**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 DE SAINT-ANTONIN PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

---

**DEUXIÈME PARTIE**

---

VOLUME 1

---

Séance tenue le 20 juin 2002, à 19 h
Hôtel Lévesque, Centre des congrès
Salle Lucien-Lévesque
Rivière-du-Loup

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 20 JUIN 2002
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT ..... 1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
GASTON HERVIEUX ..... 3
SERVICE D'INCENDIE DE SAINT-ANTONIN ..... 10
M. Yvan Rossignol
VILLE DE RIVIÈRE-DU-LOUP ..... 14
M. Pierre Lebel
CLUB DE L'ÂGE D'OR DE SAINT-ANTONIN ..... 16
Mme Thérèse Bossé
ROGER PLANTE ..... 18
LA GARDE DE SAINT-ANTONIN INC. ..... 22
M. Réginald Sirois
SOCIÉTÉ SAINT-JEAN-BAPTISTE DE SAINT-ANTONIN ..... 23
M. Claude Soucy
SOCIÉTÉ SAINT-JEAN-BAPTISTE, DIOCÈSE SAINTE-ANNE-DE-LA-POCATIÈRE ..... 26
M. Claude Leblond
REPRISE DE LA SÉANCE
CLUB OPTIMISTE DE SAINT-ANTONIN ..... 30
Mme Aline Bourgoin
CLUB DE MOTONEIGE LES AMIS DE LA FORÊT DE SAINT-ANTONIN ..... 31
M. Paul-Émile Sirois
CAMILLE MAILLOUX R.D.L.. INC. ..... 33
M. Michel Bourgoin
REGROUPEMENT DE CAMIONNEURS ..... 35
M. Alain Normand
CLUB LES BÉNÉVOLES DU C.M.L. ..... 39
Mme Monique Paradis
MUNICIPALITÉ DE PAROISSE DE SAINT-ANTONIN ..... 42
M. Lucien Bourgoin
M. Léo-Paul Dionne
M. CHARLES CHOUINARD ..... 48
M. RÉAL THIBAULT ..... 49
M. GILBERT BOSSÉ ..... 51
M. FRANÇOIS ROSSIGNOL ..... 55
MOT DE LA FIN ..... 57

**SÉANCE DU 20 JUIN 2002**
**SÉANCE DE LA SOIRÉE**
**MOT DU PRÉSIDENT**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors mesdames et messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique 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 du Québec.

Mon nom est Donald Labrie, je préside cette Commission d'enquête et d'audience publique.

Je vous présente l'équipe qui accompagne la Commission ce soir. D'abord, assises à ma gauche, mesdames Stéphanie Dufresne et Vanessa Millette, toutes deux (2) analystes à la Commission.

À la table d'accueil située à l'arrière de la salle, il y a la coordonnatrice du secrétariat de la Commission, madame Danielle Dallaire, ainsi que la responsable des relations avec les citoyens et des communications avec la presse, madame Marielle Jean.

La logistique de l'audience est assurée par le Service de soutien aux événements du ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration, représenté par monsieur Richard Grenier et monsieur Bernard Chabot.

Enfin, madame Florence Béliveau est chargée de sténotypie et elle va prendre en note tous les propos et échanges qui auront cours de soir. Les transcriptions seront disponibles dans les centres de consultation. Les transcriptions de la première partie y sont déjà, en plus de tous les documents déposés depuis le début du mandat.

Enfin, l'ensemble du dossier est disponible à la table d'accueil à l'arrière de la salle; vous pouvez le consulter sur place en vous adressant à mesdames Dallaire ou Jean.

De plus, les mémoires que nous recevrons sous forme électronique ainsi que les transcriptions de cette deuxième partie seront rendus publics sur le site Internet de la Commission au plus tard dans une semaine.

Je ne ferai pas la lecture du mandat confié au BAPE par le ministre d'État aux Affaires municipales, à la Métropole, à l'Environnement et à l'Eau, monsieur André Boisclair, au président du BAPE, monsieur André Harvey; il est disponible à la table du secrétariat de la Commission.

Le projet que nous avons examiné ensemble en première partie, soit les 28 et 29 mai dernier, est assujetti à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'Environnement.

Permettez-moi maintenant de vous expliquer le déroulement de la séance de cette deuxième partie. D'abord, la Commission siègera ce soir seulement, jusqu'à ce qu'elle ait entendu tous les mémoires et les opinions exprimés.

Les personnes et groupes qui ont signifié leur intention de présenter un mémoire seront appelés à venir présenter leur position selon un ordre que nous avons convenu avec eux. Tel qu'entendu avec chacun des interlocuteurs, la présentation ne doit pas dépasser quinze (15) minutes.

Pour les personnes qui ne sont pas déjà inscrites et qui désirent faire valoir leur point de vue ce soir, je vous demande de vous inscrire dès maintenant au registre situé à l'arrière de la salle.

S'il y a des mémoires de quelques pages, il est suggéré d'en faire la lecture. S'il est trop long, pour le bénéfice de la salle, il est suggéré d'en donner les éléments essentiels et de présenter les principales recommandations et conclusions.

Suite à chacune des présentations, la Commission se réserve toute la latitude voulue pour approfondir les sujets et pour questionner les positions soulevées par les participants, afin de bien les comprendre. Il ne faudra pas interpréter le questionnement de la Commission comme étant révélateur de sa position; je précise que la Commission est en enquête et qu'elle s'intéresse aux arguments évoqués dans les mémoires, qu'ils soient en faveur ou contre un ou des éléments du projet. Elle s'intéresse aux suggestions qui pourraient permettre de bonifier certains aspects du projet.

Dans ce contexte, le nombre de présentations favorables ou défavorables au projet n'a pas d'importance pour la Commission.

À la fin de cette séance, une période de rectification des faits est prévue, ceci pour permettre au promoteur, le ministère des Transports, ainsi qu'aux requérants de l'audience, aux personnes-ressources ou à toute autre personne qui le désire, de rectifier des faits erronés qui auraient été mentionnés durant la séance de ce soir. Ce droit de rectification ne s'applique donc pas sur des opinions exprimées mais seulement sur les faits.

Si des personnes ont l'intention de se prévaloir de ce droit de rectification, elles sont invitées, lorsqu'elles prendront connaissance d'informations inexactes, de se prévaloir de ce droit en s'inscrivant au registre à l'arrière. À la fin de la séance, elles seront invitées à présenter les rectifications s'il y a lieu.

Je tiens à souligner que cette période de rectification n'est pas une période pour débattre des positions qui sont exprimées, mais bien une période pour corriger des données qui apparaissent erronées. La Commission ne permettra aucun débordement à cet égard.

Ce droit de rectification sera donc court et factuel. Il peut également être fait par écrit, adressé à la Commission au plus tard le 27 juin prochain. Dans la mesure où ces rectifications écrites portent uniquement sur les faits, elles seront rendues publiques dans les centres de consultation, avec le reste du dossier.

Après cette deuxième et dernière partie publique, la Commission exprimera dans un rapport ses constatations, son analyse et ses conclusions sur le projet. Il est important de se rappeler que la Commission qui est devant vous ce soir n'est pas décisionnelle; son mandat consiste à transmettre au ministre une appréciation environnementale et sociale du projet, à la lumière des opinions exprimées par les citoyens et les organismes qui participent à l'audience publique.

Le rapport sera transmis au ministre au plus tard le 21 septembre prochain. J'ajoute que le ministre dispose de soixante (60) jours pour le rendre public; en pratique, ces dernières années, le rapport était rendu public dans les trois (3) ou quatre (4) semaines suivant son dépôt.

Je vous rappelle quelques-unes des règles de procédure, pour s'assurer que l'exercice demeure démocratique. Il importe de continuer de maintenir un climat de respect et de courtoisie; exprimer son opinion exige d'accepter que d'autres puissent en exprimer une différente; la Commission recherche une argumentation positive; et éviter de tenir des propos inutilement blessants pour ceux qui expriment une opinion différente.

Le BAPE, dans sa déclaration de service aux citoyens, a pris plusieurs engagements pour vous servir. Afin de vérifier votre degré de satisfaction et vous offrir les services encore mieux adaptés, nous vous invitons, au cours de la soirée, à compléter un sondage que vous pouvez vous procurer à l'arrière de la salle.

Il est évidemment défendu de fumer dans cette salle. Et bien sûr, il est important, pour ceux qui en auraient, de garder leur téléphone cellulaire fermé.

Alors ça termine mon exposé.

---

## PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
## GASTON HERVIEUX

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous allons maintenant procéder à la présentation des mémoires, et j'appellerais monsieur Gaston Hervieux, s'il vous plaît.

Bonsoir monsieur Hervieux.

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Bonsoir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous comprenez que vous avez quinze (15) minutes , monsieur Hervieux, pour votre présentation.

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Oui, oui, c'est ce que vous nous avez parlé.

Bon voilà, c'est une carte de Saint-Antonin sur laquelle on voit, autour du 1er Rang, du 2e et du 3e, et aussi du chemin Témiscouata, on voit les petits points noirs, c'est pour montrer principalement les lieux d'habitations.

Alors dans ma position concernant le projet du ministère des Transports de faire des améliorations à la route 185 et d'intervenir à la fois sur les intersections du 1er, 2e et la route de La Plaine – il faudrait que je tasse un peu, un instant – j'ai proposé une reconfiguration du projet en question en déplaçant certains éléments, tels des viaducs qui sont proposés par le ministère des Transports.

Et je retiendrais au départ l'attention sur le fait qu'on ne propose pas, contrairement au ministère des Transports, on ne propose pas de viaduc sur le 1er Rang, et que même si le ministère des Transports propose un viaduc sur le 1er Rang, on remarquera que dans son projet, ce qu'on va voir tout à l'heure, il y a pas de sortie en provenance d'Edmundston, et on peut pas partir non plus pour Québec. C'est-à-dire oui, c'est ça, on peut pas partir pour Edmundston à partir du 1er Rang.

Et principalement, ce que moi je propose, c'est de déplacer ce qui serait un viaduc sur le 1er Rang, ce qu'on appelle un étagement, de faire un tunnel dans le bas de la pente du 1er Rang, à partir du pavage actuel, et de remblayer. Et c'est sûr qu'on peut envisager les coûts, mais ça élimine la nécessité de creuser entre le 1er et le 2e Rang.

Et le tunnel en question servirait pour desservir Premier Horticulture, entre autres, et aussi permettrait de faire un prolongement jusqu'au chemin Témiscouata, pour permettre entre autres de faire dévier le trafic qui serait prévu avec le projet du promoteur, avec son système sur le 1er Rang, il envoie le trafic plutôt vers le 2e Rang, alors nous, on serait plutôt porté à l'envoyer vers le tunnel en question. Et ça permettrait des embranchements qu'on va voir tout à l'heure.

Et aussi, le deuxième point important, quand je vous montre cette carte-là, pour arriver à la question de fond, c'est que si on va entre le deuxième et le troisième rang, nous, on propose pas de viaduc sur le 2e Rang, ce qui élimine toujours la nécessité du creusage entre le 1er et le 2e

Rang, et on propose plutôt un viaduc entre le 2e et le 3e Rang à partir des escarpements rocheux qui sont visibles lorsqu'on part du 2e vers le 3e Rang.

Alors ça permettrait de servir à la fois le 2e et le 3e Rang, dont le 3e Rang, même s'il a pas fait l'objet d'étude du ministère des Transports, ou du moins une présentation devant cette audience, est quand même un projet qui a déjà été étudié jusqu'aux limites des frontières du Nouveau-Brunswick. Donc ils vont le présenter ultérieurement.

Et on a déclaré que pour le 3e, à la première partie d'audience, le ministère des Transports déclarait soit qu'il y aurait des embranchements ou sinon, un viaduc sur le 3e. Mais si on considère l'ensemble de son projet, on se rend compte que nécessairement, il y aura un autre viaduc sur le 3e Rang, compte tenu des études de trafic et tout, et tout.

Alors ce qu'on montre principalement, c'est les photos, c'est où serait le viaduc sur le 1er Rang, celle de gauche, le tunnel plutôt, en bas de la pente du 1er Rang et où serait le viaduc, à droite, sur les escarpements rocheux entre le 2e et le 3e.

Et le but de ça, c'est de faire dévier le trafic externe, c'est-à-dire tout le trafic qui a pas vraiment affaire sur le 1er Rang et le 2e, et sur le chemin de la Rivière-Verte ou Témiscouata, de le faire dévier en dehors des secteurs, ce que j'appelle les secteurs résidentiels.

Et je vais passer à un autre acétate où on va voir ce que le promoteur propose et ce que je propose.

En haut, c'est la proposition du promoteur. On a encerclé soit le viaduc de Fraserville actuellement, qui est actuellement déjà là mais qui fait pas l'objet de la discussion, mais il est quand même important de souligner qu'on a déjà un échangeur sur Fraserville, le promoteur propose un échangeur sur la route de La Plaine, un échangeur complet.

Nous on propose, si vous regardez en bas, c'est la proposition que je propose – c'est juste les petits rond, les gros, on y reviendra, c'est plus détaillé – ce que le promoteur propose… OK, je vas procéder autrement.

La ligne du haut, la proposition du promoteur, c'est les principaux endroits qu'on voit, c'est la route de La Plaine, le 1er Rang, le 2e, et le 3e qui a pas été discuté par le promoteur, et on va juste qu'au chemin Lavoie, la route de la Station.

La proposition en bas, moi, je reprends à partir de Fraserville à aller jusqu'au chemin Lavoie, compte tenu de toute l'étude du promoteur, pour anticiper l'avenir de ce que le promoteur veut faire et ce qu'il est possible de faire, avec ce qu'on propose, avec soit un tunnel et un viaduc qui est déphasé entre le 2e et le 3e.

Je reprends maintenant la troisième ligne, qui est la proposition du promoteur, qui est sa figure 3.1. Le premier rond, c'est le chemin de La Plaine, il propose un échangeur complet.

Juste en dessous, c'est ma proposition, moi je propose pas d'échangeur complet et je propose pas non plus de viaduc. Alors on élimine déjà un viaduc.

Pourquoi? Parce qu'on a un tunnel qui se situerait au pied du 1er Rang.

Les lignes, c'est un peu, comment je dirais, peut-être difficile à interpréter, étant donné qu'on peut pas projeter vraiment plus gros, ce qu'on peut voir, c'est qu'il y aura pas de viaduc sur le 1er Rang.

Alors ce qu'on peut voir, c'est que si on part du 1er Rang, on tourne, on n'a pas nécessairement obligation de toucher à monsieur Mario Lavoie, la poissonnerie, puisqu'entre la 185 et une voie de desserte, c'est possible d'avoir un espacement de dix mètres (10 m) et peut-être moins, comme on a pu le voir dans certaines villes.

Alors on a un chemin qui part du 1er Rang, qui rejoint le tunnel en question.

Et là où il y a une autre possibilité, c'est que ce qu'on retrouve pas sur le projet du promoteur au rond numéro 2, c'est qu'étant donné qu'il doit respecter une distance de neuf cents mètres (900 m) entre les embranchements du 1er et du 2e, il est pas capable de placer d'embranchement sur le côté droit de son plan, sur le 1er Rang.

Alors nous, on décale tout simplement, avec l'espacement qui est prévu entre le tunnel et le 1er Rang, pour obtenir le neuf cents mètres (900 m) en question, entre les deux (2) embranchements, le 1er et le 2e Rang.

À ce moment-là, on est capable d'avoir toutes les intersections nécessaires pour accéder au 1er Rang, et le tunnel permet les échanges, étant donné qu'on a dit que sur route de La Plaine, il y aurait pas de viaduc. Alors tous les échanges avec les différentes tourbières, et Premier Horticulture, étant donné aussi qu'il faut considérer qu'il y a déjà un droit de passage sur la 185, peuvent se faire par le tunnel en question et dévier sur Témiscouata, en dehors du secteur résidentiel.

Et si on continue entre le 1er et le 2e Rang, c'est-à-dire la figure 2 et 3, le promoteur propose actuellement un échangeur complet avec viaduc sur le 2e Rang. Nous, on n'en propose pas du tout.

Parce que s'ils installent, entre le 1er et le 2e Rang, le promoteur, tel qu'il le montre, alors il doit creuser nécessairement. Alors ça, ça coûte très cher et aussi, c'est du ciment, du béton qui va constituer des parois pour retenir ça, et il y a des grandes possibilités que ce soit comme ça que ce soit conçu, le promoteur a pas été précis à ce point sur la manière qu'il allait retenir les sols, étant donné qu'il creuse.

Nous, on n'a pas besoin du tout de toucher à ça, étant donné qu'on déphase et on a un embranchement qu'on peut voir sur le rond numéro 3, où il y a pas de viaduc mais où on dessert

pareil le 2e, c'est-à-dire le 2e Rang par les deux (2) côtés. Le but, c'est toujours de bloquer le trafic entre le côté est et le côté ouest, pour pas qu'on ait un achalandage dans les secteurs résidentiels.

Mais c'est toujours possible, étant donné qu'on aura un viaduc entre le 2e et le 3e, de pouvoir excéder soit par le 2, entre le 2 et le 3, pour aller sur le 2e, et soit sortir pour prendre la voie où le tunnel, pour accéder sur le 1er Rang.

Alors aussi, il y a eu des propositions, le ministère des Transports avait étudié la possibilité de prolonger la rue du Carrefour, alors nous, on suggère la prolongation de la rue du Carrefour même au-delà vers Québec, pour rejoindre même, à la limite, s'il y a lieu, l'endroit où est le tunnel, et vers le 2e Rang, plus vers Edmundston, pour rejoindre l'embranchement du tunnel en question.

Parce qu'il faut le préciser, on a donné des autorisations, des permis pour l'aménagement d'un endroit industriel. Alors la rue du Carrefour, on l'a classée comme une rue pour desservir le secteur industriel, et on prévoit même jusqu'à dix mille (10 000) véhicules-jour qui peuvent passer là sans problème.

Alors nous, on dit, si on prolonge aussi le chemin Lévesque entre le 2e et 3e, il y aura une possibilité pour les gens qui ont vraiment affaire au 1er ou au 2e, peu importe sur quel côté, de pouvoir circuler facilement dans tous les sens.

Et ça revient toujours à l'idée que si c'est proposé comme je le propose, c'est pour éviter qu'on ait du trafic externe, qui a pas vraiment affaire à passer là, ou qui pourrait passer ailleurs mais faute d'avoir d'autres endroits pour passer, bien, il doit passer actuellement sur le 1er et le 2e Rang. Je pense même au trafic lourd.

Alors de la façon que moi je présente le projet, c'est que dans l'avenir, on pourrait avoir à éviter ce genre de circulation là, et ça donnerait une meilleure qualité de vie et même je dirais de santé aux gens qui habitent sur le 1er et le 2e.

Alors comme le ministère des Transports a pas anticipé – là, il y a une erreur de présentation, parce que j'aurais pas dû inscrire qu'ils voulaient faire un viaduc avec un échangeur, mais dans le mémoire, j'explique très bien, de par tout ce que le promoteur explique, qu'il aura pas le choix d'installer un viaduc sur le 3e Rang, de par son propre projet. Alors il y a vraiment pas d'autres alternatives.

Alors moi, j'explique qu'on n'aura même pas besoin, dans l'avenir, de viaduc sur le 3e Rang, donc on pourra avoir un système d'échange.

Et je vais même plus loin, en disant, on pourra même relier, sans viaduc, pour faire les échanges, le chemin Lavoie, la route de la Station et l'autre chemin dont j'ai oublié le nom. Bon,

en tout cas, passons! C'est l'autre intersection, la continuité du chemin Lavoie, mais il y a un autre nom que ça prend, sur le côté ouest.

En gros, c'est ça. L'idée, la question de fond que je me posais, c'est : est-ce qu'on devait adapter la route en fonction des besoins de la population, sinon adapter la population aux exigences des routes ou du moins, des normes de routes ou des critères de routes qu'on pourrait s'être donnés.

Alors moi, j'ai cru que c'était peut-être une idée de voir comment on pouvait adapter la route aux besoins de la population, tout en la desservant sans problème, même pour les commerces, et permettre que le trafic qui a pas vraiment lieu de passer sur le 1er et le 2e Rang, et même sur le 3e, qu'on puisse les faire contourner à l'extérieur des zones résidentielles.

Alors en gros, c'était ça la proposition. Mais c'est beaucoup plus détaillé dans le mémoire. Comme j'ai quinze (15) minutes, alors je pouvais pas tout expliquer, j'essayais d'expliquer en bref c'était quoi le concept de reconfigurer tout ça.

Et on peut même éliminer jusqu'à, certain, deux (2) viaducs.

J'ai oublié un détail important, c'est que sur le 1er Rang et le 2e Rang, on va parler de traverses piétonnières dont le 1er Rang, on pourrait parler aussi de traverses pour pistes cyclables, et sur le 2e Rang, on pourrait parler, à même la traverse piétonnière, d'une section pour les skidoo, les motoneiges en somme, et les quatre (4) roues.

Alors je pense que ça, c'est une réalité du milieu, et on a comme pas le choix d'envisager de permettre la circulation aussi, entre le côté est et ouest du 1er et du 2e Rang, pour ne pas qu'on puisse prétendre qu'on va couper Saint-Antonin en deux (2). Alors le but, c'est pas ça du tout.

Alors si vous lisez le mémoire attentivement, vous pouvez comprendre qu'on ne coupe pas du tout Saint-Antonin en deux (2), au contraire, on facilite davantage et à moindre coût la circulation des gens qui y habitent ou des commerçants qui ont affaire là.

Et on fait surtout, la conclusion, c'est qu'on fait surtout une adaptation des chemins en fonction d'une meilleure qualité de vie de la population, et de protéger les secteurs résidentiels.

Alors en gros, c'est ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Hervieux.

Je vois que vous avez un mémoire passablement détaillé, que nous allons prendre connaissance.

Vous me permettez une couple de petites questions?

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Oui, vous pouvez toujours y aller.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous dites que vous scindez pas Saint-Antonin en deux (2), mais comment vous pensez que les citoyens de Saint-Antonin réagiraient, si on scindait la rue Principale, la rue qui relie…

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Moi, je crois pas qu'elle est vraiment scindée, parce que si vous avez le viaduc entre le 2 et le 3, et vous avez un tunnel en bas du 1er Rang, vous avez un avantage. C'est que déjà, si vous regardez le projet du promoteur au 1er Rang, si vous arriviez d'Edmundston, vous pouviez pas entrer sur le 1er Rang. Alors il fallait contourner par des voies de détour, comme la rue du Carrefour ou le prolongement de la rue Lévesque, il fallait quand même contourner pour aller au 2e.

Et si le promoteur mettait pas de viaduc au 3e, bien, ce serait encore plus compliqué, parce qu'il faudrait absolument passer par le 2e, encore une fois, et prolonger la rue du Carrefour. En fin de compte, ça ferait un trafic assez lourd à supporter.

Alors nous, on dit, il faut – aussi, il y a une norme au ministère qui dit, je crois, c'est un viaduc entre le cinquième ou le huitième kilomètre, alors que si on regarde le promoteur, presque au huitième kilomètre, il est rendu presque avec quatre (4) viaducs. En plus de creuser entre le 1er Rang. Comme je disais, c'est le boulevard Décarie à Montréal.

Alors moi, je dis, si pratiquement parlant, on peut prétendre qu'on pourrait peut-être couper Saint-Antonin en deux (2), ça empêche pas les gens de circuler à pied ou autrement, sauf que les gens qui sont en véhicule, ils font un léger détour pour entrer sur le 1er ou le 2e, étant donné qu'on n'a pas de viaduc directement en liaison.

Mais le but, c'est de vraiment isoler le trafic externe, de les obliger à passer par les secteurs où on pourra circuler plus rapidement qu'en traversant le 1er Rang ou le 2e Rang.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Une dernière question, monsieur Hervieux. Vous habitez pas Saint-Antonin, je crois savoir. Est-ce que vous passez fréquemment, vous passez fréquemment sur la route 185?

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Oui, je connais plusieurs commerces où je vais régulièrement. Bon, je pense au Surplus Tardif, Matériaux à Bas Prix.

Vers le 2e, disons que j'ai pas vraiment été souvent, oui, j'ai passé, mais pas par affaire.

Et puis j'ai décidé de prendre position dans le dossier, c'est que j'ai déjà pris position dans plusieurs projets d'audiences publiques, dont je parle du dragage dans le fleuve Saint-Laurent et aussi les dossiers sur la gestion des déchets, récupération-recyclage, et j'ai regardé l'étude d'impact du promoteur, et il y avait quelque chose qui fonctionnait pas.

Alors j'ai sorti les principaux artères et j'ai regardé ça par curiosité, pour en venir à la conclusion que, bon, il y avait peut-être quelque chose à apporter, présenter ça sous forme de proposition, même si on n'habite pas dans le secteur.

Et pour compléter ma réponse, je pourrais même vous dire, je suis impressionné de voir qu'on s'intéresse pas plus au-delà de la frontière du Nouveau-Brunswick, parce que je pense que les gens qui habitent la région vont aussi par là, et le maire là-bas se demande comment ça se fait qu'on tient pas compte de lui.

Et moi, je dis, bien, comment qu'on peut arriver avec autant de viaducs, de creusage, avec des prix faramineux, pendant qu'il y a d'autres gens qui ont des problèmes peut-être aussi graves, sinon plus sérieux ailleurs.

Alors je me dis, une question que je me suis posée, comment ça se fait que si on crie à l'urgence, qu'on n'a pas adapté une signalisation spécifique pour les artères critiques, qui devraient être les premiers à être corrigés, et qu'on aurait eu avantage à étudier le projet globalement, et à faire une audience publique, et inviter les gens qui sont concernés par la 185, même extérieur frontière.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je pense que ça complète largement la question, monsieur Hervieux. Merci beaucoup de votre présentation.

**PAR M. GASTON HERVIEUX:**

Merci.

---

**SERVICE D'INCENDIE DE SAINT-ANTONIN**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'inviterais maintenant le porte-parole du Service d'incendie de Saint-Antonin.

Bonsoir monsieur. Est-ce que vous pourriez vous identifier, s'il vous plaît.

**PAR M. YVAN ROSSIGNOL:**

Bonsoir. Mon nom, c'est Yvan Rossignol, je suis le directeur du Service d'incendie. Je représente dix-huit (18) pompiers, officiers pompiers si vous voulez.

Nous autres, on s'est penché sur la question au niveau urgence. Nos délais d'intervention, j'ai eu des discussions avec l'ingénieur, à qui j'en ai fait part, et puis on a regardé ça de tous les côtés, et puis ça faisait notre affaire de la façon que c'est présenté par le promoteur. Ça améliore nos délais.

C'est sûr que la rue du Carrefour, en tant que voie de desserte, est très, très importante pour relier le 2e avec le 1er, donc c'est vraiment le point très important pour nous autres.

Aussi, il faut que je souligne qu'on doit avoir accès à la 185 à partir du 2e, parce que la caserne est au village. Donc, je dois avoir accès à la 185, autant vers Rivière-du-Loup que vers Edmundston, au cas où il arrive des accidents sur la 185. Je dois avoir accès à ça directement, sans avoir à faire de détour, passer le 2e vers la Rivière-Verte et redescendre Rang 1, pour revenir et reprendre. Ça a comme pas de bon sens.

Le délai d'intervention est toujours le point qui prime, ça fait qu'on en a tenu compte, donc c'est là-dessus qu'on s'est entendu.

En tant que représentants du Service d'incendie de Saint-Antonin, nous avons à répondre à des urgences. Donc nous avons à nous déplacer de notre travail, pour la plupart à Rivière-du-Loup. C'est tout des pompiers volontaires, on a tous un travail, on fait ça indépendamment de notre travail, si vous voulez. Quand il y a un appel, on sort de notre travail et on s'en va à l'incendie, ou bien donc les incarcérations, parce qu'on a les mâchoires de vie aussi.

Donc on est les premiers intervenants, dans le cas de la 185. Je dirais qu'on y va, pas régulièrement, mais on y va assez souvent, et puis on a vu des accidents qui sont assez…

Alors OK! Vers le poste d'incendie pour aller chercher des véhicules d'urgence afin de répondre à l'appel soit pour incendie ou désincarcération. Nous devons le faire rapidement et de façon sécuritaire, autant pour nous, pompiers, que pour ceux qui circulent sur la route en même temps que nous.

Parce qu'on a à se déplacer, quand même, d'un train, si on veut répondre à une urgence dans un délai qui est raisonnable, on doit peut-être aller un petit peu plus vite.

C'est sûr qu'on doit rouler en même temps que les autres qu'il y a sur le chemin, donc on se plie à ça, on essaie de faire de notre mieux.

Le projet proposé nous convient particulièrement car il allie rapidité, fluidité et sécurité quand nous nous déplaçons avec les véhicules d'urgence. N'ayant pas d'intersection et d'arrêt pour s'engager sur le 185 ou pour traverser vers le chemin de Rivière-Verte, de même que vers le Rang 1, la voie de desserte de la rue du Carrefour prévue au projet améliorera grandement nos délais d'intervention.

C'est pourquoi la Brigade d'incendie de Saint-Antonin donne son accord unanime au projet, car la sécurité des utilisateurs de la route, pour nous, pompiers, est très importante.

Une perte de vie en est déjà une de trop!

Ça fait que ça conclut mon petit papier.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Rossignol.

Vous me permettez une couple de petites questions?

**PAR M. YVAN ROSSIGNOL:**

Oui, monsieur.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

En quel sens la voie de desserte améliore les délais d'intervention? C'est pour vous rendre du Rang 2 au Rang 1?

**PAR M. YVAN ROSSIGNOL:**

C'est ça. Parce que s'il y avait pas de desserte entre le Rang 2 et le Rang 1, on serait obligé de passer Rang 2 jusqu'au bout, descendre Rivière-Verte et revenir vers le Rang 1, par la 185, si vous voulez.

Ou soit prendre, aller vers le village, prendre la route de l'Église et revenir par l'autre côté.

Ça vient de nous donner peut-être trois (3) minutes de plus, dans nos délais d'intervention.

Donc avec la route de desserte, on part direct de la caserne, on s'en vient à la desserte du Carrefour, on descend au Rang 1 et on change rien presque, même on améliore notre temps presque, parce qu'on n'a pas d'arrêt à faire, pratiquement pas, si vous voulez.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et la caserne est située à quel endroit, sur le Rang 2 mais…

**PAR M. YVAN ROSSIGNOL:**

Au village, juste à l'entrée du village, près du bureau municipal. Je sais pas si vous savez à quel endroit, là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

À peu près, oui.

**PAR M. YVAN ROSSIGNOL:**

La rue Pelletier, juste un petit peu avant. Ça donne deux kilomètres (2 km) de la 185.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et même si ce sont des véhicules d'urgence, les délais, vous avez quand même des délais d'attente, actuellement, quand vous arrivez aux intersections…

**PAR M. YVAN ROSSIGNOL:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

… qui sont sûrement inférieurs à ce que c'est à l'automobiliste moyen?

**PAR M. YVAN ROSSIGNOL:**

C'est sûr qu'on peut pas s'engager à travers la 185 ou s'engager sur la 185 sans avoir une période d'arrêt. C'est sûr qu'on a un arrêt obligatoire à faire.

Mais nous autres, ce qu'on préconise, c'est un arrêt je dirais temporaire, et là on voit si les gens vont nous céder la voie, s'ils vont nous aider à améliorer nos chances, si vous voulez. Et puis là, on s'engage.

Mais dans le cas du projet, disons que ça vient améliorer nos choses, on n'a pas d'arrêt, presque pas d'arrêt à faire, et puis on est déjà en direction. Ça fait que c'est une grosse amélioration.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc le projet tel que proposé par le ministère des Transports vous convient très bien, et vous l'appuyez dans sa totalité; c'est bien ça?

**PAR M. YVAN ROSSIGNOL:**

Oui, ah oui.

Oui, parce que je l'ai révisé, je l'ai vu avec l'ingénieur avec qui j'ai discuté, par rapport à mes délais, j'ai envoyé tous mes délais d'intervention, comment ça prenait pour se rendre Rang 1 à l'extrémité de la municipalité, Rang 2 à l'extrémité de la municipalité, et puis je voyais juste des améliorations.

J'en ai déduit que pour nous autres, les pompiers, ça améliore.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup de votre intervention, monsieur Rossignol.

**PAR M. YVAN ROSSIGNOL :**

Merci.

---

**VILLE DE RIVIÈRE-DU-LOUP**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'inviterais maintenant le représentant de la Ville de Rivière-du-Loup.

Bonsoir monsieur.

**PAR M. PIERRE LEBEL:**

Bonsoir monsieur Labrie. Pierre Lebel, je suis ingénieur à la Ville de Rivière-du-Loup.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir monsieur Lebel.

**PAR M. PIERRE LEBEL:**

Je vais vous présenter la position de la Ville, c'est quelques pages, donc je me permettrai de lire ces quelques pages.

LECTURE DU MÉMOIRE.

Page 2, fin du troisième paragraphe.

Comme vous savez, la Ville a, avec le ministère des Transports, engagé des pourparlers pour réaliser une voie de contournement. Donc pour nous, c'est très important.

LECTURE DU MÉMOIRE.

Page 3, fin du dernier paragraphe.

D'ailleurs, la Ville a intervenu au niveau des mâchoires de vie, a assisté les gens du ministère des Transports et de la Sûreté du Québec pour l'intervention.

Et comme le citaient tout à l'heure les gens de la sécurité, les délais d'intervention étant très importants, avec des viaducs, ce serait encore plus simple d'intervenir sur la 185.

LECTURE DU MÉMOIRE (page 4).

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Lebel.

Vous me permettrez également une couple de questions.

Je crois comprendre que l'intersection ou le carrefour proposé va aider à accélérer le développement de votre parc industriel actuel; c'est bien le cas?

**PAR M. PIERRE LEBEL:**

Actuellement, c'est sûr qu'avec un viaduc à cet endroit-là, ça va créer un avantage particulier au niveau d'une accessibilité à un secteur industriel, et on sait que dans un secteur industriel, il y a beaucoup de transport lourd, donc pour nous, ça va être un accès plus sécuritaire à notre parc industriel.

Et par voie de conséquence, un développement éventuel.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Le projet de contournement de la Ville de Rivière-du-Loup, pour le trafic provenant de la 185 en direction de l'est, qui est en pourparlers le représentant du ministère des Transports nous en a fait part en première partie également, à quelle étape vous en êtes rendus, à quelle étape est rendu ce projet et à quel moment vous pensez que ça devrait se réaliser?

**PAR M. PIERRE LEBEL:**

Actuellement, on est en discussions sérieuses avec les gens de l'UPA, on a eu encore des rencontres avec un comité restreint, et ça va très bien. Il s'est dégagé quasi un consensus sur le tracé.

On avait entamé déjà des pourparlers avec la MRC également, qui font partie de cette table-là, et le projet est rendu à l'étape quasi des plans préliminaires complétés. Donc par la suite, on va présenter le projet aux gens qui doivent donner les approbations, et on va compléter.

Nous autres, notre objectif qu'on essaie, c'est de se rendre fonctionnel pour l'année 2003.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Une dernière question, monsieur Lebel.

Le carrefour étagé, dénivelé, proposé à l'intersection de la 185 et de la route de La Plaine, qui est dans votre ville, sur votre territoire, j'imagine que vous avez participé, au cours de l'évolution de sa conception, aux discussions avec le ministère des Transports, vous avez été consultés en cours de développement?

**PAR M. PIERRE LEBEL:**

Dans le cours de la conception, les gens du ministère des Transports sont venus nous rencontrer à plusieurs reprises, pour valider le concept et s'assurer que ça ne créait pas d'handicap futur sur le développement éventuel de la ville.

D'ailleurs, lorsqu'on a eu les premiers pourparlers, on s'est tout de suite assuré, on était en processus à ce moment-là de révision du plan d'urbanisme, d'inclure cette nouvelle façon de voir l'intersection avec notre plan d'urbanisme.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je n'ai pas d'autres questions, monsieur Lebel, merci beaucoup.

**PAR M. PIERRE LEBEL:**

Merci.

---

**CLUB DE L'ÂGE D'OR DE SAINT-ANTONIN**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'inviterais maintenant la porte-parole du Club de l'Âge d'Or de Saint-Antonin.

Bonsoir madame, vous êtes madame Thérèse Bossé, c'est ça?

**PAR Mme THÉRÈSE BOSSÉ:**

C'est ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors je vous écoute, madame Bossé.

**PAR Mme THÉRÈSE BOSSÉ:**

LECTURE DU MÉMOIRE.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci madame Bossé.

Également quelques petites questions.

Votre club représente combien de membres, approximativement?

**PAR Mme THÉRÈSE BOSSÉ:**

Deux cent soixante (260).

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bon. Ça veut dire qu'ils sont répartis sur à peu près tout le territoire?

**PAR Mme THÉRÈSE BOSSÉ:**

Oui, oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et ils ont accès à la 185 par toutes les intersections?

**PAR Mme THÉRÈSE BOSSÉ:**

1er Rang, 2e Rang et le 3e, oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et votre position semble très claire, vous appuyez le projet et souhaitez qu'il se réalise le plus tôt possible, ce que je crois comprendre?

**PAR Mme THÉRÈSE BOSSÉ:**

Tel que présenté, oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, madame Bossé.

**PAR Mme THÉRÈSE BOSSÉ:**

Bonsoir.

---

**ROGER PLANTE**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'invite maintenant monsieur Roger Plante.

Bonsoir monsieur Plante. Je vous écoute, monsieur Plante.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Bon, dans le cas qui nous intéresse, au niveau du BAPE, OK, je pense que c'est une étude, OK, qui va se faire d'une façon objective, tenir compte de toutes les données qui nous sont présentées, mais il faut tenir compte aussi des données qu'on nous donne pas, qu'il faut tenir compte.

Si on parle de la rivière du Loup, on dévie, OK, en partant, un ruisseau qui existe déjà, qui déborde à tous les printemps.

Si on parle, OK, du viaduc qu'on veut faire au boulevard de La Plaine, oui, il y a un côté sécuritaire de ce côté-là, mais il y a une chose qu'on n'a pas dit, c'est que le viaduc surélevé, on en a déjà un à Fraserville et l'hiver, on se ramasse, il vient sur la glace bleue, parce qu'il est aux vents dominants.

Ça fait que celui-là du boulevard de La Plaine va faire exactement la même chose, il va être surélevé, avec une pente en descendant de chaque côté. C'est évident qu'il va y avoir des accidents qui vont se provoquer aussi là.

Il faudrait pas se ramasser qu'en essayant de faire des routes pour éviter des accidents, qu'on crée un autre problème. Il faut tenir compte, dans qu'est-ce qui nous a été montré sur les plans, toutes les descentes sont courtes, ça veut dire que la pente va être assez prononcée.

Et puis on sait très bien, OK, pour ceux qui circulent, que l'hiver, quand le mauvais temps poigne, ça vient assez coulant, ce coin-là.

Si on continue, OK, en montant au niveau de la 185, on parle de viaduc pour Premier Tech, à un moment donné, on nous dit, pas de viaduc, un viaduc, OK, il faut tenir aussi que si on déboise du côté ouest, ça va nous amener des problèmes au niveau, OK, parce qu'on sait que la tourbe, c'est polluant, parce que ça fait des particules dans l'air, je pense que c'est à tenir compte de ça.

Si on continue à monter au niveau du 1er Rang, le 1er Rang, moi, il y a vingt (20) ans, au 2e Rang, il y a vingt (20) ans, j'ai ramassé un jeune de vingt et un (21) ans qui a brûlé dans son char, et ça en est un parmi tant d'autres.

Il y a des croix sur le long du chemin, il y en a des fraîches, il y en a des plus vieilles, et je pense qu'il y a pas quelqu'un, qui est dans la salle ici, qui connaît pas quelqu'un qui est décédé sur cette route-là.

Qu'est-ce qu'il faut faire attention, dans qu'est-ce qu'on nous propose, c'est d'être capable de nous faire un chemin sécuritaire.

Quand on tombe au niveau de la hauteur du 1er Rang, on nous présente encore des plans, on nous parle à un moment donné qu'il y aurait peut-être vingt-cinq-trente mètres (25 m-

30 m) entre les deux (2) voies, je pense que c'est pas de la pelouse qu'on a besoin dans ce coin-là, c'est une route sécuritaire.

Je pense que vous puis moi, on a vu assez de routes dans notre vie que ça peut être fait d'une façon conforme.

Tantôt, on a entendu dire des gens qui souhaitent une route sécuritaire, conforme. On tombe au 2e Rang, à l'heure actuelle, on veut je pense déplacer un problème par un autre.

À l'heure actuelle, c'est traverser la 185 qui est un problème, qui en est un vrai. Mais il faut tenir compte qu'on va créer, par ceux qui sortent, OK, qui viennent de Rivière-du-Loup, en sortant pour prendre le 2e Rang de Saint-Antonin, il faut tenir compte, et puis le ministère des Transports nous l'a confirmé ici, qu'en sortant de la 185 vers la paroisse, OK, le village, entre la rue du Carrefour et la 185, normalement c'est cent cinquante mètres (150 m), leurs normes, on parle bien de leurs normes, pas de mes normes et de vos normes, on parle des normes du ministère des Transport, c'est cent quelques mètres, à l'heure actuelle, on nous dit qu'on a quatre-vingt-cinq mètres (85 m), qu'on n'est pas dans les normes.

Et puis là, on leur parle d'ôter un peu de pelouse pour donner une chance de se mettre conforme, et puis là, on nous dit que ce serait peut-être moins beau. J'aimerais mieux que ce soit un petit peu moins beau et qu'on ait une distance de réaction plus sécuritaire, OK. Parce qu'ils ont l'air à tenir à la pelouse et pas à peu près, là.

Et puis je pense que le plus gros point, et je pense que là-dessus, j'en démordrai pas, c'est quand on tient, OK, une audience publique comme on tient là, et qu'on se déplace, j'aimerais que le ministère des Transports nous présente un projet dans l'ensemble de la municipalité, qui couvre l'ensemble de la municipalité de Saint-Antonin.

Parce que je pense que tout le monde, de bonne foi, est en train de s'apercevoir aussi qu'on va se faire avoir, parce que les plans et devis qui nous sont présentés dépassent, OK, d'une couple de cent mètres le 2e Rang. À ce moment-là, ça ne couvre même pas la moitié du territoire de Saint-Antonin.

Ça fait que l'autre bout, on va être desservi comment? Il y a des conséquences à nous présenter rien qu'une partie du tronçon qu'ils veulent faire.

D'abord, tout le monde sait que le gouvernement veut faire un quatre (4) voies. Bien, qu'on fasse nos devoirs comme il faut et qu'on nous fasse un tracé, qu'on nous présente un tracé à la longueur. Parce que, veut veut pas, il va y avoir des routes de desserte en quelque part, là, et ça va déranger du monde.

Ça fait que, qu'on joue pas à la cachette ici à soir, qu'on nous présente des plans qui sont conformes, et puis sur l'ensemble de la municipalité, qu'on soit capable de porter jugement sur l'ensemble du territoire de Saint-Antonin.

Parce qu'au début, quand on a commencé, bon, les représentants du ministère des Transports sont venus nous dire qu'il y aurait pas de viaduc au 3e. À un moment donné, ça a changé de personnage, ah là, il y en avait un. Là, on n'était plus certain.

Avec des plans, monsieur Labrie, on se trompe pas. On pourra pas dire, bien là, on aurait bien dû! On est mieux de demander des plans.

OK, si on veut être à l'écoute de l'environnement, il faut qu'ils nous présentent des plans sur l'ensemble de la municipalité, parce qu'il y a autant de gens qui dépendent, que ça change les données de la route.

Même si on nous dit, non, non, oui, oui, ça change les données. Parce que quand on fait une étude de quelque chose, on la fait globale ou on la fait pas du tout.

Et puis je pense que là-dessus, c'est pas une question, on demande pas des audiences publiques pour le plaisir de regarder un projet. Parce qu'on croit que le projet dans son ensemble est mal présenté.

Il doit y avoir des raisons, là, pourquoi que c'est pas présenté dans son ensemble. Peut-être que vous puis moi, on sera pas là aux prochaines audiences pour ça. Mais moi, je tiens à continuer à exiger que le ministère des Transports nous présente un projet global sur le territoire de la municipalité de Saint-Antonin.

Parce que, veut veut pas, il y a des conséquences au niveau environnemental, OK, des chemins de desserte qui vont se faire, des bouts de chemins qui vont se fermer, il y a des gens même, OK, qui étaient ici dans la salle, que ça va faire trois (3) fois qu'ils sont expropriés, là.

Et avec qu'est-ce que le ministère des Transports s'enligne, ça va être une quatrième fois, là. Ça fait que je pense qu'une personne qui est expropriée quatre (4) fois, il faut croire que les plans étaient pas corrects tout de suite.

Ça fait que c'est ça que je voudrais corriger, c'est juste ça que j'avais à dire.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Plante.

Donc en résumé, pour vous, le ministère des Transports a mal fait ses devoirs, vous remettriez le projet sur des tablettes pour recommencer un projet plus global, qui englobe tout le territoire de Saint-Antonin?

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Bien écoutez…

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est à peu près ça…

**PAR M. ROGER PLANTE:**

… le gouvernement lui-même l'a dit que ça presse de faire une route à quatre (4) voies, jusqu'à Edmundston. C'est pas moi qui le dis, là.

Je le sais, moi, ça fait longtemps. Ça fait que, partir de là, que le ministère des Transports se mette là et puis qu'il nous présente un plan.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'ai pas d'autres questions, merci monsieur Plante.

**PAR M. ROGER PLANTE:**

Je vous remercie infiniment, monsieur.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

---

**LA GARDE DE SAINT-ANTONIN INC.**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'invite maintenant la Garde de Saint-Antonin. Monsieur Réginald Sirois.

Bonsoir monsieur Sirois.

**PAR M. RÉGINALD SIROIS:**

Bonsoir monsieur Labrie.

Nous avons eu une réunion de la Garde de Saint-Antonin, et nous avons fait une résolution!

LECTURE DE LA RÉSOLUTION.

LECTURE DU MÉMOIRE.

Toute la population de Saint-Antonin attend avec impatience les bonnes nouvelles que nous allons recevoir du gouvernement. J'espère que tout va se réaliser prochainement.

Merci de votre attention et de votre collaboration.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Sirois.

Une couple de questions également pour comprendre un peu ce que c'est que votre organisation.

La Garde de Saint-Antonin, ça comprend combien de membres?

**PAR M. RÉGINALD SIROIS:**

On est vingt-sept (27) membres.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vous avez quoi comme activité principale?

**PAR M. RÉGINALD SIROIS:**

Bien, on a une soirée temps en temps, et puis on fait, on a des bingos.

Et puis le service de l'église, en même temps. On fait des quêtes d'église et tout ça, on s'organise avec ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vous appuyez le projet également dans son intégralité?

**PAR M. RÉGINALD SIROIS:**

C'est ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vous souhaitez également que ça se réalise le plus tôt possible?

**PAR M. RÉGINALD SIROIS:**

Très prochainement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Sirois.

---

**SOCIÉTÉ SAINT-JEAN-BAPTISTE DE SAINT-ANTONIN**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'invite maintenant la Société Saint-Jean-Baptiste de Saint-Antonin.

Alors vous voulez vous identifier, monsieur?

**PAR M. CLAUDE SOUCY:**

Oui, certainement. Claude Soucy.

Nous, nous appuyons définitivement, c'est suite à la demande du Conseil municipal de Saint-Antonin, ils nous ont demandé de faire une résolution à l'effet que nous étions d'accord avec le projet de viaduc et de remaniement, autrement dit, de la 185 à la hauteur de Saint-Antonin-Rivière-du-Loup.

C'est sûr que ce sont des choses qui sont vitales, il faut en venir à ça, et rapidement.

Il y a, depuis l'ouverture, depuis son ouverture, la 185, on a connu beaucoup de décès, beaucoup d'accidents, je circule, moi, régulièrement sur cette route-là, et puis il faut être avisé.

Pour pouvoir embarquer sur la 185, surtout pour les gens de Saint-Antonin, quand ils veulent se diriger vers Rivière-du-Loup, et aussi pour en sortir, parce que ça roule et puis c'est vraiment dangereux.

Ça fait que je pense que l'extrait de résolution, vous l'avez, j'ai pas à lire ça je pense bien.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça a été déposé, effectivement, oui.

**PAR M. CLAUDE SOUCY:**

C'est ça. Ça fait que!

LECTURE DU MÉMOIRE (page 2, "En conséquence").

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Soucy.

Je crois comprendre que c'est pas de votre initiative, c'est une suggestion des autorités municipales?

**PAR M. CLAUDE SOUCY:**

C'est un avis un projet, effectivement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous me permettrez d'apporter un rectificatif à votre mémoire, à l'attendu numéro 2. Vous dites :

"Attendu que deux (2) personnes et un groupe de citoyens ont déposé une plainte auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le projet du ministère des Transports."

Je voudrais indiquer que, d'abord, ce ne sont pas des plaintes, personne a porté plainte, ce sont deux (2) personnes qui ont présenté une requête en audience publique et un groupe de citoyens a présenté une requête en médiation. Donc, c'est complètement différent, ce ne sont pas des plaintes, ce sont des requêtes telles que prévu par le processus, par la réglementation, pour demander des audiences publiques.

Une autre petite question peut-être, combien de membres composent la Société Saint-Jean-Baptiste Saint-Antonin, monsieur Soucy?

**PAR M. CLAUDE SOUCY:**

On est trois cents quelques membres.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Trois cents quelques membres?

**PAR M. CLAUDE SOUCY:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vos activités principales?

**PAR M. CLAUDE SOUCY:**

Nous autres, la Société Saint-Jean-Baptiste, on fait des activités si on peut dire sociales.

Le but de la Société Saint-Jean-Baptiste, c'est une compagnie d'assurances, on vend si vous voulez de l'assurance vie, et puis les buts de la Société, c'est d'aider le français, autrement dit pour avoir une meilleure langue, d'appuyer si vous voulez certains – comme exemple, vous allez prendre au niveau des écoles ou du scolaire, là, comme les cours, pas au secondaire mais surtout au primaire qu'on fait à Saint-Antonin, ça fait qu'on organise des concours de français, et à partir de là, bien, il y a des bourses qui sont remises.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc c'est un organisme à but non lucratif?

**PAR M. CLAUDE SOUCY:**

Exactement.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Qui vient en aide à la communauté locale.

**PAR M. CLAUDE SOUCY:**

Exact, oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, monsieur Soucy.

**PAR M. CLAUDE SOUCY:**

Très bien!

---

**SOCIÉTÉ SAINT-JEAN-BATISTE, DIOCÈSE SAINTE-ANNE-DE-LA-POCATIÈRE**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'inviterais maintenant un dernier intervenant avant la pause, la Société Saint-Jean-Baptiste du diocèse de Sainte-Anne-de-la-Pocatière.

Bonsoir monsieur.

**PAR M. CLAUDE LEBLOND:**

Bonsoir monsieur Labrie.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous êtes monsieur Claude Leblond?

**PAR M. CLAUDE LEBLOND:**

C'est ça, directeur général de la Société Saint-Jean-Baptiste diocésain.

Je veux pas avoir l'air d'un extra-terrestre en cette assemblée, c'est simplement comme mon prédécesseur vient de le dire, qui est une société locale, on en a vingt-neuf (29) dans le diocèse, on a environ neuf mille huit cents (9800) membres et évidemment, on vit de la micro-assurance, conformément à la Loi 188, qui est en plus une assurance de dépannage, la journée même du décès. C'est ce qui nous caractérise.

Ça, c'est notre moyen de financement, parce qu'on reçoit pas de subvention de qui que ce soit, en aucune façon.

Et nos actions sont évidemment sociales, éducatives, dans les écoles. Nous, on travaille au niveau cégep, secondaire et élémentaire en plus, aussi, au niveau du français, au niveau des autres provinces.

Si on a décidé de prendre position, c'est parce que le problème de la route 185 nous préoccupe directement, parce qu'on a vécu l'avant route 20 et l'après route 20, dans le diocèse.

Dans les années 68, de façon générale, la population estimait qu'entre Lévis et la frontière du Nouveau-Brunswick, il y avait environ cent (100) morts par année.

Nous, évidemment, par le régime d'assurance vie, l'important de ça, c'est ça qu'est notre source d'information, on était regroupé avec dix-huit (18) autres sociétés dans un pool commun, pour financer les décès accidentels entre autres, et notre territoire était toujours dans le rouge. Alors que théoriquement, on serait supposé de dégager un surplus de cinquante pour cent (50 %).

Dès que la route 20 a été ouverte jusqu'à Rivière-du-Loup, on est non seulement redevenu aux normes provinciales, mais on est légèrement inférieur aux normes provinciales,

compte tenu que dans la région de Kamouraska, une bonne partie de notre territoire, il y a à peu près pas de routes parallèles entre le fleuve et la forêt. Donc la route 20 devient un axe routier de très grande importance.

Alors c'est ce qui nous permet de conclure statistiquement que l'ouverture d'une autoroute donne des résultats très certainement mesurables et quantifiables, au niveau statistique. Ça change du noir au blanc, en l'espace de douze (12) mois.

Et c'est cette préoccupation-là, moi je suis quelqu'un qui voyage aussi régulièrement pour aller soit sur la piste cyclable ou encore aller faire du ski au Mont Ferland, etc., et c'est une route – d'abord, on a parlé tantôt de vents dominants.

Pour avoir enseigné toute ma vie en agriculture, dont génie rural, on sait qu'est-ce que c'est un vent dominant. La route 185, comme toutes les routes nord-sud au Québec, sont toujours traversées, si le vent est pas d'ouest, il est d'est. Mais de toute façon, il est toujours perpendiculaire à l'axe de circulation.

Donc forcément, et avec ici la frontière de la route Saint-Honoré, tout ça, donc on atteint le sommet au niveau élévation, on part d'ici, de Rivière-du-Loup, c'est beau et il y a toujours une petite tempête de neige dans Saint-Honoré.

Ceux qui font la route le savent, l'hiver, donc c'est une route extrêmement dangereuse. Et socialement, on considère qu'il y a un coût de vies humaines qui est inacceptable.

D'autant plus, comme on le cite, j'appelle pas ça un mémoire, c'est plus un texte déposé, entre la frontière de l'Ontario et la frontière du Nouveau-Brunswick, il reste cent kilomètres (100 km) de routes insécures et non finies.

La question qu'on se pose, et que personne ne comprend dans le territoire, c'est pourquoi, pourquoi qu'il y a cent kilomètres (100 km) qui n'est pas fait, alors que tout le reste est fait. Pourquoi qu'on traverse le Québec sécuritairement, bien sûr qu'il y a des accidents sur la 20, mais ça, c'est la loi de la moyenne, mais ici, la moyenne, elle s'applique pas.

Il y a des décès, encore tout récemment, je pense que tout le monde lit les journaux, les jeunes du Nouveau-Brunswick, des fois c'est des gens d'ici, on en a des membres à Saint-Antonin et on en perd régulièrement aussi, c'est pas une question monétaire, c'est une question simplement humaine. Et aussi de l'impact que tout ça a sur les familles, les impacts de désintégration de familles, des impacts financiers, on rupture des vies.

Et puis quand je parle des vies, c'est pas seulement de ceux qui décèdent, c'est tous ceux qui tournent autour de la personne qui est décédée.

Alors nous, on trouve inacceptable que cette route-là demeure, et la portion Rivière-du-Loup et Saint-Antonin, puisque c'est celle qui concerne le débat de ce soir ou les discussions de ce soir, ça fait partie, c'est un premier pas dans le reste.

Et pour nous, c'est tellement urgent de simplement trouver une solution sociale à ce qui se passe qu'en aucune façon, on ne veut que le projet soit retardé, et c'est le but principal de notre intervention ici.

Ce n'est pas de juger les propos de qui que ce soit, mais c'est de faire en sorte que cette route-là soit la plus sécuritaire possible, dans le délai le plus vite possible.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et le projet qui était soumis par le ministère des Transports vous convient totalement?

**PAR M. CLAUDE LEBLOND:**

Vous savez, j'ai passé ma vie en technologie et en génie, et puis quand on fait un projet, il y aura toujours des inconvénients à un projet.

Donc qu'est-ce qui fait qu'on mesure la qualité d'un projet, c'est les avantages versus les inconvénients. Quand on fait quelque chose, on dérange toujours quelqu'un, on dérange toujours une situation.

Mais pour connaître par exemple les intersections dont il est mentionné ici ce soir, quand on va au village de Saint-Antonin et qu'on sort de ce village-là à moindrement une heure de pointe qui s'ajoute au trafic normal, qui est lourd, parce que les camions qui voyagent vers le Nouveau-Brunswick – il faut penser, là, qu'on relie quatre (4) provinces maritimes. Et comme disent les gens de Moncton, les cinq (5) provinces maritimes, parce qu'eux autres incluent les Îles-de-la-Madeleine dans les provinces maritimes.

Rajouter ça au trafic local, on l'a dit tout à l'heure mais c'est un risque, de sortir de Saint-Antonin.

Alors c'est pour ça qu'on appuie le projet. S'il y a des inconvénients, je suis prêt à l'admettre, mais les avantages sont largement suffisants.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

La Société Saint-Jean-Baptiste de Saint-Antonin et puis la Société Saint-Jean-Baptiste du diocèse de Saint-Anne-de-la-Pocatière, c'est deux (2) entités complètement séparées?

**PAR M. CLAUDE LEBLOND:**

On est la seule diocésaine, au Québec, qui est comme une fédération de sociétés locales.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

**PAR M. CLAUDE LEBLOND:**

Au lieu d'être une société unitaire, quand ça a été fondé, étant donné qu'on était un diocèse plus jeune, il y avait déjà des sociétés existantes, donc les vingt-neuf (29) sociétés ont leur charte, leur conseil d'administration, en vertu de la troisième partie de la Loi des compagnies.

Et nous, on est un organisme sans but lucratif qui coiffe ces vingt-neuf (29) sociétés.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors monsieur Leblond, merci beaucoup de votre intervention.

**PAR M. CLAUDE LEBLOND:**

Merci, monsieur.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Nous allons prendre une pause de quinze (15) minutes!

---

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

---

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**CLUB OPTIMISTE DE SAINT-ANTONIN**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors nous allons poursuivre cette partie de l'audience avec le Club Optimiste de Saint-Antonin.

Bonsoir.

**PAR Mme ALINE BOURGOIN:**

Bonsoir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous êtes madame Aline Bourgoin?

**PAR Mme ALINE BOURGOIN:**

Exactement, présidente du Club Optimiste de Saint-Antonin.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors on vous écoute, madame Bourgoin.

**PAR Mme ALINE BOURGOIN:**

Aussi, c'est une résolution d'appui à la municipalité.

LECTURE DU MÉMOIRE.

Voilà, monsieur Labrie.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Bourgoin, votre position semble très claire, est tellement claire que je n'ai pas de questions à vous adresser.

Merci beaucoup, madame Bourgoin.

**PAR Mme ALINE BOURGOIN:**

Ça m'a fait plaisir.

**CLUB DE MOTONEIGE LES AMIS DE LA FORÊT DE SAINT-ANTONIN**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'invite maintenant le Club de motoneige Les Amis de la forêt de Saint-Antonin.

Bonsoir monsieur.

**PAR M. PAUL-ÉMILE SIROIS:**

Bonsoir.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous êtes monsieur Sirois?

**PAR M. PAUL-ÉMILE SIROIS:**

Oui. Moi, je suis président du Club de motoneige Les Amis de la forêt de Saint-Antonin, dont le club compte cent cinquante (150) membres.

LECTURE DU MÉMOIRE.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Sirois.

C'est pas parce que votre mémoire est court, c'est parce qu'on a un intérêt particulier aux sentiers de motoneige, j'aurais quelques questions. Vous me permettez?

**PAR M. PAUL-ÉMILE SIROIS:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Actuellement, votre sentier coupe ou intercepte, ou traverse la route 185 à la hauteur du Rang 2, c'est bien ça?

**PAR M. PAUL-ÉMILE SIROIS:**

La route Principale, oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et les travaux qui vont être réalisés vont modifier en quoi votre tracé?

**PAR M. PAUL-ÉMILE SIROIS:**

Bien, nous autres, avec le projet, il a été dit qu'il y aurait, sur le viaduc, un espace réservé pour les motoneigistes. Au lieu d'attendre pour traverser, avec le trafic, la 185, bien, en traversant sur le viaduc, on n'a pas ce trafic-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc les accès à votre traverse seront pas modifiés, parce que c'est le sentier qui existe actuellement, c'est ça?

**PAR M. PAUL-ÉMILE SIROIS:**

C'est le sentier. C'est sûr qu'il va y avoir quelques petites modifications à apporter, là, mais avec les changements qu'on va suivre le programme, on va essayer d'avoir le développement voulu à cet égard.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et pour vous, cette voie réservée là, sur le carrefour ou le dénivelé qui va traverser la 185, ça devrait avoir quelle largeur pour que ce soit sécuritaire?

**PAR M. PAUL-ÉMILE SIROIS:**

Pour avoir accès, même avec la surfaceuse pour l'entretien, ce serait préférable d'avoir un minimum d'environ douze pieds (12 pi).

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous avez des liens avec le club des VVT?

**PAR M. PAUL-ÉMILE SIROIS:**

Des liens, à date, on n'a pas à circuler sur les mêmes sentiers, mais pour un viaduc, une traverse de route, il y a toujours des ententes qui peuvent être prises pour traverser, mais on ne peut circuler dans les mêmes sentiers.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'imagine que des membres du club de VTT sont aussi membres du club de motoneige, c'est possible?

**PAR M. PAUL-ÉMILE SIROIS:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous avez discuté de la sécurité, avez-vous eu des rencontres avec le ministère des Transports ou la municipalité, concernant la sécurité de vos traverses, de vos sentiers qui vont traverser sur les nouveaux dénivelés?

**PAR M. PAUL-ÉMILE SIROIS:**

Oui, avec la municipalité, j'ai eu une petite rencontre. Mais c'est à prévoir d'autres rencontres pour établir une traverse qui va être là pour possiblement peut-être longtemps, et puis elle va toujours être au même endroit.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

Je n'ai pas d'autres questions, monsieur Sirois, merci beaucoup.

---

**CAMILLE MAILLOUX R.D.L. INC.**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'invite maintenant le représentant de Camille Mailloux R.D.L. inc., monsieur Michel Bourgoin.

**PAR M. MICHEL BOURGOIN:**

Bonjour monsieur Labrie. Michel Bourgoin, je me présente.

Ici, je représente mon directeur général, parce qu'il ne pouvait pas venir, monsieur Robert Bourdages. Je suis chauffeur pour la compagnie.

LECTURE DU MÉMOIRE.

En vous remerciant. C'est de la part de monsieur Bourdages que je représente.

Maintenant, je chauffe un autobus directement sur le circuit, moi; je traverse la 185 six (6) fois par jour, avec des étudiants, ainsi que monsieur Potvin et monsieur Jean-Eudes Deschênes, qui est assis en arrière, là-bas. C'est lui qui a le circuit qui fait les arrêts sur la 185.

À toutes les fois que je passe, nous autres c'est sur des heures de pointe, et quand je traverse, dans le minimum, j'ai cinquante (50) jeunes à bord. Ça fait que je sais pas si c'est assez important, mais disons que l'avenir, c'est nos jeunes qui vont la faire plus tard, je le sais pas, il va peut-être bien y en avoir un à votre place, de ces jeunes-là, plus tard, ou n'importe où, il peut être maire, il peut même être juge, on le sait pas, médecin.

Moi, je pense que quand on mène ces jeunes-là, qu'on traverse, je sais pas si vous le savez, des fois le cœur nous fait mal, surtout de ce temps-ci, au mois de juin, il faut y penser deux (2) fois. Je vous dis que ça vient vite!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc les temps d'attente, pour vous, aux intersections, sont particulièrement longs?

**PAR M. MICHEL BOURGOIN:**

C'est long, il faut que tu sois patient, il faut pas que tu manques de patience. Vous savez, les accidents, c'est un manque de patience, à un moment donné. Tu dis, ah, j'ai le temps, j'ai le temps. À un moment donné, il est trop tard, tu as plus le temps. Le temps de penser, tu es parti et c'est fini.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc vous appuyez le projet au total?

**PAR M. MICHEL BOURGOIN:**

Nous appuyons à cent pour cent (100 %).

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et que ça se réalise le plus tôt possible, comme vous le dites.

**PAR M. MICHEL BOURGOIN:**

Le plus tôt possible.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Merci beaucoup, monsieur Bourgoin.

**PAR M. MICHEL BOURGOIN:**

Ça me fait plaisir.

---

**REGROUPEMENT DE CAMIONNEURS**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Maintenant, j'invite le groupe de Camionneurs.

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Bonsoir monsieur. Alain Normand, de Alain Normand Transport. Je représente les compagnies de transport de Saint-Antonin.

Le transport commercial et industriel des produits de toutes sortes connaît un achalandage sans précédent sur la route 185. On le sait, cette route qui relie Québec au Nouveau-Brunswick passe par le territoire de Saint-Antonin.

Nous, camionneurs de cette municipalité, utilisons forcément cette route et avons à la traverser quotidiennement. Les risques et dangers sont grands et nombreux, dans un contexte géographique de situation carrefour.

Voilà pourquoi nous tenons à saisir l'opportunité qui nous est donnée de faire connaître auprès du Bureau des audiences publiques sur l'environnement notre plein soutien au projet du promoteur, c'est-à-dire le ministère des Transports du Québec.

Considérant toute la prioritaire question de la sécurité dans le contexte actuel;

Considérant la densité du trafic dans le secteur particulier de Saint-Antonin;

Considérant qu'une visibilité améliorée est nécessaire;

Considérant les attentes souvent prolongées aux intersections du Rang 1 et route 185 et de la rue Principale et route 185;

Considérant que ces délais sont inadmissibles et peuvent doubler, en termes de temps, lors de la période estivale;

Considérant que ces pertes de temps causent indûment des coûts importants et additionnels;

Nous, les soussignés, sommes conséquemment d'avis que le projet présenté et déposé par le ministère des Transports du Québec viendra solutionner les difficultés rencontrées par nous, camionneurs, et surtout améliorer la sécurité des gens.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Normand.

Vous me permettez également quelques questions?

Vous représentez plusieurs compagnies de transport?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Combien, environ? Tous les signataires ici, à votre mémoire?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Oui, oui, monsieur.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'imagine que dans certains cas, il peut y avoir plus qu'un camionneur par compagnie de transport.

Est-ce que vous avez une idée du nombre de camionneurs que ça peut représenter?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Ah, ici, il doit y avoir à peu près tout près peut-être de quatre-vingts (80) camions, dans toute cette gang-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Quatre-vingts (80) camions, OK.

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Nous, ce qui nous préoccupe le plus, c'est toujours la sécurité. Parce qu'un camion qui fait un accident avec une automobile, c'est la mauvaise presse. Et puis nous autres, on sait que quand on est arrêté sur le bord de la 185, mettons au Rang 2 ou au Rang 1, et puis qu'il faut partir vers Edmundston, c'est long avant de prendre la vitesse de croisière, on bloque le chemin.

Et puis en période estivale, quand le trafic est lourd, ça cause des problèmes. Et puis c'est sûr qu'on fait attention, mais une bonne fois, on peut en manquer un char, qu'il y a une automobile qui descend. On peut le manquer, il peut être dans le miroir, dans un angle, il va être derrière notre miroir et on va le manquer, et c'est pas ça qu'on veut. Nous autres, ce qu'on veut, c'est travailler sécuritairement.

On traverse la 185 des fois dix-douze (10-12) fois par jour, c'est de l'attention toujours, toujours, toujours.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et les temps d'attente sont pas à négliger non plus.

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Non, les temps d'attente, en période estivale, surtout les semaines de la construction, parce que le Nouveau-Brunswick, plus ils font de la publicité pour les vacances, plus que la route va être chargée. C'est comme ça que c'est, les plages sont belles là-bas et quand tu y as été une fois, tu y retournes!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Normand, vous transportez des agrégats de toutes sortes, vous représentez plusieurs compagnies.

Est-ce que vous transportez de la tourbe également?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Oui, on transporte beaucoup de tourbe, on transporte beaucoup de pièces d'équipement pour Premier Tech, on transporte le papier pour Soucy.

On se sert aussi du boulevard de La Plaine, beaucoup, beaucoup.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que les compagnies de tourbe ont leur propre transport surtout ou bien si c'est vos membres qui transportent principalement la tourbe?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Les tourbières, entre leurs plans, en vrac, avant que le produit soit ensaché, utilisent leur propre transport. Après qu'il est ensaché, pour aller vers les États-Unis, ou l'Ontario, ou les provinces atlantiques, c'est nous qui faisons le transport.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc les routes principales que vous utilisez, à Saint-Antonin, sont lesquelles?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

On utilise le 2e Rang, le 1er Rang quand on va chez Berger, et le boulevard de La Plaine quand on fait Premier.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc est-ce que le 2e Rang est la route principale utilisée?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Oui. Le 2e Rang, c'est pour l'accessibilité au parc industriel. C'est l'idéal s'il y aurait un viaduc pour le parc industriel, je pense que ce serait logique aussi.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Entre la 185 et le chemin de Rivière-Verte, c'est ça?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Le 3e Rang, est-ce que vous l'utilisez beaucoup?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Pas moi.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais de vos membres, probablement?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Moi, l'été, je vas vous dire ce que je fais l'été, pour éviter de couper la route, on va monter au 3e Rang, on va prendre mettons direction Rivière-du-Loup, et puis on va aller se parker au centre de la route, pour aller virer, pour aller prendre le parc industriel.

Et quand on sort du parc industriel et on veut aller de l'autre côté de la route, on part en montant, pour pas être obligé de couper la voie qui descend, et on monte au 3e, et on traverse.

Ça, on fait ça l'été, durant la période estivale, dans le gros, gros trafic.

Parce que sans ça, des fois on est une demi-heure (½) arrêté. Parce que nous autres, décoller avec un "truck", c'est long, c'est pas comme une automobile. Une automobile, il "watche" et s'il y a de la place un peu, il va passer. Nous autres, c'est pas ça; nous autres, on bloque le chemin.

Nous autres, ça prend quarante-quarante-cinq secondes (40 s-45 s) avant d'atteindre soixante kilomètres (60 km). Ça fait que quand on traverse – et puis prenez comme la compagnie Simpson Sears, eux autres ils mettent deux (2) "trailers", ils travaillent en train routier, deux (2) "trailers " de quarante-huit pieds (48 pi), plus le camion. Ils ont cent dix-cent quinze pieds (110 pi-115 pi) de long. C'est sûr que quand ils traversent la route, ça prend du temps.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Quand vous avez à freiner dans les zones résidentielles, est-ce que vous avez tendance à moins utiliser les freins Jacob?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Oui, les freins Jacob, on n'utilise pas ça dans les villages.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Non?

**PAR M. ALAIN NORMAND:**

Non. Quand on a des employés qui les utilisent, on les avertit, ils sont avertis.

Comme moi, j'ai beaucoup, beaucoup de mon personnel qui demeure à Saint-Antonin, ça fait que c'est leurs voisins qu'ils dérangent, ça fait qu'ils le savent, ils s'en servent pas.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je n'ai pas d'autres questions, monsieur Normand, merci beaucoup de votre présentation.

---

**CLUB LES BÉNÉVOLES DU C.M.L.**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

J'invite maintenant la représentante du Club Les Bénévoles du C.M.L., Club municipal des Loisirs.

Bonsoir madame.

**PAR Mme MONIQUE PARADIS:**

Bonsieur, monsieur Labrie.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous êtes madame Monique Paradis?

**PAR Mme MONIQUE PARADIS:**

Oui. Je viens comme directrice, au nom du Club Les Bénévoles.

LECTURE DU MÉMOIRE.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci madame Paradis.

Vous me permettez également une couple de petites questions?

Vous êtes combien de membres dans le Club Les Bénévoles?

**PAR Mme MONIQUE PARADIS:**

Nous sommes dix (10) membres.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Dix (10). Et vous vous occupez de différentes activités?

**PAR Mme MONIQUE PARADIS:**

Nous autres, on s'occupe aussi des bingos. Quand ils viennent au bingo, ils traversent, ils viennent d'en dehors et traversent la 185.

Je suis à deux (2) maisons du coin de la transcanadienne, et puis là, l'été, quand ils font leur stop, ils sont en avant de la maison!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous êtes pas impliquée dans les activités récréatives extérieures à Saint-Antonin?

**PAR Mme MONIQUE PARADIS:**

Pardon?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous ne vous occupez pas par exemple des activités qui peuvent avoir lieu dans les parcs de Saint-Antonin?

**PAR Mme MONIQUE PARADIS:**

Nous autres, on s'occupe pour la municipalité des bingos.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, uniquement?

**PAR Mme MONIQUE PARADIS:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

Je pense que votre position est très claire, madame Paradis, vous soutenez le projet totalement, c'est bien ça?

**PAR Mme MONIQUE PARADIS:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup. Bonsoir.

**PAR Mme MONIQUE PARADIS:**

Le Club Les Bénévoles, aussi, fait l'inscription pour des camps d'été, pour les enfants.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, bien.

Merci, madame Paradis.

---

**MUNICIPALITÉ DE LA PAROISSE DE SAINT-ANTONIN**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Le porte-parole de la municipalité de Saint-Antonin, monsieur Lucien Bourgoin.

Bonsoir monsieur Bourgoin.

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Bonsoir, monsieur le Président. C'est Léo-Paul Dionne qui va lire le mémoire, s'il vous plaît.

**PAR M. LÉO-PAUL DIONNE :**

Je suis conseiller municipal.

Alors on a préparé un court mémoire à votre intention, concernant ce projet-là, et puis j'aimerais vous le lire, si vous permettez.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

On vous écoute, monsieur Dionne.

**PAR M. LÉO-PAUL DIONNE :**

LECTURE DU MÉMOIRE.

Si vous permettez, je pense qu'au Conseil municipal, à commencer par moi, on mettra jamais assez d'emphase sur la belle et principale caractéristique des viaducs. Ça, ça va faire baisser le niveau d'anxiété considérablement, des deux (2) côtés de la 185, de la part des gens qui attendent très longtemps et très souvent dans leur automobile.

Et deuxièmement, moi je suis quelqu'un qui est très attaché à la dimension humaine et sociale, et familiale des choses, je pense que les deux (2) viaducs projetés, en question, vont venir socialement unifier considérablement les deux (2) secteurs historiques de la municipalité.

Je vous remercie.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Dionne.

J'aurais quelques questions.

Vous faites référence au comité consultatif d'urbanisme qui a été mis sur pied, Comité de réflexion sur la 185, comme vous l'appelez. Vous avez mentionné que vous avez sollicité la participation de chefs d'entreprises les plus touchées.

Est-ce que des citoyens ont été sollicités également, pour participer à ce comité-là?

**PAR M. LÉO-PAUL DIONNE:**

Monsieur le maire pourrait répondre à ça, si vous permettez.

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Oui, les citoyens ont été consultés pour participer, oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et est-ce que c'est le comité dont vous avez fait référence lors de la première partie de l'audience?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous mentionnez qu'une seule entreprise va être déplacée, vous faites référence à Poissonnerie Lavoie, c'est bien ça?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Oui, c'est ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous avez déjà eu des pourparlers avec Poissonnerie Lavoie, pour tenter de les garder dans votre municipalité, de les relocaliser?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Oui, personnellement j'en ai eu, moi. J'ai rencontré deux (2) fois monsieur Lavoie.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et comment ça s'annonce jusque là, les pourparlers?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Ça s'annonce très bien.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous faites référence également à la prolongation de la rue Lévesque, vous dites pour bonifier le projet, qu'une demande a été faite à la CPTAQ, Commission de protection du territoire agricole.

À quel moment la demande a été faite, monsieur Bourgoin?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

La demande pour la rue Lévesque, elle a été faite je dirais au mois de mars-avril, à peu près, là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vous faisiez référence d'ailleurs, lors de la première partie de l'audience, cette rue-là qui a un caractère résidentiel présentement aurait, sur la partie plus au sud, un caractère plus commercial, si j'ai bien compris?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Non. Du côté sud, elle va être résidentielle, mais le côté nord va être commercial. Il y en a pas long qui va être résidentiel.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

OK. Est-ce que vous la voyez comme une voie de desserte pour relier le 1er Rang au 2e Rang?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Ça peut être un peu voie de desserte, qui va aider à nos commerces et à nos gens pour circuler, pour aller au 1er rang. Ça va moins engorger la rue du Carrefour.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous entrevoyez de limiter la circulation du trafic lourd sur cette rue-là, compte tenu qu'elle a quand même un caractère résidentiel?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Sur la rue Lévesque?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Non. Ça, ça va être le trafic lourd.

Mais ça va être sur la rue Principale que le trafic lourd va être interdit; la rue Principale du côté est de la 185.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc il y a quand même une partie de la rue Lévesque qui va être aux prises avec une circulation de trafic lourd, la partie plus au nord, comme vous dites?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous dites que le projet offre aussi l'opportunité et l'avantage pour certains de boucler le réseau d'aqueduc municipal au niveau du 1er Rang.

J'essaie de comprendre comment le réseau va être bonifié. Parce que le 1er Rang et le 2e Rang vont être reliés, et vous allez – parce que le réseau ne relie pas actuellement ces deux (2) rangs-là, est-ce que c'est bien ça?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Au moment où on se parle, la rue Principale, le réseau d'aqueduc, il traverse. Mais au 1er Rang, il traverse pas.

Et puis nous autres, on va le faire traverser pour aller boucler avec la rue du Carrefour.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

OK.

Je le demandais tout à l'heure au représentant du Club de motoneigistes, mais vous avez pas d'entente encore de conclue avec les clubs de véhicules tout terrain ou le Club des motoneiges, pour la circulation sur certaines rues de Saint-Antonin, c'est bien ça?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Au moment qu'on se parle, il y en a pas, mais j'ai parlé avec monsieur Sirois la semaine passée je pense, et puis j'ai dit que le Club des VTT et de motoneiges, que je vais leur envoyer une lettre pour venir rencontrer le conseil, pour voir où c'est que va être leur tracé.

Parce qu'où c'est qu'ils traversent à date, il y a pas de problème. Mais qu'il y ait un viaduc et la rue du Carrefour, du côté sud va être faite, ils peuvent pas rouler, les motoneigistes peuvent pas rester longtemps sur la rue Principale, sur l'asphalte.

Puis je pense que mais qu'on fasse la rue Lévesque, il va falloir qu'il y ait un espace de réservé pour que les motoneigistes passent là, avec les VTT.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je n'ai pas d'autres questions, messieurs Bourgoin et Dionne.

Vous avez des choses à ajouter, monsieur Bourgoin?

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Oui, je pourrais tu rajouter quelque chose?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui, allez-y!

**PAR M. LUCIEN BOURGOIN:**

Merci, monsieur le Président.

Moi, c'est que je voudrais remarquer un peu, en 72-73, quand ils ont fait la 185, ils venaient de couper la municipalité en deux (2). Je pense qu'avec le projet que le ministère nous présente là, on viendrait lier la municipalité ensemble, qu'on vient d'ôter tous les risques de danger d'accident et puis l'attente que les gens ont à passer là.

Parce qu'aujourd'hui, j'ai été au bureau municipal, après dîner. Quand je suis arrivé, il y a une secrétaire qui m'a dit, ça m'a pris quinze (15) minutes pour traverser, à midi, pour m'en aller dîner. Elle a une heure pour aller dîner. Ça fait que s'il y a un autre quinze (15) minutes pour s'en revenir, elle mange un peu sur le nerf, et c'est ça qui fait qu'il y a des gens, à un moment donné, on dit qu'il y a de la rage au volant, c'est parce que le monde, ça attend, ça attend et ça vient que ça perd patience.

Et si on regarde, nous autres, à Saint-Antonin, on a deux (2) centres de loisirs, un qui est au village et l'autre qui est à l'est de la 185. Et je dirais que c'est deux (2) centres de loisirs, ça roule, surtout l'été, même l'hiver.

À toutes les semaines je rencontre notre directeur en loisirs, c'est soit le lundi matin ou le mardi matin, et puis il me parle des activités, mais il y a toujours le problème que les jeunes, faire traverser ça, des jeunes de sept-huit (7-8) et neuf-dix (9-10) ans, faire traverser la 185 en bicyclette, il y a un danger, il peut pas faire traverser ça comme ça. C'est ça qui fait qu'il a des problèmes pour faire des activités.

Parce que souvent, ils font une activité les deux (2) loisirs ensemble, soit qu'ils la fassent à Rivière-Verte ou qu'ils la fassent au village, mais quand ça vient le temps de traverser la route 185, bien là, ça dérange leurs activités, par rapport qu'il y a trop de jeunes en bicyclette.

Pour la municipalité de Saint-Antonin, je pense qu'avec tous les organismes qui ont présenté un petit mémoire à soir, et puis je dirais avec la Ville de Rivière-du-Loup, et puis la

Saint-Jean-Baptiste-de-la-Pocatière, pour moi, des inconvénients, le petit peu d'inconvénients qu'il y a là, avec ce que le ministère nous présente là, je pense que les inconvénients, la population les voit pas. Ils attendent après les deux (2) viaducs.

En 98, quand j'ai arrivé maire, le projet était en discussion, et puis le 1er Rang, il y avait pas de viaduc, c'était coupé.

Et puis j'ai travaillé beaucoup en collaboration avec le ministère des Transports, et puis qu'on en est venu avec le projet qu'on a là. Je pense, moi, que le ministère doit étudier tous les mémoires qu'il y a eus de présentés, et je pense que c'est un projet qui peut pas être refusé, la population l'attend.

Parce que si on regarde, en 97, il y a eu une étude du nombre de voitures qui a passé sur la 185 et le 2e. À venir à aujourd'hui, il y a une augmentation de cinquante pour cent (50 %). Si on recule notre projet de trois (3) ans, dans la période estivale, d'été, des vacances, il va y avoir un moment que ça pourra pas passer.

Je remarquais tantôt le camionneur qui dit qu'il attend des vingt (20) minutes, une demi-heure (½) de temps. C'est un grand besoin, on peut plus attendre, il faut que le ministère mette ce projet-là en marche, pour que ça se décolle le printemps prochain. C'est ce que la population veut.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Le message est bien compris, monsieur Bourgoin.

Merci beaucoup de votre présentation.

Monsieur Dionne, merci.

---

**CHARLES CHOUINARD**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Charles Chouinard, qui désire faire une présentation verbale.

**PAR M. CHARLES CHOUINARD:**

Bonsoir monsieur le Président.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir monsieur Chouinard.

**PAR M. CHARLES CHOUINARD:**

Je représente pas d'organisme, je viens à titre de citoyen, résident de Saint-Antonin, et pour renchérir avec tout ce qui a été dit, j'appuie très fortement le projet tel que présenté par le ministère des Transports.

Et j'ai peut-être quelques observations à vous faire. Entre autres, au mois de mars dernier, nous avons eu une réunion d'information à Saint-Antonin, où le promoteur a expliqué le projet, et si ma mémoire est bonne, je pense qu'il y avait des représentants du BAPE, je pense. Je l'affirme pas mais bon!

Et il y avait au-delà de cent (100) personnes présentes, et ce soir-là, à l'exception des requérants qui ont demandé des audiences ou la médiation, tout le monde au complet, les cent quelques personnes, étaient d'accord, sans réserve, avec le projet. Je pense que c'est indiscutable.

Et ce soir, par contre, j'ai une observation et une inquiétude sur la proposition de monsieur Hervieux, à l'effet…

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, c'est pas dans les règles qu'on commente les positions, ou les mémoires de d'autres personnes. D'accord?

**PAR M. CHARLES CHOUINARD:**

OK, mais je pense que c'est pertinent. À l'effet de couper le 2e Rang et de le détourner par une voie de desserte, pour passer sur les escarpements rocheux. Je trouve ça impensable.

C'est pas pour rien qu'à Saint-Antonin, on appelle ça la rue Principale, c'est que tout le trafic afflue là, et ce serait catastrophique qu'on bloque le 2e Rang, et qu'on le détourne.

Et je suis convaincu que l'immense majorité de Saint-Antonin serait pas d'accord avec ceci, à l'effet que le 2e serait bloqué. Ce serait impensable.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord.

**PAR M. CHARLES CHOUINARD:**

Donc, je réitère mon appui, et je pense qu'auprès de la population de Saint-Antonin, c'est un très large consensus qui est favorable, je dirais même un très, très large consensus. Il y a pas de doute là-dessus.

Ce que les gens de Saint-Antonin souhaitent, devant l'urgence de la situation, c'est que le projet se réalise dans les meilleurs délais, et ce que les gens ne souhaitent pas, c'est qu'il y ait d'autres mesures qui auraient pour effet de retarder le projet. Donc…

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Ça peut pas être plus clair, monsieur Chouinard.

**PAR M. CHARLES CHOUINARD:**

Merci.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup, bonsoir.

---

**RÉAL THIBAULT**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Réal Thibault.

**PAR M. RÉAL THIBAULT:**

Bonsoir monsieur le Président.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir monsieur Thibault.

**PAR M. RÉAL THIBAULT:**

Alors Réal Thibault, de Saint-Antonin. J'y réside depuis 1949, l'année que je suis venu au monde; marquez pas mon âge, vous autres, cinquante-deux (52) ans!

C'est assez difficile, je pense, d'émettre d'autres commentaires après ce qui s'est dit ici ce soir, mais je veux juste parler du fond de mon cœur, comme un citoyen de Saint-Antonin, et ce sera pas tellement long.

Je suis père de famille de quatre (4) garçons de dix-neuf (19) à vingt-quatre (24) ans, qui traversent la 185 régulièrement, et j'ai ma jeune mère de quatre-vingt-un (81) ans, aussi, qui est bonne conductrice, qui traverse presque à tous les jours.

Et puis moi, je suis propriétaire d'un salon de coiffure pour hommes depuis trente-quatre (34) ans, ça fait vingt-cinq (25) ans que je suis à Saint-Antonin, alors je parle avec beaucoup de messieurs, de toutes catégories d'âge, des gens âgés, des jeunes, etc., et à toutes les fois qu'on entend dire qu'il y a eu un accident au coin du 2e ou du 1er Rang, je me pose la question : est-ce que c'est un des miens. Et puis si c'est pas un des miens, c'est un d'un autre, un autre père de famille.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est quelqu'un que vous connaissez.

**PAR M. RÉAL THIBAULT:**

C'est toujours, assez souvent, quelqu'un qu'on connaît.

J'ai même, à quelques reprises, intervenu dans des accidents, au niveau du 2e Rang, des gens qui sont décédés là, des gens que je connaissais très bien.

C'est pour cette raison-là je pense, comme citoyen, je crois que le projet du ministère des Transports qui nous a été présenté à la salle municipale, ce printemps, monsieur Loranger était je pense le porte-parole, et quand j'ai vu ce vidéo même qui a été présenté en trois (3) dimensions, je pouvais pas m'imaginer qu'à Saint-Antonin, on pouvait peut-être recevoir un beau projet comme ça.

J'ai été épaté par ce projet-là, et je pense qu'il doit se faire de façon presque intégrale, comme il nous a été présenté.

C'est sûr, comme monsieur disait tantôt, monsieur de Sainte-Anne, il y a toujours des améliorations à faire avec les années, peut-être, ça va se faire au fur et à mesure. Mais moi, comme citoyen, je tiens à vous dire et à réitérer ce soir mon appui inconditionnel au projet du ministère des Transports.

Et j'espère que ça se fera pas dans cinq (5) ans ou six (6) ans, que ça va se faire le plus tôt possible.

Et je pense représenter, étant donné que monsieur Hervieux et monsieur Plante sont pas mes clients, je représente cent pour cent (100 %) de ma clientèle, en disant des choses comme ça.

Je vous remercie de m'avoir écouté. Vous êtes bien gentil! Et j'espère que ça va se faire très vite.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci beaucoup.

---

**GILBERT BOSSÉ**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Gilbert Bossé, s'il vous plaît.

**PAR M. GILBERT BOSSÉ:**

Bonjour monsieur Labrie. Gilbert Bossé, de Excavation Réal Bossé, Saint-Antonin.

Moi, je peux parler en connaissance de cause pour la traversée, j'ai fait un petit calcul tantôt, bien vite, l'année passée j'ai traversé la 185 environ mille cinq cents (1500) fois, mon cher monsieur.

Moi, j'ai un banc de gravier au Rang 3, juste en haut du Rang 2, et puis on la traverse souvent, souvent, souvent, souvent. Nous autres, on a affaire à aller livrer du matériel dans la municipalité ou à Rivière-du-Loup, un peu partout, que ce soit de l'asphalte, du gravier, que ce soit de la terre, un peu toutes sortes de transport en vrac.

Et puis souvent, on fait des excavations dans le parc industriel, qui est situé entre le Rang 2 et le Rang 1, et puis le promoteur, justement, on en parlait encore l'autre semaine, lui il s'organise toujours pour me faire faire des excavations en dehors des vacances de la construction. Savez-vous pourquoi? Parce que les coûts sont plus élevés, au niveau du camionnage.

Parce que nous autres, moi, quand je charge un camion et puis qu'il va dumper, et il faut qu'il traverse la transcanadienne, c'est plus le même délai au mois de septembre qu'au mois de mai. Mais au mois de juillet par exemple, des fois on est obligé d'ajouter un camion, et des fois deux (2) camions, en dessous de ma pelle, pour réussir à me fournir. Pas à cause que je pellette vite, c'est à cause qu'ils ont de la misère à traverser la 185.

Ça fait que ça, ça a des coûts de répercussion pour celui qui se fait construire, ça, dans notre municipalité. C'est plus élevé qu'ailleurs, parce qu'on a affaire à traverser cette route-là, qui est dangereuse.

Et puis même moi, je déménage ma machinerie à cinq heures (5 h) le matin, parce que j'ai peur de la déménager dans le jour. Parce que nous autres, on a des permis de largeur, et puis notre machinerie est plus large, ça nous prend des permis spéciaux, ça fait que quand on arrive pour traverser la 185 ou pour la couper, ou virer en partant du 3 en allant au 2e, c'est des machines qui sont larges, ça fait que moi j'ai peur, ça fait que je suis obligé de partir plus de bonne heure le matin pour aller déménager ma machinerie sécuritairement.

Ça fait que si on calcule tout ça, ça fait que moi, ça me fait des coûts, je suis obligé de me lever plus tôt. Et des fois, je me prive de déménager ma machinerie de jour, parce que c'est dangereux.

Et puis nous, vu que passer sur le Rang 2, on peut pas circuler, ça fait que nous autres, on circule beaucoup sur le Rang 3. Ça fait que nous autres, je sais pas s'ils vont prévoir quelque chose sur le Rang 3, pour nous autres, le trafic lourd qu'on utilise là, parce qu'on peut pas passer sur le Rang 1, on peut pas passer sur le Rang 2, à moins de faire de la livraison locale, qu'on va porter un voyage chez un client.

Mais tout ça pour dire, moi j'ai observé ça ici, à soir, il y a deux (2) personnes qui ont passé, qui ont l'air à vouloir retarder le projet ou ils ont l'air contre le projet, moi je reste dans la municipalité, j'ai trente-six (36) ans et j'ai tout le temps resté là, et puis je parle avec beaucoup de gens parce qu'on est en business, il y a pas personne, on est peut-être proche de quatre mille (4000) de population à Saint-Antonin, et tout le monde sont unanimes à dire qu'il faut que ce projet-là aboutisse en quelque part, ça a pas de mautadit bon sens.

Même nous autres, on perd des entreprises qui viendraient s'installer à Saint-Antonin, dans notre parc industriel, mais ils viennent pas à cause du trafic. Ils vont s'établir à Rivière-du-Loup ou à des places plus sécuritaires.

Ça fait que nous autres, c'est encore des coûts dans notre municipalité, qu'on perd des entreprises, des emplois, des constructions de maisons, ou des familles à cause de la 185.

Ça fait que moi, je me dis, qu'il y en ait deux-trois (2-3) qui sont peut-être pas pour ça, mais à un moment donné, il faut regarder la majorité, sur quel côté qu'elle penche, là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et même s'il y a pas de traverse de prévue, de carrefour dénivelé au 3e Rang pour vous, vous vous dites, il faut aller de l'avant avec le projet tel qu'il est actuellement?

**PAR M. GILBERT BOSSÉ:**

Bien, c'est bien sûr. Ça, il faut pas que ce soit retardé, et ça urge. Et puis c'est un point stratégique, le Rang 2.

Je parlais avec le petit gars du Transcanadien qui est juste sur le coin, les Caravanes 185, sur le Rang 2, et puis le Transcanadien, et puis tu as M.R. Boucher, le petit gars du gaz, il me disait que dans le temps des vacances de la construction, il y a pas une journée, il parle pas d'un accident, il y a pas une journée qu'il entend pas crier des pneus, au quatre (4) coins.

Ça veut dire qu'il y a des accidents, mais on calcule pas les fois que ça a passé proche. Je veux dire, c'est épouvantable, là.

Même, je comprends pas que ce projet-là ait pas abouti avant. Je pense que le ministère des Transports, ils ont un projet très bien présenté, et il faut que ça aille de l'avant. On peut pas passer à côté de ça, là.

Quand vous dites que nous, là, on traverse ça mille cinq cents (1500) fois dans huit (8) mois, c'est pas rien, ça. On parle en connaissance de cause, et on sait qu'est-ce qui se passe là. C'est épouvantable.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Bossé, est-ce que votre entreprise a des réserves, des bancs de gravier?

**PAR M. GILBERT BOSSÉ:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Dans le Rang 3?

**PAR M. GILBERT BOSSÉ:**

Rang 3.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

OK.

**PAR M. GILBERT BOSSÉ:**

Ça fait que, on a affaire à aller là. Et en plus, la compagnie B.M.L., toute l'asphalte qui sort du territoire sort du Rang 3.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc pour la réalisation de son projet, le ministère des Transports a recours à des besoins en gravier, il y a des chances que ça vienne de vos réserves!

Est-ce qu'il y en a d'autres réserves?

**PAR M. GILBERT BOSSÉ:**

Peut-être pas moi, mais B.M.L., sûrement. Et toute l'asphalte, ça va tout sortir de ce secteur-là. Ça fait que ça va être très achalandé, dans ce secteur-là.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Et comment vous allez vous rendre sur les travaux, sur la zone des travaux; par le Rang 3?

**PAR M. GILBERT BOSSÉ:**

Pendant les travaux?

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Oui.

**PAR M. GILBERT BOSSÉ:**

Bien là, j'imagine que là, il va y avoir des exceptions, ils vont ouvrir le Rang 2 ou je sais pas quoi.

Comme on voit mettons à Notre-Dame, ils ont fait des voies de contournement mais à côté, mettons, on appelle ça dans le clos, excusez l'expression, mais ils font des voies de desserte et après ça, ils les redéfont, pour que la circulation soit fluide.

Ça, c'est les compagnies et le ministère des Transports qui s'organisent pour que ça fonctionne. Ça fait que là, les camionneurs, eux autres, ont priorité pour se rendre sur les chantiers, pour que ça avance.

Parce qu'au niveau de l'entrepreneur, il faut pas qu'il y ait trop de retard, parce que c'est des coûts supplémentaires, ça.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Je n'ai pas d'autres questions, monsieur Bossé, merci beaucoup de votre intervention.

**PAR M. GILBERT BOSSÉ:**

Merci.

**FRANÇOIS ROSSIGNOL**

**PAR LE PRÉSIDENT**:

Un dernier intervenant, monsieur François Rossignol.

**PAR M. FRANÇOIS ROSSIGNOL:**

Bonsoir monsieur Labrie. Je viens représenter Usinage F.R., qui est ma compagnie. Je viens vous parler en tant qu'employeur, en tant que citoyen de Saint-Antonin, du 1er Rang; je demeure tout près d'anciennement Armoires et Meubles. Et je viens aussi vous parler en tant que père de famille.

Et puis il y a quatre (4) ans passés, quatre (4) à cinq (5) ans passés, mon frère s'engageait sur l'autoroute 185 à partir du Transcanadien, on va dire, et il faisait un accident qui aurait pu lui être complètement fatal.

Si je recule seulement deux (2) ans passés, mon oncle Antoine Rossignol est décédé, en tout cas tout près du 3e Rang, à Saint-Antonin, en allant vers le Irving.

En tout cas, je crois personnellement que pour la vie d'à peu près tout le monde, ce serait un besoin urgent.

À la compagnie que j'ai, j'emploie à peu près sept (7) employés, six (6) temps plein, deux (2) partiel, et sur cette quantité d'employés là, j'en ai seulement un qui utilise pas la route 185.

Et puis tous sont d'accord pour dire que ça presse, c'est un besoin urgent que la 185, qu'il y ait des viaducs ou quoi que ce soit, pour accélérer les choses, parce que c'est très dangereux.

Et puis de ma compagnie, à partir de mon bureau, et ce que je trouve inacceptable, c'est que je vois souvent passer, parce que ma compagnie est située sur la rue du Carrefour entre le 1er Rang et la rue Principale, ce que je trouve inacceptable, c'est de voir des enfants en vélo qui traversent du 1er Rang à la rue Principale, par la 185.

Je sais pas s'il y a pas moyen de faire rapidement pour créer une voie quelque part, pour qu'au moins les enfants soient pas obligés de faire le tour par le chemin Rivière-Verte ou par la

route de l'Église qui rallonge, en tout cas pour un enfant en vélo, c'est quelques coups de pédales certain.

Et puis en tout cas, certainement, il y a du monde qui disent qu'il y a des inconvénients à ça, exemple, certaines personnes disaient que ça allait avoir l'air du boulevard Décarie, mais si on regarde à Rivière-du-Loup, ils sont capables de faire des peintures sur des murs de roche, dessiner des têtes d'indiens, on est capable de faire quelque chose sur un mur de ciment, je peux pas croire!

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Rossignol, votre entreprise est située du côté est de la 185?

**PAR M. FRANÇOIS ROSSIGNOL:**

Côté ouest, sur la rue du Carrefour.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

OK.

**PAR M. FRANÇOIS ROSSIGNOL:**

Et puis en tout cas, je viens pour dire que l'ensemble de mes employés et moi-même, on est d'accord à cent pour cent (100 %) avec le projet.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous appuyez totalement le projet?

**PAR M. FRANÇOIS ROSSIGNOL:**

Oui.

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci de votre présentation, monsieur Rossignol.

---

**MOT DE LA FIN**

**PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc ça complète les intervenants, et je crois comprendre qu'il n'y a pas de demande de droit de rectification, donc on va conclure la seconde partie de l'audience.

Je vous rappelle que la Commission délibère jusqu'à la remise de son rapport au ministre, au plus tard le 21 septembre de cette année, comme j'ai mentionné plus tôt.

Au nom de la Commission et de son équipe, je remercie tous ceux qui ont participé à cette audience publique, les participants, le promoteur, les personnes-ressources, tous ceux qui, par l'utilisation adéquate de l'examen public, ont permis le déroulement serein, respectueux et courtois de la procédure.

Merci de vous être déplacés en grand nombre de soir.

Je déclare cette deuxième partie de l'audience publique close.

---

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

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.