est au tableau et en résumé, ça veut dire, comme dans l'exemple, que cinquante-cinq (55 dB) plus cinquante-cinq décibels (55 dB), ça fait pas cent dix (110 dB), ça fait cinquante-huit (58 dB), et qu'effectivement quand il y a un écart, environ quinze décibels (15 dB), comme on dit, le plus gros l'emporte!

2935 Donc je pourrais laisser ces acétates-ci et l'explication étant que c'est de forme logarithmique, les décibels.

2940 Donc ici vous voyez que, par exemple, à une rue commerciale piétonne, c'est soixante décibels (60 dB) à peu près, et c'est deux (2) fois plus fort en perception que cinquante décibels (50 dB), alors que c'est dix (10) fois plus d'énergie. Donc il faut faire attention lorsqu'on parle de cinquante (50 dB) à cinquante-cinq décibels (55 dB) ou passant à soixante (60 dB)...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2945 C'est une addition logarithmique, et le facteur de multiplication est très élevé, j'en conviens!

Est-ce que vous pourriez nous déposer tous les acétates et également les objectifs de niveaux sonores, en fait vous les présentez sur l'acétate, c'est bien ça?

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2950 Oui, c'est ça. Je voudrais aussi peut-être vous rajouter quelques informations!!

C'est que, comme je mentionnais tantôt, on vient de parler du bruit de source ponctuelle. Dans le cas des routes, c'est évidemment différent. Il y a une particularité, le bruit de la circulation routière! C'est que la propagation du bruit est différente de celle des sources ponctuelles vu que c'est une multitude de sources ponctuelles, c'est une propagation qu'on appelle semi-cylindrique.

2955 Donc à ce moment-là, la diminution est de trois décibels (3 dB) si on double la distance entre la source et les récepteurs. Alors que dans le cas des sources ponctuelles, c'est six décibels (6 dB). Donc c'est une bonne différence encore là au niveau des mesures d'atténuation.

2960 Et finalement, je vous donnerais c'est quoi la norme en termes, norme ou objectif en termes de niveaux pour effectivement les routes.

2965 C'est que la Société centrale d'hypothèques et de logement mentionne que c'est cinquante-cinq décibels (55 dB) qui serait la norme à respecter à un niveau équivalent vingt-quatre (24) heures, et qu'au-dessus de ça, bien évidemment, on le voit ici, c'est qu'en haut de cinquante-cinq (55 dB) jusqu'à soixante-quinze (75 dB), c'est normalement inacceptable, et qu'il faut à ce moment-là des conditions d'insonorisation additionnelle.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2975 Donc l'utilisation du niveau équivalent moyen vingt-quatre (24) heures est le critère retenu par la SCHL pour le contrôle ou le suivi du niveau sonore d'une voie de circulation?

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2980 Oui, effectivement. Mais encore là, c'est pas le seul critère qui existe. Les niveaux équivalents vingt-quatre (24) heures qui sont d'ailleurs utilisés par le ministère des Transports, c'est pas le seul indice qui existe et c'est pas le seul indice, mais nous au ministère, on utilise...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

2985 Monsieur Mailhot, on est moins préoccupé par la route ou l'autoroute une fois construite, pare que l'étude démontre que le niveau sonore va être réduit par rapport à la situation actuelle. C'est bien plus pendant les travaux de construction où on n'a pas de données, on n'a pas modélisé, alors il faudra voir s'il y a lieu de demander qu'un suivi soit fait!

**PAR M. MICHEL MAILHOT:**

2990

Effectivement, c'est la solution souvent qui existe, comme vous le mentionniez tantôt, dans l'étude de Acoustech, ils proposent de faire un suivi. Sans présumer de la situation qui va être prise par le Conseil des ministres, sans doute qu'il va y avoir une recommandation, s'il y a pas d'autres informations qui sont fournies au niveau de la construction, du bruit dans la construction, il va sûrement y avoir un programme de suivi qui va être exigé.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors merci monsieur Mailhot.

Monsieur Bérubé, est-ce que vous avez des choses à ajouter?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Bien, j'avais des points importants à vous soulever à ce sujet-là, monsieur le Président, si vous me le permettez!

Il faut mentionner, tout à l'heure je parlais d'une maison qui était située, la maison la plus près du chantier éventuel serait située à environ trente mètres (30 m) des travaux. Elle se situe à proximité de l'échangeur du 1<sup>er</sup> Rang et à cet endroit, on anticipe aucune coupe de roc. En fait, l'étude géotechnique que nous avons déposée, la brève analyse géotechnique que nous possédons à l'heure actuelle démontre qu'à cet endroit-là, il y aurait plutôt un till silteux qui nécessiterait aucun sautage habituellement...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc le sautage ou le dynamitage se ferait à quelle distance de la maison la plus rapprochée dans toute la zone des travaux?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

En fait, le seul endroit où est-ce qu'on a une relevé de roc à l'heure actuelle, si on parle d'échangeur, c'est au 2<sup>e</sup> Rang. À la hauteur du 2<sup>e</sup> Rang, nous avons du roc. La résidence la plus près se situe à cent cinquante mètres (150 m) à peu près des travaux.

En plus, ce qu'il faut mentionner, c'est qu'en plus d'être située assez loin des travaux, on a des travaux où un parle d'un encaissement de route, donc les coupes se feront sous le niveau actuel du sol environnant. Donc normalement, pour la propagation du bruit, ce que nous en connaissons, ça devrait atténuer, l'impact serait moindre

Il faut mentionner également, tout à l'heure vous avez parlé, il a été question de concassage, d'utilisation de ce roc-là, par exemple s'il était sain, il pourrait être utilisé. Monsieur Loranger l'a mentionné hier également. Il pourrait être utilisé comme matériau pouvant servir à la construction de la route comme telle, matériau de fondation.

3035

S'il y avait lieu de concasser ce matériau-là, comme vous disiez tout à l'heure vous-même, on n'installerait pas de concassage à proximité du chantier comme ça; on l'éloignerait dans un banc. On transporte les blocs, on les concasse et on les ramène. C'est la pratique courante.

3040

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3045

Est-ce que ça serait pensable d'envisager d'inscrire au devis spécifique que l'entrepreneur devra utiliser des foreuses hydrauliques quand elles seront utilisées, dans la zone du Rang 2, oui, il y a des habitations par exemple, est-ce que c'est une pratique courante au ministère des Transports?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3050

Comme je vous le disais tout à l'heure, c'est pas pratique courante. On n'intervient pas au niveau des moyens à prendre, on fixe plutôt des critères de résultats à atteindre.

3055

Dans le cas qui nous touche, bien, on est à cent cinquante mètres (150 m). Comme on n'anticipait pas de problème, on voit pas - et comme non plus on connaît pas le teneur de ces matériaux-là en profondeur, la qualité du roc comme telle devra être analysée, son utilisation future, les difficultés de sautage, on pourra avancer un peu plus quand on en saura plus. C'est encore tôt pour nous, là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3060

À la page 5-100 du document déposé PR-3, vous dites:

3065

"L'importance de l'impact sonore résiduel lié au changement de parcours du camionnage pour le transport ou la livraison de la tourbe sera négligeable voire nulle si des mesures incitatives (ou coercitives à la limite) sont mises en œuvre pour maintenir les conditions actuelles du transport des véhicules lourds."

Je voudrais comprendre...

3070

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Excusez, pouvez-vous me dire sur quel document?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3075

Le PR-3 page 5-100 de l'étude d'impact, oui!

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

La question, monsieur le Président, je m'excuse?

3080

**PAR LE PRÉSIDENT:**

En fait, je vous lisais la citation et je vous demandais qu'est-ce que vous entendez par mesures coercitives à la limite!

3085

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

En fait, ça peut aller à l'interdiction de certains chemins de halage, de forcer à utiliser certaines routes pour par exemple garder la quiétude du secteur résident ou des choses comme ça. On peut aller jusque là.

3090

**PAR LE PRÉSIDENT:**

OK. Vous pourriez aller jusque là et l'inscrire dans les devis spécifiques pour les entrepreneurs?

3095

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Effectivement. C'est la mesure principale en fait, c'est de l'orienter dans son transport.

3100

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je pense que vous avez répondu à la question, monsieur Bérubé!

3105

Ce qui m'apparaît être une dernière question! Au cours des rencontres préparatoires, en fait rencontres qui sont prévues au processus des audiences publiques, avec les requérants, il a été fait mention que des rencontres avaient eu lieu entre le ministère des Transports et la Ville relativement au moyen de sécuriser le Rang 2 par exemple, et qu'on a parlé de construction d'un trottoir.

3110

J'aimerais savoir de quelle nature de pourparlers que vous avez eus à ce sujet-là, s'il y en a eu?

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3115

Écoutez, il y a eu des demandes lors de la présentation publique du dossier, il y a eu des demandes hors rencontre si on peut dire, à l'effet d'un comité de citoyens qui souhaitaient la construction d'un trottoir sur le 2<sup>e</sup> Rang. Le 2<sup>e</sup> Rang est une route, le secteur dans lequel ce trottoir-là était demandé était hors travaux.

3120

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Était hors des travaux, oui?

3125 **PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

Était à l'extérieur de la limite des travaux actuels. Donc c'était plus délicat.

3130 En plus, le 2<sup>e</sup> Rang, on parle du 2<sup>e</sup> Rang dans la partie est qui est une route de responsabilité municipale également. Il y a eu des pourparlers à savoir, bon...

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce qu'il y a eu des suites à ces rencontres-là?

3135

**PAR M. VICTOR BÉRUBÉ:**

3140 Il y a eu des échanges, mais à ce que j'en sais, monsieur Bourgoïn pourrait peut-être en dire plus là-dessus, mais à ce que j'en sais, il y a pas eu de suite à l'heure actuelle. Il y a pas eu entente, j'en sais pas plus, là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3145 Est-ce que, monsieur Bourgoïn, vous avez quelque chose à ajouter concernant ces discussions?

**PAR M. LUCIEN BOURGOÏN:**

3150 Monsieur le Président, le conseil s'est penché sur la requête que nous avait envoyée le comité de citoyens, puis le conseil a décidé qu'il ferait pas des trottoirs dans cette partie de rue là.

3155 Sauf que le conseil serait prêt de rélargir la rue, l'asphalter à la largeur. Mais ils ont pas accepté ça, et le conseil n'a pas été plus loin que ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

OK. Et pourquoi le conseil n'a pas donné suite, pour des raisons économiques?

3160 **PAR M. LUCIEN BOURGOÏN:**

Pour des raisons économiques, oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

3165

Seulement! Alors merci monsieur Bourgoïn.

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

3170 Merci monsieur le Président.

---

**MOT DE LA FIN**

3175

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça complète les questions qu'on avait à adresser aux personnes-ressources et au promoteur.

3180

Nous avons terminé la première partie de l'audience. Je rappelle que les documents demandés aujourd'hui devraient être déposés le plus rapidement possible. On vous fera un suivi si c'est pas fait.

3185

Je vous rappelle également que la deuxième partie de l'audience se tiendra ici même à l'Hôtel Lévesque le 20 juin prochain.

3190

Je vous rappelle que la deuxième partie a pour objectif de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion ou en quelque sorte de prendre position sur le projet. Il y a trois (3) façons d'exprimer son opinion en deuxième partie: transmettre un mémoire par écrit et par la suite, venir le présenter en audience; exprimer verbalement son opinion en audience ou transmettre un mémoire écrit sans le présenter en audience.

3195

Lors de la deuxième partie de l'audience, l'arrangement de la salle sera différent. La table du promoteur ne sera pas là et les personnes-ressources également. Et la Commission concentrera son attention pour écouter les citoyens et les organismes qui désirent s'exprimer.

3200

Le temps consacré à l'audition de chaque mémoire sera d'au maximum quinze (15) minutes, à la suite duquel la Commission se réserve une période de questions pour mieux comprendre votre opinion.

3205

Nous vous invitons à présenter des mémoires, et si vous avez des questions concernant la préparation du mémoire, on vous invite de vous informer auprès du secrétariat, de la secrétaire à la Commission.

Il est important de prévenir autant que faire se peut et dès que possible la coordonnatrice du secrétariat de la Commission de votre intention de vous exprimer en deuxième partie. Il est également important de vous rappeler que les mémoires doivent être déposés au moins quatre (4) jours de calendrier avant la tenue de la deuxième partie de l'audience, et on doit les faire

3210 parvenir à la coordonnatrice du secrétariat de la Commission, soit au plus tard le 17 juin de cette  
année.

Deux (2) objectifs pour présenter le mémoire à cette date-là: pour que la Commission  
puisse en faire lecture afin de bien comprendre votre position sur le projet, et de faciliter  
3215 l'échange avec vous lors de la deuxième partie.

On vous rappelle la disponibilité dans les centres de consultation des transcriptions de  
l'audience, des documents déposés et de toute l'information qui a été rendue publique.

3220 Alors ça termine la première partie de l'audience publique. L'équipe de la Commission et  
moi-même voulons remercier très sincèrement tous ceux et celles qui ont participé aux travaux,  
le promoteur et son équipe pour avoir répondu aux questions du public avec rapidité et  
courtoisie, les personnes-ressources qui ont été présentes et très attentives aux questions du  
public et enfin le personnel au support technique.

3225 Aussi, nous remercions les citoyens et les citoyennes qui ont démontré beaucoup  
d'écoute et qui ont contribué à l'exercice de la démocratie par leur participation. Merci pour avoir  
contribué au maintien d'un climat serein et respectueux.

3230 Alors on vous attend en deuxième partie et on vous demande de ne pas hésiter à  
participer. Ce qui compte, c'est de vous exprimer librement. Et si vous avez des problèmes ou  
des questions à cet effet, je vous inviterais à bien vouloir appeler au secrétariat de la  
Commission, on va vous aider pour que vous vous sentiez bien accompagné dans votre  
démarche.

3235 Donc je déclare la première partie de l'audience publique close, merci beaucoup.

3240 Je, soussignée, DENISE PROULX, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment  
d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

DENISE PROULX,  
Sténotypiste officielle.

3245