

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : **M. GEORGES LANMAFANKPOTIN, président**
 M. PIERRE BENOIT, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT DU NOYAU URBAIN DE SAINTE-JULIENNE
PAR LA ROUTE 125**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 4 février 2026 à 13 h 30

Sentier de l'Érable
440, rang Montcalm
Sainte-Julienne (Québec) J0K 2T0
et via Webdiffusion

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 4 FÉVRIER 2026

MOT DU PRÉSIDENT.....	1
QUESTIONS DE SUIVI.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS.....	25
MAIRE DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXIS	
M. Michel Ricard.....	25
MOBILITÉ 125	
M. Germain Majeau.....	37
INTERVENTION CITOYENNE	
M ^{me} Chantal Jetté.....	58
PAUSE	
REPRISE	
MAIRE DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINTE-JULIENNE	
M. Jean-Pierre Charron.....	65
INTERVENTION CITOYENNE	
M ^{me} Huguette Lucas.....	70
MOT DE LA FIN.....	91

SÉANCE AJOURNÉE AU 4 FÉVRIER 2026 À 19 h

SÉANCE DU 4 FÉVRIER 2026
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DU PRÉSIDENT

5 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, bonjour. Bienvenue à cette deuxième séance de l'audience publique sur le projet de contournement du noyau urbain de Sainte-Julienne par la route 125.

10 D'abord, je souhaite vérifier si la représentante de l'initiateur du projet a déposé de nouveaux documents depuis la dernière fois qu'on a discuté. — Madame Bouvier.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

15 Oui, bonjour, monsieur le président. Effectivement, j'aimerais rectifier l'information qu'on vous a donnée hier qu'on a dit qu'on allait vérifier par rapport au nombre de kilomètres de la voie de contournement. Il y avait une erreur, effectivement, dans notre présentation, c'est 3.1 kilomètres la longueur de la voie de contournement.

20 **LE PRÉSIDENT :**

OK.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

25 Ça, c'est une première chose. La deuxième chose, on aimerait vous présenter un petit peu une petite présentation sur les débits véhiculaires prévus avec une évolution, est-ce qu'on peut le faire dès maintenant?

30 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, on pourra revenir dessus, effectivement, parce que nous aussi, on s'intéresserait à quelques chiffres que vous avez utilisés, la façon dont vous les avez utilisés, ça nous intéresserait de comprendre, donc on reviendra dessus.

35 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Parfait.

40

LE PRÉSIDENT :

Merci.

5 Du côté des personnes-ressources, est-ce que des documents ont été déposés? — Oui, madame Parent.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

10 Bonjour, monsieur le président, et bonjour, monsieur le commissaire, Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

15 Nous, on aurait un complément d'information. Au niveau des suivis de la qualité de l'air, on vous a mentionné qu'il n'y avait pas de suivi en exploitation pour la qualité de l'air, toutefois, il y a des suivis qui sont exigés dans des cas majeurs pour les projets routiers pour la phase de construction.

Si vous voulez, il y a une personne ici dans la salle qui pourrait vous donner des exemples de suivis qui ont été exigés, est-ce que vous voulez l'écouter dès maintenant?

20 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, on fait le tour des documents qu'on a demandés.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

25 OK, et revenir par la suite, parfait.

LE PRÉSIDENT :

30 Oui, on reviendra avec vous, comme ça, ça va nous permettre de creuser aussi d'autres petits éléments qui nous intéressaient, en l'occurrence, bien, on reviendra dessus la ligne directrice que vous avez développée et les normes qui sont aussi existantes au niveau du MTMD.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

35 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

40 On va voir comment ces différences-là se parlent entre elles.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. — Madame Chourabi?

10 **M^{me} HELA CHOURABI :**

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

15 Bonjour. Est-ce que vous avez déposé quelque chose après avoir écouté tous les autres, non?

M^{me} HELA CHOURABI :

20 J'ai déjà déposé mon avis pour l'étude d'impact, mais s'il y a des questions, bien évidemment, je serai là pour répondre aux questions.

25 Sinon, bien, je n'allais pas m'étaler sur les secteurs A, C et D, mais vu qu'on en a parlé hier, donc je voudrais quand même souligner des préoccupations surtout pour la zone agricole entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne pour le plan d'intervention, ça ne concerne pas la voie de contournement, c'est vu qu'on en a parlé hier, donc c'est plus ça.

LE PRÉSIDENT :

30 Parfait. Donc, ça fait partie des questions sur lesquelles on va revenir tout à l'heure.

M^{me} HELA CHOURABI :

Oui.

35 **LE PRÉSIDENT :**

40 Mon collègue aura quelques éclaircissements à vous demander et tout à l'heure, on va vous donner la parole pour ça.

M^{me} HELA CHOURABI :

Il n'y a aucun souci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. — Madame Lajoie, est-ce qu'il y a quelque chose à déposer?

10 **M^{me} LOUISE LAJOIE :**

Nous avons déposé hier les différentes présentations un peu décortiquées selon les sujets.

LE PRÉSIDENT :

15 Bien, merci. — Madame Charlot?

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

20 Oui, bonjour, monsieur le président, monsieur le commissaire.

Nous avons déposé, avant la tenue de la première audience, un document pour présenter différents enjeux sur notre territoire, mais rien de nouveau depuis la séance d'hier.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. — Monsieur Morin?

M. JÉRÔME MORIN :

30 Bonjour, monsieur le président. Non, on n'avait pas de document à déposer, donc il n'y a pas rien qui a été déposé depuis la séance d'hier soir.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci.

40 Donc, vous avez compris, on se l'est déjà dit, si éventuellement, vous avez une intervention à faire suite à une explication qui est donnée, n'hésitez pas à nous le signaler pour compléter cette information-là. Nous sommes là dans ce cadre et il est important qu'à la sortie de ces différentes séances que tous, nous ayons une idée, en tout cas, tout à fait complète du projet que nous avons à

l'étude, donc si vous avez de la documentation à déposer, si vous avez un complément à apporter, n'hésitez pas.

5 Cela dit, le registre est maintenant ouvert. Si vous désirez poser des questions, vous pouvez vous inscrire à la table d'accueil à l'arrière de la salle ou pour les personnes à distance, en remplissant le formulaire qui se trouve dans le site Web du BAPE ou en téléphonant au 1-800-463-4732, poste 6.

10 Cet après-midi, comme nous avons essayé de le faire hier, nous prendrons 10 personnes avec priorité pour les personnes qui seront en salle avec nous, et si le temps nous le permet, le registre pourrait être rouvert à nouveau pour permettre à quelques personnes de se réinscrire pour repasser en entendant qu'on aille en soirée.

15 Donc, les personnes intéressées à exprimer leur opinion sur le projet à l'occasion de la deuxième partie de l'audience publique peuvent faire part de leur intention à Kim Maloney, coordonnatrice du secrétariat de la commission d'enquête. Il est aussi possible de la joindre à l'adresse sainte-julienne-route125@bape.gouv.qc.ca, elle vous expliquera les modalités de participation. Toute l'information à ce sujet se trouve également dans le site Web du BAPE.

20 Je tiens à vous rappeler les règles de procédure en audience publique. D'abord, c'est à moi que toutes les questions et les réponses doivent être adressées. Ensuite, je vous demande d'éviter les préambules dans vos questions dans la mesure du possible.

25 Vous aurez droit à deux questions par intervention, cela dit, vous pourrez vous réinscrire, comme je l'ai dit tout à l'heure, pour de nouvelles interventions aussi longtemps que le registre sera ouvert. Et si vous avez des questions par rapport à la participation, aux procédures, n'hésitez pas à voir Kim Maloney ou Véronique Beaulieu pour vous donner de plus amples explications.

30 Enfin, je rappelle que nous ne tolérerons pas les manifestations, les remarques désobligeantes, les propos diffamatoires et les attitudes méprisantes. Donc, je prie les uns les autres de vouloir bien tenir compte de ces règles.

35 Voilà pour le rappel de quelques règles de procédure. Maintenant, nous allons avancer un peu dans nos travaux, et avant d'inviter les personnes qui se sont inscrites, j'aimerais commencer quand même par demander à mon collègue de faire les clarifications dont nous avons besoin pour compléter notre compréhension du projet avec notre collègue du MAPAQ.

LE COMMISSAIRE :

40 Oui, merci. Quelques questions concernant les activités agricoles ou l'impact du projet sur les activités agricoles.

La première question pour l'initiateur, qu'est-ce qui est prévu comme compensation dans les cas où il y a une perte de superficie exploitable?

5 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

C'est une compensation monétaire puisque c'est de l'acquisition que fait le ministère des Transports.

10 **LE COMMISSAIRE :**

Et pouvez-vous nous parler du type de... en fait, quels sont les critères, est-ce que c'est basé uniquement sur les impacts directs, les revenus projetés, quels sont exactement les facteurs qui vont influencer le montant des compensations?

15 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

On va vous revenir parce que je ne suis pas capable de répondre à la question.

20 **LE COMMISSAIRE :**

D'accord.

25 On aimerait savoir aussi, si jamais, en fait, la configuration de l'accès fait en sorte que certaines terres vont être amputées en partie et non pas en totalité, on voudrait savoir si les impacts sur la partie qui va demeurer la propriété des producteurs agricoles vont être pris en considération dans le montant des compensations, s'il vous plaît, dans votre réponse.

30 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Oui, merci.

35 Juste préciser, la partie qui va être amputée, c'est vraiment une petite pointe de terre, donc tout le reste de la terre sera entièrement exploitable encore. C'est 1.9 hectare qu'on prend, mais vraiment, on ne fait pas de morcellement de terre, on prend juste la petite partie qui est à l'extrémité de la terre agricole.

40 **LE COMMISSAIRE :**

Sur une seule propriété?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Sur une seule propriété, oui.

5 **LE COMMISSAIRE :**

D'accord.

10 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Le tracé a vraiment été optimisé pour réduire l'empreinte sur les terres agricoles.

LE COMMISSAIRE :

15 Parfait, merci.

Du côté du MAPAQ, est-ce que le ministère a des critères ou des exigences ou des directives concernant un type de compensation qui doit être prévu dans un cas comme celui-là?

20 **M^{me} HELA CHOURABI :**

En fait, vu que c'est vrai que le scénario qu'ils ont choisi, c'est vraiment le site du moindre impact, ça concerne 1.9 hectare sur la zone agricole qui est décrétée par la LPTAA.

25 Par contre, on parle dans l'étude d'impact d'une compensation financière pour le propriétaire, alors que la terre, elle est louée à une entreprise agricole qui est une ferme laitière qui exploite les terres, c'est une culture annuelle d'après les données du MAPAQ, et on voudrait savoir s'il y aura aussi une compensation sur les cultures ou les rendements en culture pour la locataire?

30 **LE COMMISSAIRE :**

Et est-ce que c'est de l'information qui va être disponible rapidement pour le bénéfice du MAPAQ ou de la commission, selon vous?

35 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Je vais essayer d'aller chercher l'information aujourd'hui.

40

LE COMMISSAIRE :

Très bien, merci beaucoup.

5 Autre question, toujours en lien avec les activités agricoles, vous avez mentionné dans l'étude d'impact qu'une demande d'autorisation à la CPTAQ va devoir être déposée, où en êtes-vous exactement en date d'aujourd'hui concernant cette démarche?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

10

La demande à la CPTAQ a été déposée en même temps pratiquement que notre étude d'impact sur l'environnement, donc mi-décembre à peu près.

15 Nous avons rencontré la municipalité, la MRC et l'UPA parce que ce sont trois organismes qui ont des recommandations à faire envers la CPTAQ. Je vais laisser monsieur Samson-Brais en parler, c'est lui qui s'occupe du dossier.

M. ÉMILE SAMSON-BRAIS :

20

Oui, bonjour, Émile Samson-Brais, biologiste du ministère.

25 La demande d'autorisation auprès de la CPTAQ a été déposée le 12 décembre dernier, donc deux jours après le dépôt de l'étude d'impact, et selon le développement auprès de la CPTAQ, on serait rendus à la deuxième étape qui était la validation de la demande, c'est complété.

25

Il y a eu aussi, je pense, le 22 janvier dernier, une résolution favorable de la part de la municipalité et aussi de la part de la MRC également, je crois, le 24 ou le 26 janvier dernier, donc il ne reste plus que l'UPA à se prononcer pour cette étape-là qui est l'étape 3, analyse par les partenaires.

30

LE COMMISSAIRE :

Avez-vous une idée de la date à laquelle la commission pourrait rendre sa décision? Approximativement, à tout le moins, les délais habituels.

35

M. ÉMILE SAMSON-BRAIS :

Je ne pourrais pas dire. Les délais auprès de la CPTAQ?

40

LE COMMISSAIRE :

Auprès de la CPTAQ.

5 **M. ÉMILE SAMSON-BRAIS :**

Je ne sais pas, il n'y a personne de présent de la CPTAQ.

LE COMMISSAIRE :

10

Madame Chourabi, est-ce que vous êtes familière avec ces délais-là, est-ce que vous auriez une indication?

M^{me} HELA CHOURABI :

15

Je ne peux pas répondre au nom de la CPTAQ, je m'excuse.

LE COMMISSAIRE :

20

Non, je comprends, très bien. — Oui?

M. MATHIEU CÔTÉ :

25

Mathieu Côté de l'initiateur.

Dans des dossiers antérieurs, on peut s'attendre à un délai de 6 à 12 mois à partir du moment où on dépose notre demande, donc en ce moment, on n'a pas plus de délai plus précis que ça, mais on s'attend à un délai maximum de 12 mois.

30

LE COMMISSAIRE :

D'accord.

35

Dernière question pour l'initiateur. Concernant la demande d'exclusion de la zone agricole permanente, est-ce que vous connaissez des décisions antérieures dans des cas similaires qui auraient été acceptées ou refusées, mais qui pourraient être des références, à quoi est-ce qu'on peut s'attendre, selon vous?

40

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je n'ai pas de références en tête. On a fait des demandes d'exclusion pour le contournement de Saint-Lin, on les a eues, on a eu la décision favorable.

5

Là, pour Sainte-Julienne, c'est vraiment une superficie qui est limitée et qui, vraiment, qui ne morcelle pas les terres. Bon, on espère... on a parlé avec l'UPA, on a parlé avec la municipalité, on a parlé avec la MRC, on ne voyait pas de problématiques particulières, donc on espère que ça va être positif.

10

LE COMMISSAIRE :

Très bien, merci.

15

Dernière question, en ce qui concerne cette fois-ci les érablières à potentiel acéricole, on sait qu'il y en a qui sont présentes dans l'aire d'étude, du côté nord du projet en particulier. Est-ce qu'il y a une compensation qui est prévue, bien que les érablières en question ne soient pas exploitées, il n'en demeure pas moins qu'elles ont un potentiel, qu'est-ce qui est prévu du côté du ministère à ce sujet-là dans le cadre du projet?

20

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Ce qu'il faut savoir, c'est que ces érablières à potentiel acéricole sont sur notre territoire, elles sont sur notre propriété, donc il n'y a pas de compensation prévue autre que de replanter des... oui, OK, excusez, il y a une compensation de prévue puisqu'on va couper des arbres, donc on va essayer de replanter des arbres, mais c'est la compensation plus environnementale pour du déboisement et non pas propre à une érablière à potentiel acéricole.

25

LE COMMISSAIRE :

Oui, donc les compensations sous forme de reboisement, on va en parler tout à l'heure, on a plusieurs questions à cet égard-là, donc ça, ça incluait l'impact ou la coupe, en fait, d'érables à potentiel acéricole justement sur votre terrain, sur votre territoire?

30

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Oui.

35

40

LE COMMISSAIRE :

D'accord, merci. Du côté...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Juste pour bien comprendre, est-ce que ça voudrait dire que vous pouvez planter d'autres espèces, c'est ça, ou ça va être du remplacement par des arbres aussi à potentiel... des érablières à potentiel acéricole?

10

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je vais me retourner vers Stéphanie Besner.

15 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

Oui, pour le reboisement, les peuplements qui ont été décrits dans nos études, dans nos inventaires terrain présents et affectés par le projet vont servir de base pour rétablir les proportions et puis le type de peuplement qu'on veut reboiser. Donc, les érablières rouges particulièrement présentes dans le secteur, ça va en faire partie, effectivement.

20

LE PRÉSIDENT :

Merci.

25

LE COMMISSAIRE :

Je me retourne cette fois-ci vers madame Chourabi du MAPAQ pour savoir si les intentions du ministère des Transports répondent aux attentes du MAPAQ?

30

M^{me} HELA CHOURABI :

En fait, bien, ça répond en quelque sorte parce que les potentiels acéricoles ne sont pas situés en zone agricole décrétée ou protégée, donc on ne peut pas trop se prononcer là-dessus, mais on encourage quand même vivement, vu que c'est une activité quand même agricole, on encourage le MTMD de compenser autrement dans d'autres zones, par exemple s'il y a du potentiel acéricole qui pourrait être exploité en dehors de la zone agricole, qui pourrait être exploité par des producteurs qui sont intéressés ou... oui.

40

LE COMMISSAIRE :

Merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. À présent...

10 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Est-ce que je peux ajouter quelque chose? Je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

15 Oui, allez-y.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

20 Je voudrais juste vous rappeler que justement, sur les propriétés qui appartiennent au gouvernement, sur le corridor de prolongement de l'autoroute 25, on a une érablière qui est exploitée, donc qui est louée à un producteur qui fait du sirop d'érable.

LE COMMISSAIRE :

25 Là, vous êtes à l'extérieur de la zone d'étude, entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

30 Oui, tout à fait.

LE COMMISSAIRE :

D'accord.

35 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

On est à l'extérieur, mais on est dans la région.

40

LE COMMISSAIRE :

Oui, d'accord, merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

10 Juste un petit rappel pour les intervenants, à chaque fois que vous intervenez, vous voudrez bien vous représenter pour que la sténotypiste puisse bien noter les choses, merci.

Alors, je vais me tourner maintenant vers madame Parent, MELCCFP, pour le complément sur la qualité de l'air.

15 **M^{me} ELIZABETH PARENT :**

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

20 Pour compléter au niveau du suivi de la qualité de l'air en phase de construction, j'inviterais Valérie Saint-Amant.

M^{me} VALÉRIE SAINT-AMANT :

25 Bonjour, monsieur le président, Valérie Saint-Amant, ministère de l'Environnement.

Donc, hier, il a été question de suivi sur la qualité de l'air. Dans nos réponses, en fait, on a évoqué qu'il n'y avait pas eu de suivi qui avait déjà préalablement été demandé concernant la qualité de l'air. Par contre, il y en a eu dans certains dossiers de route par le passé.

30 Il faut dire quand même que ce n'est pas une situation courante dans les projets de route que d'exiger des suivis de qualité de l'air, on le fait de façon... on l'a fait de façon spécifique dans des cas où il avait été jugé pertinent de le faire spécifiquement dans la phase de construction.

35 Et les deux exemples que je pourrais vous donner pour bien illustrer les cas de figure dans lesquels on pourrait être appelés à demander un suivi, c'est le cas du projet de l'échangeur Turcot, donc on est vraiment dans un contexte complètement différent, très urbanisé, avec une population très dense tout autour et des conditions de travail particulières où est-ce qu'on est dans une ancienne emprise ferroviaire très contaminée, donc il y avait eu des suivis de qualité de l'air qui avaient été demandés pendant la phase de chantier pour s'assurer que la population était bien protégée.

40

5 Puis un autre projet où on a eu une condition de suivi de la qualité de l'air, le réaménagement de la route 112 à Thetford Mines où la nouvelle route était construite à proximité, voire le long d'anciennes haldes stériles minières d'amiante, donc les conditions de chantier, encore une fois, étaient propices à faire remettre en circulation les particules d'amiante et comme il y a de la population aussi à proximité, il y avait un suivi qui avait été exigé pendant la phase de construction pour s'assurer que les travaux de construction de la route ne génèrent pas des conditions dangereuses pour la population.

LE PRÉSIDENT :

10 Merci. Quelques petite questions complémentaires pour mieux comprendre.

15 Est-ce que dans les conditions du projet que nous connaissons maintenant avec des récepteurs sensibles comme la maternelle, puis enfin, il y a une polyvalente et autre qui se trouve dans la zone, et il semble y avoir des préoccupations, est-ce que dans ces conditions-là, vous pensez qu'on a des indices qui pourrait nous rapprocher des deux situations que vous avez évoquées et qui avaient motivé qu'on aille chercher les informations sur la qualité de l'air?

M^{me} VALÉRIE SAINT-AMANT :

20 De prime abord, pour ma part, je ne considère pas qu'on est dans un contexte similaire. Je conviens qu'on a deux milieux sensibles, le CPE et l'école secondaire qui est tout près du chantier, néanmoins, on n'est pas dans un contexte aussi dense et aussi proche et aussi critique en matière de contaminant présent sur les lieux.

25 Encore une fois, je fais référence aux deux cas que je vous ai présentés où il y avait vraiment des conditions propices à générer des contaminants dans l'air par les activités de chantier à cause des conditions de sol qui étaient présents sur place, ce qui ne m'apparaît pas comme étant le même type de conditions, malgré le fait qu'on est à proximité de milieux sensibles, les conditions de sol ne sont pas du tout du même type.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

35 Madame Parent, vous voulez ajouter quelque chose? Je vous voyais prendre des notes, je pensais que vous vouliez ajouter quelque chose. Merci.

J'irais du côté de l'initiateur.

40

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Monsieur le président, Estelle Bouvier.

5 J'ai une précision pour les expropriations pour le territoire agricole. Donc, on indemnise la valeur de la terre en fonction du marché. Le dommage agricole, s'il y a une perte de culture aussi, on peut faire appel à un agronome au besoin pour définir le dommage et plusieurs approches sont possibles pour refaire la situation ou l'indemniser. C'est du cas par cas qui pourra être discuté sur place lors de l'acquisition avec le propriétaire.

10

Normalement, on indemnise le propriétaire et possiblement le locataire en fonction de l'entente en vigueur. Puis l'exproprié a les mêmes droits que tout autre exproprié, c'est-à-dire qu'il peut engager un évaluateur et possiblement un agronome s'il juge que notre indemnité n'est pas suffisante.

15 **LE COMMISSAIRE :**

Je veux bien comprendre, est-ce que vous procédez systématiquement par expropriation ou vous tentez de faire des ententes de gré à gré?

20 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Il y a toujours une première approche avec possiblement une entente de gré à gré et si ça ne fonctionne pas, il y a expropriation.

25 **LE COMMISSAIRE :**

Très bien.

30 Et je profite de l'occasion pour poser une question similaire concernant les autres propriétés qui doivent être acquises, je crois qu'elles sont au sud près de l'entrée, ce ne sont pas des terres agricoles, mais il y a, je crois, six propriétaires ou six terrains qui sont affectés, est-ce que c'est exactement le même principe, c'est-à-dire d'abord et avant tout essayer de faire une entente de gré à gré avant d'envisager une expropriation?

35 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

40 Toujours, puis c'est une propriété ou deux au sud et il y en a aussi au nord. Les propriétaires ont déjà été rencontrés, ils sont déjà informés, mais en temps et lieu, une fois qu'on aura fini l'avant-projet définitif, c'est à ce moment-là qu'on produit les plans qu'on appelle d'acquisition et à ce moment-là, il y a encore une approche par un évaluateur agréé du ministère ou d'une firme qu'on mandate et c'est

exactement la même chose, on approche, on essaie de s'entendre et si jamais vraiment il n'y a pas d'entente, on s'en va en expropriation.

5 Il y a toujours la même chose quand on dit que la personne qui est expropriée ou dont on acquiert les terrains peut lui-même engager un évaluateur pour faire évaluer sa propriété.

10 Ce qu'il faut savoir aussi, c'est que le ministère a émis un avis de réserve qui n'est pas encore finalisé, mais qui va paraître bientôt dans les décrets, pour la terre située au nord du contournement parce qu'on avait rencontré le propriétaire et il était en train de faire un développement immobilier sur cette terre-là, donc pour ne pas qu'il y ait de surenchère, pour arrêter le développement immobilier, on a émis un avis de réserve sur cette propriété-là.

LE COMMISSAIRE :

15 Uniquement sur celle-là?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

20 Sur celle-ci et, je pense, sur des terres de la municipalité qui sont proches aussi.

LE COMMISSAIRE :

Merci pour les précisions.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez dit que vous le faites au cas par cas pour les compensations, ça dépend de...

30 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Oui, ça dépend... bien, il y a toujours une discussion avec le propriétaire pour voir un petit peu c'est quoi, il y a l'agronome qui est engagé, s'il y a lieu, pour voir, bien, c'est quoi le niveau de compensation parce que c'est quoi la culture qui est faite, et caetera, donc c'est vraiment... toutes les mesures sont prises pour que l'indemnité soit juste...

35 **LE PRÉSIDENT :**

40 Soit juste.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

... et qu'on arrive à s'entendre avec les propriétaires.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Mais pour le cas par cas, est-ce qu'il y a des critères objectifs dont vous tenez compte? Parce que si vous dites au cas par cas, je peux présumer que la situation peut être un peu différente d'un propriétaire à un autre, est-ce qu'il y a des critères objectifs que vous avez définis?

10

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Tout ça est fait selon la loi sur l'expropriation et c'est fait par des évaluateurs agréés.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Le débit, la question de débit?

20

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Oui, merci. Donc, je vais céder la parole à Éric Dessureault, il va y avoir une petite présentation qui va vous être partagée.

25

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Éric Dessureault, planification des transports.

30

En fait, ce qu'on aimerait vous présenter, c'est une carte des débits véhiculaires de la zone à l'étude sur les principaux axes routiers. On en a parlé rapidement hier, maintenant, on va vous arriver avec des précisions sur les différents débits véhiculaires.

35

En fait, en réalité, c'est une représentation graphique des débits qui sont déjà présentés dans l'étude d'impact.

La carte va apparaître bientôt.

40

Donc, désolé pour le délai. Ce qu'on peut voir sur la carte, je pense que ça serait intéressant, premièrement, d'expliquer la carte.

On voit le projet qui est en mauve avec les aménagements proposés, ainsi que la route actuelle, la route 125 actuelle qui passe à l'intérieur de la municipalité, c'est le tracé qui est en gris.

5 On peut voir sur la carte qu'il y a trois jeux de données. Les valeurs illustrées dans les cases grises sont les débits véhiculaires de la situation actuelle, donc en 2024. Le DJMA, le débit journalier moyen annuel présenté dans les cases grises, on peut voir que dans la municipalité, on retrouve la valeur du 18 800 véhicules par jour qui avait été présentée hier soir à la séance.

10 Par la suite, vous avez dans les cases... les valeurs dans les cases vertes, c'est les débits véhiculaires suite à l'ouverture de la route de contournement et dans les cases bleues, c'est les débits véhiculaires à un horizon de 25 ans, une fois que la route de contournement va être ouverte.

15 Il y a plusieurs constats qu'on aimerait faire avec cette figure-là qui pourraient expliquer précisément ou en tout cas, qui pourraient mieux expliquer certains choix de conception qui ont été faits par le ministère.

20 Le premier, vous pouvez constater que sur la route 125 actuelle, on est déjà à un débit de 18 800 véhicules par jour. Rappelons-nous que la norme des ouvrages routiers recommande en haut de 10 000 véhicules par jour d'avoir une route à deux voies par direction. Donc, on voit que cette exigence-là a été dépassée largement.

25 Ensuite, on peut très bien voir aussi l'augmentation des débits au fil des ans. On en parlait hier, au niveau de la croissance démographique, l'augmentation de la population active, la vocation de la route récréotouristique qui amène de plus en plus de villégiateurs, ça va augmenter les débits au fil des années, donc on vient atteindre 1.2 % de croissance annuelle.

30 À noter que le modèle de circulation qui a été utilisé tient compte aussi des changements d'habitude de déplacement des usagers, donc le télétravail a été pris en considération dans les modèles de circulation pour obtenir ces données-là.

35 Un autre constat bien important, c'est la répartition des débits entre la route 125 actuelle et la route de contournement. Vous pouvez voir qu'environ 15 % des véhicules du débit vont demeurer, c'est la route 125 actuelle, et 85 %, ça va être de la circulation de transit qui vont utiliser la route de contournement.

40 Ce qui explique très bien les choix qui ont été décidés pour la configuration de la route de contournement, donc à l'ouverture, on est déjà à 17 100 et on va augmenter à 20 800 dans les prochaines années, ce qui explique le fait qu'on a une route de contournement à deux voies par direction avec chaussée séparée, toujours en raison qu'on dépasse le débit, la limite de 10 000 de DJMA, et ce qui explique aussi la configuration des carrefours giratoires.

5 On en parlait hier, à savoir combien de voies dans le carrefour giratoire, est-ce que c'est nécessaire d'avoir plusieurs voies, donc on voit très bien que pour être en mesure d'accommoder les débits et d'avoir une capacité suffisante, on a besoin d'avoir des giratoires avec deux voies dans l'axe principal de la route 125 de la route de contournement.

10 Un autre constat, si on revient à la route 125 actuelle, la diminution des débits est en adéquation avec les besoins exprimés et les objectifs à atteindre dans l'étude d'opportunité. Naturellement, ça va réduire la congestion, mais au-delà de ça, il y a encore plus important, on améliore la sécurité des modes actifs à l'intérieur de la municipalité.

15 Rappelons-nous que présentement, il y a très peu de points de passage pour les piétons, les accotements actuels ne permettent pas d'accommoder les vélos et il y a plus de mille camions lourds qui passent à l'intérieur de la municipalité à chaque jour, donc on va venir soulager grandement la route 125 actuelle en faisant passer en grande majorité les camions lourds sur la route de contournement.

20 Autre point, on va améliorer l'accessibilité aux commerces et aux routes secondaires. Donc, il y a beaucoup de frictions présentement pour être capable d'atteindre les commerces, les virages à gauche, c'est vraiment un mur de véhicules aux heures de pointe, donc on vient diminuer la friction avec les commerces et les rues locales.

25 Un dernier point qu'il ne faut pas négliger, on améliore aussi la qualité de vie des résidents. Donc, en enlevant des véhicules lourds, en enlevant un débit important, on diminue le bruit, la vibration et aussi la poussière qui pourraient être engendrés sur la route 125 actuelle.

30 Au final, simplement pour vous dire, puis ça vient rejoindre les propos du représentant de la municipalité, en enlevant tous ces débits-là, on permet de réaménager la route 125 pour qu'elle soit plus conviviale et plus sécuritaire pour l'ensemble des résidents et ceux qui circulent à travers la municipalité.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci. On a plusieurs questions pour essayer de mieux comprendre.

Déjà, on pourrait commencer par nous éclairer sur l'axe de l'autoroute 25 jusqu'à la route 125, est-ce qu'il y a d'autres... est-ce qu'il existe d'autres tronçons de quatre voies, est-ce qu'il en existe sur cet axe-là, s'il en existe, où est-ce que ça existe, est-ce que vous pouvez nous le préciser?

M. ÉRIC DESSUREAULT :

40 Présentement, sur la route 125, c'est uniquement une voie par direction, chaussée contiguë. Les deux voies par direction les plus près se trouvent au sud, avant Saint-Esprit, et c'est la fin de l'autoroute

25. Par la suite, une fois qu'on emprunte la route 125, c'est seulement une voie par direction, chaussée contiguë, jusqu'à dépasser l'embranchement entre la route 337 et la 125, et même à la jonction de la 341, qui est au nord en allant vers Saint-Donat.

5 **LE PRÉSIDENT :**

OK. Ça m'amène à une deuxième question.

10 On voit qu'en grande majorité, c'est vraiment deux voies qu'on a et ça m'amène à vous demander, mais quelles seraient alors les conséquences si plutôt que d'avoir quatre voies, on opte pour deux voies sur ce tronçon-là sur lequel déjà en majorité on est à deux voies, quelles seraient les conséquences, à votre avis?

15 **M. ÉRIC DESSUREAULT :**

En fait, si on n'est pas en mesure d'avoir deux voies par direction, il y a plusieurs impacts.

20 Premièrement, on ne sera pas en mesure de réduire la congestion, on n'améliorera pas la fluidité, non plus la fiabilité sur le réseau, on va toujours avoir des files d'attente importantes en entrée et en sortie de la municipalité, que ce soit en direction nord le vendredi après-midi ou en direction sud le dimanche dans la journée.

25 L'autre impact important, c'est qu'on n'a pas une zone de dépassement. Comme on l'a dit, tout le long de la 125, présentement, c'est une seule voie, donc si on peut permettre d'avoir un certain tronçon où est-ce qu'on peut avoir un dépassement sécuritaire, dépasser des véhicules agricoles, bien, nous, on pense que ça va être profitable et les gens vont être moins téméraires pour faire des dépassements dans les tronçons en amont ou en aval où est-ce qu'on a identifié des collisions frontales qui sont très dangereuses. Ça fait qu'avoir une zone de dépassement, c'est très important.

30 Aussi, à cet endroit-là, le profil présente des pentes quand même assez importantes, donc s'il y a des véhicules lourds qui veulent monter la pente en direction nord, ils vont avoir une vitesse réduite naturellement, donc d'avoir deux voies permet aux véhicules de dépasser, encore une fois sécuritairement, et de conserver une certaine vitesse de croisière.

35 **LE PRÉSIDENT :**

40 Je comprends bien ce que vous êtes en train de dire, mais en amont et en aval, on a deux voies et au milieu, on va avoir quatre voies, est-ce que les files qu'on est en train de dire qu'on éviterait au niveau de quatre voies, est-ce qu'on ne les retrouve pas ailleurs puisque sur le tronçon, le reste, ça va être des deux voies?

M. ÉRIC DESSUREAULT :

5 En fait, je pense qu'hier, on vous a présenté un peu au niveau de l'étude d'opportunité le plan d'intervention, donc ça va être important de voir les prochaines étapes pour être en mesure justement d'atténuer cet impact-là d'avoir une seule voie en amont et en aval.

10 Par contre, ce qui est important de comprendre, c'est que l'ajout d'une deuxième voie amène un peu plus de capacité sur la route, naturellement, mais ne va pas diminuer les temps de parcours, ce n'est pas l'objectif. En diminuant les temps de parcours, on favorise l'étalement urbain, et ce n'est pas ce qu'on recherche.

15 C'est pour ça qu'on a utilisé des modes de gestion comme un carrefour giratoire qui permet d'avoir un certain contrôle sur les débits et non pas un échangeur où est-ce que là, on aurait une continuité de la circulation. Donc, les giratoires permettent d'avoir un contrôle au niveau des débits qui va permettre justement de garder des temps de parcours en période congestionnée et non-congestionnée qui vont être similaires.

LE PRÉSIDENT :

20 On va... c'est sûr qu'on aura beaucoup d'autres questions, je vais laisser mon collègue faire un peu de chemin avec vous et on reviendra probablement sur le plan d'intervention plus large dont vous avez parlé à trois volets pour que nous, on puisse bien comprendre comment ces trois axes s'articulent vraiment dans votre plan de développement.

25 — Pierre.

LE COMMISSAIRE :

30 Oui, merci beaucoup pour les explications, on se posait beaucoup de questions à cet égard-là.

35 Quand je regardais les chiffres, on voit que les débits sont supérieurs au nord par rapport au sud parce que je présume qu'il y a, à l'est et à l'ouest, des apports de circulation, donc est-ce qu'en améliorant la fluidité -- vous avez peut-être répondu, mais j'ai de la difficulté à comprendre -- en améliorant la fluidité à l'intérieur du noyau villageois, en fait, par la voie de contournement, est-ce qu'on ne va pas juste aggraver le problème au nord, est-ce que le problème va simplement être déplacé au nord, immédiatement au nord du village ou du noyau urbain jusqu'à l'intersection qui mène à Rawdon ou plus au nord, est-ce qu'il n'y aura pas un effet immédiat là?

40

M. ÉRIC DESSUREAULT :

5 En fait, probablement qu'en ce moment, on va déjà connaître cette augmentation. C'est une augmentation qui est naturelle, ce n'est pas en raison qu'on fait la route de contournement qu'on va amener plus de véhicules au nord de la municipalité, donc ce n'est pas la route de contournement qui va engendrer des débits additionnels. En réalité, il va déjà y avoir un accroissement des débits sur cette route-là qui est déjà à capacité, présentement.

10 Est-ce que ça répond un peu à la question?

LE COMMISSAIRE :

15 Oui, j'essaie de visualiser ce que ça veut dire. Oui, les volumes vont rester les mêmes, les conflits de circulation vont rester les mêmes, donc ce ne sera pas pire que c'est aujourd'hui, on va se rendre plus vite au secteur ou au tronçon de congestion, c'est bien ça?

M. ÉRIC DESSUREAULT :

20 C'est exactement ça, on ne détériore pas les conditions actuelles.

LE COMMISSAIRE :

25 Quelques questions techniques puis je ne veux pas être trop pointu, on pourra y revenir par écrit si nécessaire.

30 Vous avez mentionné que vous teniez compte du télétravail, pourtant, ce qu'on lit dans l'étude d'impact, c'est que vous avez utilisé l'enquête origine-destination de 2018, donc avant la pandémie, donc de quelle façon est-ce que le télétravail a été pris en considération?

M. ÉRIC DESSUREAULT :

35 Effectivement, donc la base des données utilisées vient de l'enquête origine-destination, mais après ça, dans le modèle de circulation utilisé, on vient ajouter des paramètres et des facteurs. Donc, on vient prendre en considération d'autres habitudes, d'autres changements au niveau des habitudes de déplacement, dont le télétravail.

40 Donc, ce n'est pas les données brutes de l'enquête origine-destination, mais c'est un travail, c'est un traitement qui a été fait à partir des données de l'enquête origine-destination pour arriver avec un modèle de circulation qui est le plus réaliste possible.

LE COMMISSAIRE :

Basé sur des observations que vous avez faites ailleurs?

5 **M. ÉRIC DESSUREAULT :**

Basé sur des observations sur d'autres routes régionales de même type, de même ampleur.

10 **LE COMMISSAIRE :**

D'accord.

10

Autre question. Quelque part justement dans les DJMA, vous mentionnez que... ou en fait, vous avez utilisé l'hypothèse que 10 % des débits sont destinés au noyau villageois ou émanent du noyau villageois, donc sur les 18 000 véhicules, il y en aurait 10 %, 1 800 qui se destineraient ou qui origineraient du noyau.

15

Le 10 % ne semble pas justifié dans l'étude, on n'a aucune source, aucune information concernant les bases derrière l'hypothèse en question, pouvez-vous commenter, s'il vous plaît?

20

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Je vais prendre la question en délibération, je la note et je vous reviens avec des précisions, des détails à ce sujet.

25

LE COMMISSAIRE :

Merci.

30

LE PRÉSIDENT :

Pour compléter un peu sa question, vous avez parlé de différents paramètres que vous prenez en compte au-delà de ces choses-là, et actuellement, nous sommes quand même dans une tendance à la réduction du temps de télétravail, il y a de nouvelles directives qui commencent à sortir et on doit retourner, donc on peut présumer qu'il va y avoir encore probablement de l'achalandage sur les voies.

35

Quelles conséquences cette nouvelle tendance-là a dans vos prévisions et dans les options que vous êtes en train de faire pour la route?

40

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Habituellement, dans nos modèles de circulation, on essaie d'être le plus conservateur possible, donc on veut avoir les débits les plus élevés, mais réalistes toujours, en étant le plus raisonnable.

5

C'est sûr que les habitudes changent, mais les paramètres les plus importants pour cette route-là, c'est vraiment au niveau de la vocation récréotouristique.

10

Donc, bien sûr, le télétravail fait partie de plusieurs paramètres, mais il y a des paramètres qui sont encore plus sensibles et au-delà de ça, il y a une analyse de sensibilité qui est faite.

15

Quand on fait des modèles de circulation, on incrémente pour voir le seuil qui pourrait être atteint ou avoir justement une idée de la capacité résiduelle d'une route ou d'être capable de gérer les différents carrefours.

LE PRÉSIDENT :

Merci. — Oui?

20

M^{me} HELA CHOURABI :

Bonjour, Hela Chourabi, MAPAQ.

25

Je voulais juste faire une petite rectification. Je suis allée voir sur le site de la CPTAQ, les délais, ça varie entre 4 à 6 mois selon la nature de la demande, en fait, d'autorisation qui est faite.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

30

M^{me} HELA CHOURABI :

Je vous en prie.

35

LE PRÉSIDENT :

Merci à vous aussi. Est-ce que d'autres personnes-ressources voudraient réagir sur les réponses qui nous sont apportées?

40

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

5 Tout ce que je voulais rajouter, c'est qu'il y avait une petite rectification, tant qu'à être dans les rectifications. L'école qui est à proximité, c'est une école primaire et non secondaire, mais je n'ai pas d'informations à rejeter sur ce qui a déjà été dit par le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Merci.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Merci pour la rectification.

15 S'il n'y en a pas d'autres, je vais maintenant appeler Michel Ricard à vouloir bien se présenter à la table des intervenants pour poser ses questions.

Ah, toutes mes excuses, monsieur Ricard.

M. MICHEL RICARD :

20 Voilà.

LE PRÉSIDENT :

25 Merci. Bonjour, bienvenue.

PÉRIODE DE QUESTIONS

30 **MUNICIPALITÉ DE SAINT-ALEXIS**
M. MICHEL RICARD

M. MICHEL RICARD :

35 Bonjour, monsieur le président, vous êtes pardonné.

LE PRÉSIDENT :

40 Merci.

M. MICHEL RICARD :

5 C'est ça, Michel Ricard, je suis maire de la municipalité de Saint-Alexis, aussi membre de Mobilité 125.

On n'est pas directement affectés parce qu'elle ne passe pas sur notre territoire, mais on est quand même beaucoup affectés par rapport au fait que le monde passe au travers de notre municipalité.

10 Donc, j'ai deux questions, la première question a deux volets, deux personnes différentes.

15 La première, c'est est-ce que dans vos débits -- ça s'adresse au ministère des Transports -- vous tenez compte de toutes les autos qui passent ailleurs que sur la 125? Parce que je peux vous dire que le vendredi soir et le dimanche soir, chez nous, c'est des stationnements, ça fait que ça, je voudrais savoir si dans vos débits journaliers, vous avez regardé ce... Pour nous autres, c'est un gros... comment je vais dire ça? C'est beaucoup de problématiques.

20 Puis l'autre question aussi, indirectement pour la santé publique, est-ce qu'ils ont tenu compte aussi la pollution des particules que nous autres aussi, on peut en avoir? J'aimerais ça avoir la réponse là-dessus. Merci.

LE PRÉSIDENT :

25 Donc, on y va avec une question à la fois. — Madame Bouvier.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Oui, tout à fait, je peux vous répondre positivement.

30 Les réaffectations, parce que les gens évitent justement la route 125 dans Sainte-Julienne et trouvent d'autres chemins alternatifs pour éviter la congestion, sont prises en compte, ces débits-là sont pris en compte dans nos projections de débits pour dire que justement, il y a une certaine part de la circulation qui passait ailleurs qui va repasser par la voie de contournement quand il n'y aura plus de congestion, quand on aura retrouvé la fluidité.

LE PRÉSIDENT :

40 OK, donc c'est de cette manière que c'est pris en compte, c'est-à-dire qu'on sait...

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

... qu'il y a un flux qui va ailleurs, vous trouvez une solution de rechange, mais quand il y aura la voie de contournement, ce flux-là va être réorienté?

10 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Ils vont se réorienter tout seuls parce qu'ils sauront qu'il n'y aura plus de congestion, donc ils vont reprendre la route 125 et la voie de contournement de Sainte-Julienne.

15 **LE PRÉSIDENT :**

OK. Ça, c'est une première réponse.

— Oui, vous voulez compléter?

20

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Si la commission me permet, j'aimerais préciser.

25

Il y a un compteur permanent qui est installé au nord de Sainte-Julienne qui permet de capter justement les usagers qui se destinent vers Saint-Alexis ou en... donc, on est en mesure de capter les différents débits, puis c'est avec les compteurs permanents, après ça, qu'on vient équilibrer nos modèles de circulation.

30 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, pour ma compréhension, les simulations que vous avez faites ne portent pas uniquement sur la 125 et les interrelations ou les intersections, en fait, ça comprend le réseau régional?

35 **M. ÉRIC DESSUREAULT :**

Exactement, c'est un modèle régional pour être en mesure justement de bien comprendre les comportements et aussi les débits sur les autres axes routiers qui ont une interaction directement avec la 125.

40

LE COMMISSAIRE :

Et votre modèle, vos simulations vous indiquent une réduction significative du trafic parasite autour?

5

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Il y a certaines routes, si on prend l'exemple le chemin du Gouvernement qui sert de transit pour les gens qui veulent aller vers la 337, en ayant la route de contournement sans congestion, on s'attend à ce que les débits sur le chemin du Gouvernement vont diminuer.

10

Donc, il va y avoir moins de transit vers la rue locale, en raison que les gens vont être bien orientés avec de la signalisation, mais qui va permettre d'utiliser le carrefour giratoire et de prendre la route qui mène vers la 337.

15

Donc, c'est des exemples comme ça qui font que sur le réseau local, il pourrait y avoir des diminutions de la circulation en transit.

LE COMMISSAIRE :

20

Mais à l'échelle régionale, vos simulations vous indiquent une réduction significative, par exemple à Saint-Alexis?

M. ÉRIC DESSUREAULT :

25

On n'a pas... je pourrais vous revenir, je vais préciser avec... je vais le prendre en délibération.

LE COMMISSAIRE :

30

Merci.

LE PRÉSIDENT :

35

Merci. Vous voulez ajouter quelque chose? C'est parfait.

Donc, le deuxième volet de votre question, c'était est-ce qu'on prend en compte les particules fines, c'est ça?

40

M. MICHEL RICARD :

5 C'est ça, c'est concernant, mettons, je sais qu'hier, j'avais entendu le côté avec la santé publique concernant, bon, les particules, la pollution que le nouveau tracé pourrait faire, mais est-ce qu'il y a eu aussi en tenant compte la problématique qu'on peut avoir chez nous aussi, parce qu'avec le monde, le flux d'autos qui passe qui était inhabituel le vendredi soir puis le dimanche, est-ce qu'ils tiennent quand même compte chez nous quand même qu'il y a une pollution à quelque part qu'on n'est pas habitués de voir qui est en train de s'amplifier avec les années.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense que des réponses avaient été apportées hier, mais je vais quand même rediriger la question à madame Bouvier pour voir si vous avez des réponses à apporter. Je pense qu'il y avait des réponses apportées hier, et puis madame Lajoie avait fait une présentation avec une série de recommandations aussi par rapport au projet.

15 Donc, je laisse d'abord madame Bouvier et ensuite, on verra.

20 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Le ministère des Transports ne fait pas de suivi en exploitation de la pollution aux abords des routes.

25 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'était celle qu'on avait eue hier.

30 **M. MICHEL RICARD :**

OK. Mais moi, ça s'adressait plus peut-être à la santé publique hier par rapport à ça voir s'ils tenaient compte aussi, dans notre secteur, t'sais, vu que le monde passe en dehors de la voie présentement, est-ce qu'ils tiennent compte un petit peu que nous autres aussi, on peut avoir de la pollution ou des ennuies par rapport à... vu que le monde passe en dehors du tracé actuel?

35 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Lajoie?

40

M^{me} LOUISE LAJOIE :

Je suis contente que vous la posiez, la question, parce qu'effectivement, je pense, dans mon préambule, ça n'a pas été suffisamment clair.

5

Mais c'est tout à fait exact que lorsqu'on a des considérations au niveau de partir, démarrer, stopper, redémarrer, puis j'avais dit particulièrement les camions lourds, ça amène beaucoup d'échappement et ça amène aussi beaucoup de frictions, alors de particules de poussières et on est tout à fait conscients de qu'est-ce qu'il se passe au niveau de l'embouteillage pour avoir régulièrement pu aussi y être captive.

10

Donc, pour nous, c'était ça l'interrogation, c'est de voir comment on peut améliorer l'impact que ça produit et qui risque de se produire particulièrement aussi dans la phase de construction parce que lorsqu'on fait un chantier comme ça, surtout qu'il y a une phase de construction extrêmement longue de quatre années au total, bien, les gens risquent d'être très incommodés puis on voulait aller travailler ensemble avec vous pour réduire les impacts qui sont occasionnés par ça.

15

Ce n'est pas parce qu'on fait une route à côté qu'elle est plus ou moins problématique sur le plan de la qualité de l'air, puis probablement que d'avoir une affluence régulière règle le problème.

20

Ma considération était pour justement l'école avec les petits enfants et la garderie juste à côté qui se trouve avec un boisé, et les gens qui sont accolés à un boisé qui tout à coup vont perdre ça, ce filtre naturel là, c'est là où on voudrait mettre nos efforts pour demander s'il n'y a pas une possibilité de conserver de part et d'autre de l'emprise, une partie du boisé qui fait cet effet de captage et qui amène, finalement, une filtration, un effet visuel, les effets psychologiques bénéfiques et tout ça. Donc, c'est un peu ça.

25

Et c'était dans ce sens-là aussi que par souci du bruit et par souci pour la qualité de l'air, d'avoir une vitesse qui soit un peu plus atténuée à l'endroit où on a un carrefour giratoire puis après, si on coupe des arbres, pour protéger les personnes qui sont directement accolées au besoin puis qui ne le seraient plus, donc c'est pour cette partie-là qu'on était un peu plus préoccupés, puis évidemment, pour les travailleurs qui vont se trouver en contact avec la silice cristalline et puis les vapeurs de bitume et tout ça.

30

LE PRÉSIDENT :

35

Merci.

40

M. MICHEL RICARD :

Merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Ça clôt votre question?

10 **M. MICHEL RICARD :**

Oui. Bien, je ne sais pas si j'avais droit à une question ou ça faisait deux questions, en tout cas, j'avais comme deux volets, je ne sais pas comment vous le voyez, je peux-tu poser une autre question?

15 **LE PRÉSIDENT :**

À votre avis?

M. MICHEL RICARD :

20 C'est vous le président.

LE PRÉSIDENT :

25 Bien, dites-moi que vous êtes en train de négocier juste une question. Bien, allez-y pour une deuxième question.

M. MICHEL RICARD :

30 C'est pour le ministère des Transports.

35 Hier, il y avait un maire ici qui a montré un petit peu le tracé projeté par le ministère des Transports puis vous savez qu'à Saint-Alexis, il y a déjà eu, dans les années 70, de l'expropriation des terres agricoles puis je vais vous dire, il y en a qui sont encore marqués de ça. C'est un peu comme l'aéroport de Mirabel, un petit peu, à plus petite échelle, puis là, je vois aussi, on est en train d'exproprier encore de la terre agricole à Sainte-Julienne.

40 Je me posais la question, est-ce que vous avez fait, hors de tout doute, la possibilité d'un petit peu, comme il avait été exprimé, de déplacer un peu, de mettre le carrefour giratoire et longer le Cordon pour éviter de couper des terres agricoles.

Je suis moi-même producteur agricole, je sais c'est quoi se faire exproprier une terre agricole, donc je me posais la question s'ils avaient vraiment tout essayé pour essayer de s'en aller dans la zone blanche ou éviter à tout prix de couper une terre?

5 La question, je me la posais, ça a été posé hier, mais je la répète, on dirait que ce n'était pas clair pour moi.

LE PRÉSIDENT :

10 Merci pour la question.

Alors donc, on voudrait savoir quels sont tous les efforts d'évitement que vous avez faits pour éviter les terres agricoles et les conditions auxquelles vous croyez avoir répondu dans cette démarche d'évitement de ce territoire agricole là?

15

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je vais céder la place à monsieur Samuel Trottier, qui est concepteur.

20

M. SAMUEL TROTTIER :

Bonjour, Samuel Trottier, responsable de la conception.

25

En fait, il y a plusieurs facteurs qui ont mené au choix de l'emplacement du carrefour giratoire puis je peux confirmer qu'il y a effectivement des pistes d'optimisation qui ont été faites, par contre, on est limités tout de même par les critères de conception pour l'aménagement des routes en fonction de la vitesse, donc le rayon de courbure qui mène au carrefour giratoire au nord de celui-ci a été maximisé pour prévoir l'emplacement du giratoire afin de limiter les impacts.

30

On peut voir cette optimisation-là en fonction de ce qui a été présenté en consultation publique cet été à la ville de Sainte-Julienne par rapport au concept qui est retenu présentement par le ministère des Transports.

35

Donc, on s'est efforcés, en fait, de déplacer l'emplacement du carrefour giratoire pour minimiser les impacts sur le territoire agricole, oui, sur les terrains riverains aussi qui s'y trouvaient, pour le positionner le plus possible à l'intérieur des emprises du ministère.

40

Donc, je vous confirme qu'il y a une optimisation à cet effet-là qui a été faite dans le tracé pour tenir compte de ces enjeux-là.

LE PRÉSIDENT :

Merci, merci à vous.

5 Bien, j'aimerais quand même, voilà, je voudrais aller du côté du ministère de l'Environnement pour voir qu'est-ce que vous pensez de leur démarche d'évitement de ce territoire-là et la démarche d'optimisation qui leur a permis de dire qu'ils ont pu réduire le territoire qui pourrait être atteint par l'emprise de leur projet?

10 **M^{me} ELIZABETH PARENT :**

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

Pour ce qui est du territoire agricole que vous...

15

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Oui.

20 **M^{me} ELIZABETH PARENT :**

Ou les milieux humides et hydriques, c'est vraiment juste le territoire agricole?

LE PRÉSIDENT :

25

Bien, allez-y avec la réponse que vous voulez apporter parce que quand je vais vous quitter, j'irai aussi voir madame Chourabi.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

30

OK. Pour ce qui est du territoire agricole, effectivement, ce qu'on privilégie, c'est éviter, minimiser, compenser.

35 Donc, d'abord, l'évitement, il y a eu plusieurs scénarios qui ont été proposés, on a eu aussi plusieurs consultations préalablement au choix du concept, de la variante qui a été choisie, de façon à éviter le plus possible les terres agricoles.

Donc, le choix qui a été pris, qui a été retenu par l'initiateur de projet est celui qui avait le moins d'impact sur les terres agricoles, donc pour nous, ça nous va bien.

40

Minimiser, par la suite, ça serait la compensation auprès des producteurs agricoles, est-ce que c'est par une compensation pour des terres agricoles, est-ce que c'est financière, ça, ça appartient à l'initiateur de projet.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Mais dans le contexte précis de ce projet-là, à quoi correspondrait l'évitement qui a été fait?

10 **M^{me} ELIZABETH PARENT :**

C'est les différents scénarios, de mémoire, il y avait aussi une qui fragmentait le territoire au niveau du contournement, donc qui passait un petit peu plus dans les terres agricoles au lieu... donc, une voie qui était plus directe, peut-être qui apporterait plus de fluidité ou d'autres avantages.

15 Mais pour ce qui est du territoire agricole, c'était désavantageux et donc il a été convenu, avec le ministère des Transports, d'éviter le plus possible les terres agricoles, donc de faire une certaine courbe pour aller chercher la voie de contournement pour éviter le plus possible l'enclavement des terres agricoles.

20 **LE PRÉSIDENT :**

OK. Est-ce que pour le ministère de l'Environnement, c'est satisfaisant le résultat auquel ils sont parvenus à l'image d'optimisation?

25 **M^{me} ELIZABETH PARENT :**

30 Est-ce que c'est satisfaisant, nous sommes actuellement en acceptabilité du projet, on pose des questions, on s'assure que tout est satisfaisant, actuellement, auprès de nos experts, donc je ne pourrais pas me prononcer sur l'acceptabilité d'un projet -- ce n'est pas mon expertise, d'ailleurs -- actuellement, parce que c'est en cours.

LE PRÉSIDENT :

35 OK.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

40 Puis je voudrais rajouter quelque chose pour la qualité de l'air, mais peut-être après peut-être le commentaire du côté du MAPAQ ou est-ce que vous préférez que je vous le dise tout de suite?

LE PRÉSIDENT :

Oui oui, allez-y.

5 **M^{me} ELIZABETH PARENT :**

OK.

LE PRÉSIDENT :

10

Puisque vous avez la parole.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

15

Oui. C'est ça, au niveau de la qualité de l'air, bien, je voulais juste rajouter qu'on a plusieurs stations de suivi de la qualité de l'air à Terrebonne et Joliette, mais Joliette est un peu influencée au niveau de Raymond avec la carrière qui est adjacente, mais il y a quand même, au niveau du ministère de l'Environnement, certaines stations de suivi.

20

Pour ce qui est du projet actuel, on insère la qualité, on en tient compte de la qualité de l'air, je voulais juste le mentionner, mais c'est plus au niveau de la qualité de vie, donc c'est plus qualitativement, mais on en tient compte de l'enjeu de la qualité de l'air.

Il y a aussi au niveau du carbone noir, on a fait des demandes à ce propos et je laisserais ma collègue Mireille Genest vous en dire davantage à ce propos.

25

M^{me} MIREILLE GENEST :

Mireille Genest, ministère de l'Environnement.

30

Donc, la directive qui a été transmise à l'initiateur pour réaliser son étude d'impact lui demandait explicitement de quantifier le carbone noir qui était émis par le projet lors de la construction et lors de l'exploitation.

35

Le carbone noir, ça fait partie des particules fines qui sont émises par les véhicules en raison de la combustion incomplète des moteurs. Essentiellement, les moteurs diesel vont produire plus de carbone noir.

40

Donc, on n'a pas demandé une évaluation de l'ensemble des particules fines, mais on est allés avec le carbone noir pour une demande spécifique parce que c'est également... ça amène davantage de gaz à effet de serre, donc on a regardé ça sous cet angle-là.

C'est sûr qu'il y a des impacts sur la santé par les émissions de carbone noir, mais nous, on a demandé à l'initiateur de la quantifier dans son étude de gaz à effet de serre, donc c'est dans l'étude d'impact si les gens veulent le consulter.

5 Voilà, donc c'est ce qu'on voulait ajouter.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

10

J'aimerais rajouter aussi qu'il y a différents programmes d'inspection d'entretien des véhicules lourds qui sont appuyés par des règlements, comme le Règlement sur les normes environnementales applicables aux véhicules lourds, puis il y a plusieurs règlements fédéraux aussi sur le carburant et les émissions de gaz à effet de serre des véhicules, donc il y a ça aussi qui peut compléter au niveau de la réglementation. Merci.

15

LE PRÉSIDENT :

Merci pour le complément apporté.

20

M^{me} HELA CHOURABI :

En fait, mon intervention va dans le même sens que ma collègue au ministère de l'Environnement, dans le sens où il y avait plusieurs scénarios qui ont été proposés dès le départ vu l'historique du projet et si on compare par rapport à l'emprise du MTMD, le scénario actuel ne cause pas du morcellement, de l'enclavement des terres agricoles, donc c'est déjà ça.

25

Et ça a été démontré dans l'étude d'impact que c'est vraiment le site du moindre impact vu que c'est... S'ils font une courbe, ça va être plus un enjeu de sécurité ou d'infaisabilité du projet.

30

Et je rajouterais aussi que vu que la superficie, elle n'est pas aussi importante, je sais que les terres agricoles, même si c'est zéro en deux hectares, c'est quand même important pour les producteurs, ça a une valeur quand même intangible, mais vu aussi, selon l'étude d'impact, il y a eu des consultations, les producteurs, l'UPA ont été quand même consultés et le scénario a été optimisé en fonction des enjeux qui ont été soulevés par l'UPA et par les producteurs qui ont été consultés, je pense, au mois de juin ou de juillet.

35

LE PRÉSIDENT :

Merci. — Monsieur Ricard, merci.

40

M. MICHEL RICARD :

Monsieur le président, monsieur le commissaire, je vous remercie pour les réponses.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup pour votre participation.

10 Je vais inviter Germain Majeau à vouloir bien se présenter à la table des intervenants.
Bonjour et bienvenue.

MOBILITÉ 125
M. GERMAIN MAJEAU

15 **M. GERMAIN MAJEAU :**

20 Bonjour. Alors, câline, j'ai beaucoup de questions à poser, mais il faut que je me calme le pompon, hein, c'est deux, c'est déjà pas pire.

LE PRÉSIDENT :

Exact, on y va avec deux d'abord.

25 **M. GERMAIN MAJEAU :**

Monsieur le commissaire, Germain Majeau, porte-parole de la Mobilité 125, maire de Saint-Esprit.

30 Ça me tient bien à coeur parce que j'ai beaucoup des terres agricoles, moi, j'en ai peut-être la moitié à Sainte-Julienne puis la moitié à Saint-Esprit, ça fait que je peux dire, quand je parle, bien, mon maire, c'est Sainte-Julienne, puis je sais maire à Saint-Esprit.

35 Ça fait que puis on est tous bio, ça fait que moi, ça me tient beaucoup à coeur quand on dit qu'on touche aux terres agricoles puis les arbres qu'on coupe, mais je suis content parce qu'on va en planter des arbres, ça, je suis bien content là-dessus, les terres agricoles, on va essayer d'en enlever.

Moi, ce que je voulais éclaircir, j'ai deux questions, mais éclaircir celle d'hier que j'ai posée dans le rond-point.

40

J'ai le scénario 2 ici avec moi, mais j'aimerais ça qu'ils le mettent à l'écran que je puisse leur poser les questions. À qui que je pourrais le déposer, monsieur le commissaire?

LE PRÉSIDENT :

5

Vous me posez les questions.

M. GERMAIN MAJEAU :

10

Non, mais je veux le voir à l'écran, le scénario 2.

LE PRÉSIDENT :

15

Ah. — Avez-vous le scénario 2?

M. GERMAIN MAJEAU :

Oui, je l'ai, mais je ne sais pas s'ils l'ont.

20

LE PRÉSIDENT :

Non non, c'est bon, asseyez-vous, ils vont...

M. GERMAIN MAJEAU :

25

OK.

LE PRÉSIDENT :

30

Je profite de ce temps mort pour dire que le prochain intervenant sera à distance et va faire son intervention par téléphone.

Avez-vous retrouvé le scénario 2?

35

Eh, voilà.

M. GERMAIN MAJEAU :

40

Ah, mon doux, ce n'est pas la même affaire que j'ai sur la feuille.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'on peut voir ce que vous avez sur la feuille?

5

M. GERMAIN MAJEAU :

Je ne sais pas si...

10

LE PRÉSIDENT :

Merci. Ce qu'on a d'écrit ici, c'est le scénario 2A optimisé.

M. SAMUEL TROTTIER :

15

Samuel Trottier, responsable en conception.

Le scénario 2A optimisé est le scénario qui a été retenu.

20

LE PRÉSIDENT :

Oui, mais c'est à partir de ça que des questions vont être posées, est-ce que vous pouvez l'afficher, s'il vous plaît?

25

Dans le résumé, je pense que ça correspond à la figure 4A.

Vous l'avez retrouvé? S'il vous plaît.

M. SAMUEL TROTTIER :

30

Donc, ce qu'on voit à l'écran, ce n'est pas tout à fait le même visuel qu'on a ici, mais c'est la même configuration donc du carrefour giratoire, le scénario 2A optimisé.

M. GERMAIN MAJEAU :

35

Oui, mais la différence qu'il y a, c'est que tous les terrains expropriés, on le voit très bien dans le scénario qui est là, dans celui-là, on ne le voit pas.

40

M. SAMUEL TROTTIER :

Tout à fait.

5 **M. GERMAIN MAJEAU :**

Puis la question, elle va... bien, la question, ce que j'ai posé hier, c'est...

10 **M. SAMUEL TROTTIER :**

Si vous me permettez, monsieur le commissaire, on mettrait à l'écran la figure qui est présente dans le rapport d'étude d'impact pour faciliter la compréhension de tous?

15 **LE COMMISSAIRE :**

Dans le résumé de l'étude d'impact, figure 4.1 en page 13 -- c'est peut-être une annexe, remarquez, là -- c'est exactement le plan de monsieur Majeau, c'est le résumé de l'étude. Donc, figure 4.1 en page 13 du résumé de l'étude d'impact.

20 **M. SAMUEL TROTTIER :**

25 Pour les besoins de la représentation, la figure qui est montrée n'est pas tout à fait la même figure, encore une fois, c'est le tracé, on voit les emprises qui sont délimitées, on voit aussi les aménagements en abord de route, c'est-à-dire les bassins de rétention, donc c'est la figure la plus à jour qui est disponible.

M. GERMAIN MAJEAU :

30 C'est sûr que j'ai des questions à poser là-dessus, mais celle d'hier, quand je suis arrivé pour poser la question, je ne me comprenais même pas, ça fait que c'est du broche que le monde dans la salle peuvent comprendre.

35 C'est tout simplement que le carrefour giratoire que j'avais demandé hier, il est tout simplement juste juste juste au bord de l'emprise où est-ce que c'est exproprié puis je me demande pourquoi qu'on ne le met pas dans le centre, être prêt pour la troisième phase?

40 Parce que j'écoutais parler tout à l'heure puis c'est vrai, la voie double, elle s'en vient, mais c'est en fonction que la journée qu'on fait la phase 3, ils vont se collecter tous ensemble, ça fait que c'est pour ça que je me dis que j'ai de la misère à comprendre qu'ils mettent un carrefour bien au bord de même au lieu de le mettre dans le centre.

Puis ce n'est pas... ce n'est pas pour être méchant, c'est des questions, écoutez, je ne veux pas... mais vous pouvez me répondre plus tard, ce n'est pas grave, je vais poser mes questions d'aujourd'hui, là.

5 **M. SAMUEL TROTTIER :**

Samuel Trottier, responsable en conception.

10 En fait, je comprends bien la question, le carrefour giratoire, on souhaiterait le voir un peu plus au centre de l'écran, donc déplacé vers l'est. Cet emplacement-là, malheureusement, aurait des impacts très importants sur le milieu agricole.

15 Ce qu'il faut savoir, quand on fait la conception d'un carrefour giratoire, dans un idéal, chacun des embranchements qui se connectent au carrefour giratoire devrait se connecter à 90 degrés, au plus possible. Ce que ça permet, c'est un bon contrôle des vitesses à l'intérieur de l'anneau à l'approche.

20 Si ces angles-là viennent à changer, c'est que les usagers peuvent emprunter le carrefour giratoire sans nécessairement avoir la réduction de vitesse souhaitée. Ce problème-là est encore plus grand quand on parle de carrefour giratoire à deux voies, donc on vise toujours à le faire à 90°.

25 Avec un giratoire qui serait déplacé vers l'est, on peut comprendre que la branche au sud du carrefour giratoire, si on la maintient avec la forme puis l'alignement qui est actuellement, et bien, l'impact sur le milieu agricole serait d'autant plus important que le scénario qu'on a devant nous qui est le scénario optimisé.

25 **M. GERMAIN MAJEAU :**

30 Donc, ça veut dire que la journée qu'ils vont faire la phase 3, on déplace le carrefour. Mais on n'est pas rendus là, mais des fois, il faut penser loin.

35 Moi, ma première question, c'est tout simplement, le monde qui vont s'en venir par la 125, ils vont aller au carrefour, automatiquement, ceux qui sont de Sainte-Julienne, ils vont redescendre vers Sainte-Julienne pour rentrer dans le village, c'est bien ça?

35 Puis la journée qu'on pourrait mettre un carrefour en bas, bien, on pourrait dire à ce moment-là que tu en as un pourcentage qui va monter en haut...

40 **LE PRÉSIDENT :**

40 La question, c'est quoi la question?

M. GERMAIN MAJEAU :

5 Bien, la question, ça va être de savoir s'ils ont fait l'impact économique parce que le monde qui vont passer en haut, moi, je sais bien que si je suis là, je n'irai pas à Sainte-Julienne, je vais aller acheter ailleurs.

LE PRÉSIDENT :

10 Donc, vous voulez savoir c'est quoi l'impact...

M. GERMAIN MAJEAU :

15 L'impact économique si on met un carrefour en bas puis s'ils ont à passer par en haut, parce que s'ils passent dans le haut au Cordon, automatiquement, moi, c'est sûr que je n'arrêterai pas pour acheter à Sainte-Julienne, ça, c'est sûr et certain, je vais passer tout droit, je vais aller acheter ailleurs.

20 Mais je me dis que ça a un impact pour la ville de Sainte-Julienne, pour le village de Sainte-Julienne, est-ce que l'étude a été faite là-dessus? Mais vous n'êtes pas obligés de me répondre tout de suite.

LE PRÉSIDENT :

25 Donc, vous avez la parole, c'est quoi l'impact économique tel qu'il est fait aujourd'hui?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Oui. C'est sûr que c'est un enjeu qui a été étudié, il y a une enquête qui a été menée auprès des commerçants. C'est sûr qu'il va y avoir un impact.

30 Ce qu'on a dit qu'on allait mettre comme mesures d'atténuation, c'est d'essayer de faciliter l'affichage commercial justement pour rediriger les gens vers les commerces de Sainte-Julienne. Par contre, d'enlever toute la congestion qu'il y a au centre de Sainte-Julienne, ça va permettre aux résidents de Sainte-Julienne de se réapproprier les commerces, chose peut-être qu'ils ne faisaient pas, qu'ils allaient ailleurs s'ils travaillaient ailleurs parce que rentrer dans Sainte-Julienne le soir et le matin, c'était problématique, alors qu'avec avec la voie de contournement, on redonne de la fluidité au centre de Sainte-Julienne, donc les locaux vont pouvoir se réapproprier les commerces.

40 En plus de, on va améliorer l'affichage commercial, on va travailler avec vous, avec la MRC, la Chambre de commerce, on les a déjà rencontrés, on a déjà travaillé un petit peu avec eux, mais on va poursuivre ce travail dans ce sens-là pour que l'enjeu de l'impact économique soit le moins grand

possible.

5 Et il va y avoir des suivis aussi de faits, le ministère fait toujours un suivi par rapport à l'enjeu économique. Donc, trois mois... je ne me rappelle plus exactement la fréquence, mais c'est deux à trois fois dans les trois ans qui suivent ou cinq ans qui suivent l'ouverture de la voie de contournement, il y a des nouvelles enquêtes avec des recommandations qui sont faites pour voir s'il y a eu des changements et qu'est-ce qu'on pourrait mettre en place de plus pour pallier à l'enjeu de l'impact économique.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Vous dites que c'est sûr qu'il va y avoir de l'impact économique, mais encore faudrait-il qu'on les cerne très bien parce qu'on sait quand même qu'il y a des préoccupations liées à la diminution du chiffre d'affaires au niveau de certains commerces.

15 Et par rapport à cette question, ce serait bien de savoir est-ce que vous, vous avez identifié les facteurs qui pourraient vraiment conduire à occasionner un peu ces pertes de chiffre d'affaires dont les gens parlent et qui constituent l'objet de préoccupations? Est-ce que ces facteurs-là ont été identifiés dans le cadre de votre étude?

20 La certitude dont vous parlez, on aimerait que vous partagiez un peu ce qui explique cette certitude-là pour qu'on puisse savoir que les mesures que vous apportez sont les plus appropriées par rapport à ces différents facteurs que vous avez pu identifier.

25 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Oui. Donc, durant l'enquête, on a questionné tous les commerçants qui ont bien voulu répondre à l'enquête pour voir un petit peu ce qu'ils pensaient de l'impact, comment ça allait les affecter, justement pour avoir un petit portrait clair.

30 Il y a des commerçants qui n'ont pas répondu au sondage du tout, à l'enquête. Il y a un commerçant qui a dit que pour lui, la voie de contournement, ça allait lui ramener de la clientèle. Et c'est sûr qu'il y a certains commerçants qui vivent plus du transit qui ont dit qu'ils allaient avoir une perte de chiffre d'affaires.

35 Donc, vraiment, ce qu'on pense, c'est qu'avec l'affichage, l'amélioration de l'affichage, on va travailler avec la Chambre de commerce aussi pour voir toutes les mesures qu'on peut mettre en place pour pallier à ça.

40 Je ne sais pas si je réponds à votre question.

LE COMMISSAIRE :

Bien, en fait, j'aimerais revenir à monsieur Majeau. Vous avez mentionné que vous alliez passer tout droit, je ne suis pas certain de comprendre pourquoi, est-ce que vous pourriez préciser?

5

M. GERMAIN MAJEAU :

C'est tout simplement, si je m'en vais, moi, vers le nord, puis je sais que je peux aller faire mon épicerie à Sainte-Julienne, puis que je sais qu'il y en a une plus haute, c'est sûr que je vais passer tout droit parce qu'il faut que je monte, il faut que je redescende vers le village pour aller faire mon épicerie, tandis que là, j'ai juste à passer tout droit, je vais aller le faire ailleurs puis c'est tout.

10

C'est pour ça que l'impact économique, pour moi, c'est beaucoup pour le village de Sainte-Julienne parce qu'il faut que tu montes, il faut que tu redescendes, il faut que tu le prennes le carrefour, il faut que tu fasses le tour au complet du carrefour, il faut que tu redescendes en bas. Ça fait que je me dis que c'est sûr que je ne le ferai pas, je vais passer, je vais m'en aller là-bas.

15

Puis il y en a qui vont peut-être sûrement le faire, là, mais je me dis que ça, pour moi, je trouve que c'est un gros impact là-dessus.

20

LE COMMISSAIRE :

Oui. Aujourd'hui, on ne rentre pas dans les opinions, mais on veut bien comprendre.

25

M. GERMAIN MAJEAU :

OK.

LE COMMISSAIRE :

30

Donc, pour vous, prendre le carrefour sud et remonter, comme vous l'auriez fait sur la 125 actuelle, c'est un inconvénient, c'est ce que vous dites?

M. GERMAIN MAJEAU :

35

Bien, l'inconvénient, ça va être l'impact pour le village de Sainte-Julienne, c'est sûr, les commerçants, c'est sûr qu'ils vont en arracher -- bien, « ils vont en arracher », jusqu'à quel pourcentage, je ne pourrais pas vous le dire, mais c'est sûr, quand on peut tout éviter ça, c'est mieux.

40

LE COMMISSAIRE :

Question pour madame Bouvier, est-ce qu'il y a des compensations qui sont envisagées pour les commerçants, à l'heure actuelle?

5

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Non.

10

LE COMMISSAIRE :

Rien du tout. — Du côté de la municipalité?

15

M. JÉRÔME MORIN :

Jérôme Morin, représentant de la municipalité à Sainte-Julienne.

20

C'est sûr et certain qu'il y a plusieurs interventions depuis hier qui font état de la position de Mobilité 125 et ultimement de la municipalité de Sainte-Julienne qui va être présentée dans le cadre d'un mémoire.

25

La situation du cul-de-sac sur la 125 versus la possibilité d'implanter un rond-point à l'angle de la rue cartier et de la route 125 actuelle, c'est sûr que nous, c'est la position qui va être présentée dans le cadre d'un mémoire parce que ça inciterait les gens, ça permettrait aux gens de venir à Sainte-Julienne ou d'aller vers l'option de la voie de contournement, tandis que le projet qui est présenté à l'heure actuelle, c'est davantage un contournement pur et dur de Sainte-Julienne.

30

Ça fait que nous, ce qu'on voulait proposer, ce qui avait déjà été discuté, c'est une mesure un peu mitigée ou entre deux, dans le fond, qui permettrait un accès à Sainte-Julienne et un accès à la voie de contournement.

35

Par contre, de ce qu'on comprend, dans la vision du ministère, c'est que cette option-là, en termes de fluidité, ne rencontrerait pas des critères pour avoir une certaine vitesse. Ce qui m'amène peut-être à une question, je ne sais pas si la vitesse projetée dans les ronds-points du ministère, elle a été établie. On sait qu'il y a des limites de vitesse à 50 ou à 70, mais dans les ronds-points, à l'heure actuelle, est-ce qu'il y a une projection de la vitesse, est-ce que les gens descendent à 30, à 40 ou est-ce que ça poursuit à 70, en fait? Ça fait que je ne sais pas si ça avait été donné comme info, mais je ne l'ai pas vu passer.

40

LE COMMISSAIRE :

On comprend que vous allez nous revenir au mois de mars avec la position de la ville concernant les impacts.

5

M. JÉRÔME MORIN :

Bien, c'est sûr et certain. Comme je vous dis, l'ensemble des maires ou des conseillers qui sont passés hier, c'est un peu la même position qu'on tente de défendre, c'est la même question que j'ai posée hier soir en fin de séance concernant la position du cul-de-sac sur la route 125, c'est sûr que c'est problématique pour nous, oui.

10

LE COMMISSAIRE :

D'accord, merci.

15

Est-ce qu'en ce qui concerne la vitesse à l'intérieur du carrefour giratoire, il existe des normes ou des... en fait, est-ce que c'est relié à la conception? Est-ce que c'est une question de réglementation?

20

M. MATHIEU CÔTÉ :

Mathieu Côté de l'initiateur.

Dans le cas d'un carrefour giratoire à deux voies comme ça, on s'attend à des vitesses pouvant aller jusqu'à 40 kilomètres/heure de circulation dans les anneaux du carrefour giratoire.

25

LE COMMISSAIRE :

Merci.

30

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Est-ce que je peux... je me permets de préciser, au niveau du contrôle de -- Éric Dessureault, planification des transports.

35

Au niveau du contrôle de vitesse dans un carrefour giratoire, il y a plusieurs points à prendre en considération, il y a la vitesse en entrée qui est conflictuelle avec les gens qui circulent dans la chaussée annulaire.

40

Dépendamment de la grosseur du giratoire, pour un carrefour giratoire de la route de contournement, donc on va avoir deux voies par direction, on va avoir un diamètre qui va être aux alentours entre 50 et 60 mètres de diamètre, les gens qui circulent alentour de la chaussée annulaire devraient circuler environ à 25 kilomètres/heure. Les gens entrant dans le giratoire, en considérant une déflexion vers la gauche pour rentrer dans la chaussée annulaire, donc un contrôle de vitesse, on veut essayer de limiter entre 40 et 45 kilomètres/heure pour avoir un différentiel de vitesse, un conflit entre les gens entrants et ceux qui circulent dans la chaussée annulaire en dessous de 20 kilomètres/heure.

Aussi, il y a une vitesse à considérer en sortie de giratoire et c'est principalement sur l'accélération des véhicules. Donc, un véhicule qui circule dans le carrefour giratoire à 25 kilomètres/heure veut emprunter une branche de sortie, accélère de façon normale, donc sur à peu près une distance de 30 mètres, ça veut dire qu'à la sortie du giratoire, le véhicule devrait circuler aux alentours de 40 à 50 kilomètres/heure.

C'est en faisant la conception détaillée du giratoire, avec les rayons de raccordement, la déflexion en entrée, l'alignement des branches qu'on va être en mesure d'avoir des contrôles de vitesse et quand on fait la conception détaillée, on étudie plusieurs critères de performance, dont le contrôle de vitesse et les points conflictuels en entrée et dans la chaussée annulaire.

LE COMMISSAIRE :

Puisqu'on est dans justement la conception et les vitesses, est-ce que vous vous attendez... en fait, à quoi est-ce que vous vous attendez entre les deux carrefours giratoires au niveau du comportement des automobilistes, est-ce qu'il n'y a pas un risque d'accélération pour arriver le plus rapidement possible à l'autre giratoire où on est forcé de ralentir, est-ce qu'il n'y aura pas un effet d'accordéon?

M. ÉRIC DESSUREAULT :

La vitesse de conception est 80 kilomètres/heure entre les deux carrefours giratoires, vitesse affichée 70 kilomètres/heure. La distance entre les deux giratoires est quand même très courte, on est en bas de 2 kilomètres, 1.8 kilomètre, donc le temps que les gens, les usagers puissent accélérer en sortant du giratoire, reprendre un comportement normal sur la route et en plus de la signalisation qui va être mise en place, il va y avoir des signaux avancer, une présignalisation qui va annoncer en avance le carrefour giratoire, donc on ne s'attend pas à des excès de vitesse sur un tronçon aussi court entre deux carrefours giratoires.

LE COMMISSAIRE :

Basé sur l'expérience?

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Exactement.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Merci.

10 J'aimerais, pour compléter l'effet sur les commerces, dans l'étude d'impact, vous parlez de signalisation, donc, ça, ce serait une initiative du ministère, si j'ai bien compris, est-ce que vous pouvez confirmer?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

15 Oui, tout à fait, c'est une initiative du ministère en concertation avec les commerçants et la Chambre de commerce.

LE COMMISSAIRE :

20 Donc, plus concrètement, qu'est-ce que ça signifie? Ce serait quoi, par exemple?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

25 Bien, l'affichage des commerces, on facilite l'affichage des commerces à l'entrée de Sainte-Julienne pour que justement, les gens qui sont soit à destination touristique plus au nord aient conscience des commerces qui se trouvent à Sainte-Julienne pour s'y arrêter s'ils en ont besoin.

LE COMMISSAIRE :

30 Est-ce que c'est l'affichage normalisé qu'on voit le long des autoroutes, par exemple, ou est-ce que c'est l'affichage normalisé qu'on voit pour tout ce qui est récréotouristique ou c'est complètement autre chose?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

35 Non, c'est dans le même genre, l'affichage bleu et l'affichage récréotouristique.

LE COMMISSAIRE :

40 Donc, les commerces de commodités ne seraient pas... n'en bénéficieraient pas vraiment?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

C'est plus les restaurants, stations-service, et caetera.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Merci, merci pour les précisions.

10 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Est-ce que je peux apporter quelque chose? Juste une petite précision par rapport à...

LE PRÉSIDENT :

15 Oui, allez-y pour la précision.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

20 Merci. Juste dire que bon, il y a eu une enquête de faite, en phase d'exploitation, donc une fois que la route de contournement sera mise en service, on est... il est fort probable que la réalité pourrait être différente par rapport à la projection que les commerçants s'attendent. Donc, les opinions qu'on a recueillies des commerçants ne seront peut-être pas la réalité en phase d'exploitation.

25 On compare un petit peu notre projet actuel, donc il comporte des caractéristiques similaires par rapport au projet de contournement de Rouyn-Noranda dans lequel la mise en service qui a apporté plusieurs bénéfices pour les activités opérationnelles de commerces et entreprises en raison d'une meilleure fluidité de la circulation, ce que je disais tantôt, des rues plus sécuritaires et de l'environnement plus agréable pour diverses clientèles. Voilà.

30 **LE PRÉSIDENT :**

OK. Mais est-ce que dans ces enquêtes que vous avez faites, est-ce qu'on est capables d'estimer à peu près le potentiel de pertes d'emplois qui pourrait advenir quand le contournement va être réalisé, est-ce qu'on a une idée au niveau des commerces?

35 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Je vais demander à madame Besner si elle est capable de répondre, sinon, on va voir ce qu'on peut vous répondre.

40

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Oui, Stéphanie Besner, responsable de l'étude d'impact.

5 Donc, dans l'enquête auprès des commerces, le rapport sectoriel économique, les pertes d'emploi n'ont pas été quantifiées. On s'attend à ce qu'il y ait deux types d'impact au niveau des commerces, donc une baisse d'achalandage pour peut-être environ 56 % ont répondu qu'ils anticipaient ce genre d'impact là sur une cinquantaine de commerces qui ont été contactés, donc moins d'une vingtaine ont répondu.

10 Par contre, les pertes d'emploi, c'est s'il n'y a pas de baisse d'achalandage parce qu'on fait un bon affichage, donc on met en place les mesures d'atténuation durant les travaux, comme en exploitation d'ailleurs, ça ne sera pas expérimenté par ces commerces-là nécessairement.

15 Ensuite de ça, il y a deux types de clientèle qui ont été établies, puis c'est variable d'un commerce à l'autre, alors on ne peut pas prendre un exemple en particulier aujourd'hui, mais dépendamment si la clientèle est plus de transit ou régionale versus si la clientèle, elle est locale, l'impact ne sera pas le même, évidemment, pour les commerces.

20 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, il y a à peu près 56 % qui ont...

25 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

Qui anticipent des baisses d'achalandage.

LE PRÉSIDENT :

30 Qui anticipent des baisses d'achalandage, mais par rapport à cette baisse d'achalandage, il n'a pas été estimé le nombre potentiel d'emplois qui seraient perdus?

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

35 Non.

LE PRÉSIDENT :

40 OK, merci.

Madame Charlot, qu'est-ce que vous répondez par rapport à ça? Parce qu'on voudrait voir si ce nombre d'emplois a été évalué et si potentiellement, on pourrait anticiper des impacts ou des effets sociaux puisque perte d'emplois signifierait, par exemple, manque de revenus au niveau des personnes, des familles, et caetera, est-ce que ces choses-là ont été vues, vous, de votre côté?

5

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

Oui, donc Anne-Pierre Charlot pour la MRC de Montcalm.

10

Dans le fond, je n'ai pas les chiffres exactement à savoir en termes de pertes d'emplois par rapport à la Chambre de commerce. La seule chose, les chiffres que je peux quand même vous donner, c'est que les commerces qui sont sur l'axe présentement de la 125 qui traverse Sainte-Julienne représentent 355 emplois, dont plus de 180 à temps plein, le reste étant à temps partiel ou de manière saisonnière.

15

Effectivement, il y a une crainte de la part des commerçants quand on prend le pouls auprès de la Chambre de commerce à savoir si tous les emplois pourront être maintenus en vue de la baisse de la visibilité et de l'achalandage. Par contre, comme le ministère des Transports l'a aussi très bien expliqué, le fait d'avoir la voie de contournement pourrait permettre de retrouver aussi aux citoyens proches, aux résidents proches d'avoir une accessibilité plus facile auprès des commerçants.

20

Donc, il y a comme deux volets ici, je pourrais essayer d'aller chercher l'information auprès de mon directeur en développement économique à savoir en termes brut de pertes d'emplois, si l'achalandage ne se fait plus uniquement par la 125 présentement, mais également le gain qu'il pourrait y avoir à l'achalandage des gens au niveau local qui, eux aussi, sont pris dans le trafic et le manque de fluidité.

25

Donc, il y a comme vraiment deux aspects puis je vais essayer de vous revenir rapidement avec peut-être des chiffres un peu plus significatifs.

30

LE PRÉSIDENT :

Ce serait intéressant qu'on ait ce portrait.

35

Et en même temps, par rapport à l'initiateur, comment est-ce que... parce que ça, c'est des effets qu'on pourrait déjà anticiper et il y a des chiffres qui sont disponibles. Si on sait déjà qu'il va y avoir un certain nombre de pertes d'emplois, est-ce que vous, vous prévoyez des mesures par rapport à ça, au-delà même de est-ce que potentiellement, avec le nouveau projet, on pourrait regagner ces emplois-là.

40

5 Mais déjà, vis-à-vis des impacts qui sont anticipés, c'est quoi les mesures que vous prévoyez pour les éviter? Vous pourrez prévoir, peut-être que vous n'avez pas réfléchi à ça, de toute façon, vous avez dit que cela n'aurait pas été estimé, on le comprend. Maintenant que vous êtes en face de l'information, maintenant que vous l'avez, quelles mesures vous pouvez prendre ou quelles démarches vous allez entreprendre à partir de maintenant pour prendre en compte ces différents éléments qui apparaissent?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

10 Je ne suis pas sûre de la réponse à vous apporter, donc je vous apporte une réponse plus tard.

LE PRÉSIDENT :

15 Merci.

M. GERMAIN MAJEAU :

20 Ça serait ma deuxième question que je voudrais poser, parce que la première, ils me l'ont répondu, mais c'était d'hier.

25 La deuxième, c'est que disons qu'on met un deuxième carrefour giratoire aux lumières à Sainte-Julienne en bas -- je vous dis ça de même -- ça veut dire qu'à ce moment-là, on ne passe pas devant la CPTAQ parce qu'on est tous corrects, on prend tous le même chemin puis on peut commencer à travailler demain matin. Ça, on y va là-dessus.

30 Disons que si on fait la voie de contournement, à ce moment-là, la journée qu'on va faire la phase 3, toute cette voie-là, on fait quoi avec ça? Je me dis on va avoir travaillé beaucoup pour, à un moment donné, la perdre parce qu'un jour ou l'autre, ce qu'on vit aujourd'hui, c'est un gros bobo, on met un plâster dessus, combien de temps qu'il va tougher, je ne le sais pas, mais on a un impact incroyable ici avec ce gros bobo-là.

35 Ça fait qu'un jour ou l'autre, c'est sûr que la phase 3, elle va venir au monde, mais la journée qu'elle va venir au monde, toute la voie de contournement, bien, la voie pour se rendre au carrefour giratoire plus haut, celui-là, il ne servira plus à rien.

40 C'est pour ça que je me dis que ça vaut la peine de se pencher puis d'étudier, de dire que peut-être que ça vaut la peine d'en mettre un carrefour en bas puis on va tout éliminer ça puis on ne sera pas obligés de passer devant la CPTAQ. Parce que la CPTAQ, c'est la première affaire qu'ils vont dire : « Il y a-tu d'autres solutions? Il y a-tu d'autres solutions? Il y a-tu d'autres solutions? ».

LE PRÉSIDENT :

OK.

5 **M. GERMAIN MAJEAU :**

Mais je me dis que ça, ce qu'on va faire avec ce chemin-là, ça serait ça que j'aimerais ça avoir une réponse là-dessus.

10 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

On va étudier votre solution.

15 **M. GERMAIN MAJEAU :**

OK. Non, mais c'est correct, mais je fais juste de vous le faire penser, on est là pour ça.

Ce que j'aime beaucoup, c'est que... je l'ai dit, Mobilité 125, on est une tribune d'écoute. Ça va bien quand on est une tribune d'écoute que de s'écouter, il y a une grosse marge là-dedans.

20

Mais je suis content, je suis bien content.

LE PRÉSIDENT :

25

Merci pour votre question, suggestion, et vous ne manquerez pas de mettre ces suggestions-là dans votre mémoire pour à partir du 3 mars, la deuxième partie de l'audience publique, ça vous va?

M. GERMAIN MAJEAU :

30

C'est enregistré.

LE PRÉSIDENT :

Merci pour votre participation, et je m'en vais vers le ministère de l'Environnement.

35

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

40

Donc, j'aurais deux aspects à mentionner. La première, au niveau de la vitalité économique.

5 Au ministère de l'Environnement, on a demandé des suivis, bien, tout d'abord, oui, des suivis des impacts économiques au niveau de la voie de contournement de la route 116 qui a été mentionnée à Rouyn-Noranda en 2007 et au niveau de la voie de contournement de la route 138 à Longue-Rive en 2011. Il y a des mesures appliquées qui ont été faites à la suite de ces suivis-là, signalisation, on l'a déjà mentionné, vers les secteurs commerciaux, des ententes avec la ville aussi pour normaliser le réseau de camionnage lourd lors de la construction ou en exploitation, et il y a aussi l'accompagnement des commerçants dans la transition après le contournement.

10 Cela étant dit, il n'y a pas de compensation monétaire qui peut être faite, dépendamment de la route, pour attirer des clients, ils ne peuvent pas réclamer de l'argent au MTMD pour une perte d'achalandage, par exemple, c'est une jurisprudence qui a été faite.

15 Valérie. Saint-Amant va pouvoir ajouter des informations à cet effet-là au niveau de la vitalité économique.

LE PRÉSIDENT :

20 Allez-y. Est-ce que ce serait dans une documentation que vous pourriez déposer à la commission?

M^{me} ELIZABETH PARENT :

25 Je n'ai pas de documentation en tant que telle, peut-être les décrets. Je pense que Valérie Saint-Amant pourra vous en dire davantage sur les documents également..

M^{me} VALÉRIE SAINT-AMANT :

30 Oui, Valérie Saint-Amant, ministère de l'Environnement.

35 C'est exactement ce que je voulais apporter de plus. Depuis que la procédure d'évaluation environnementale des projets existe, il y a eu de nombreux projets proposés par le ministère des Transports qui ont été adoptés, dont quand même un certain nombre qui concerne des projets de contournement de municipalités, de petites ou de plus grosses municipalités, et systématiquement, comme Elizabeth Parent l'a annoncé, il y a pratiquement tout le temps une condition qui exige un suivi de la vitalité économique à la suite des travaux.

40 Ce suivi-là, c'est vraiment un suivi pour valider les hypothèses, ce n'est pas un suivi pour mettre en place des correctifs, en fait, ce n'est pas ce qui est exigé dans la condition, mais c'est vraiment juste pour valider les hypothèses, ce qui fait qu'il y a plusieurs études qui ont été produites à travers les années dans différents types et tailles de municipalités contournées.

Donc, ce que je voulais apporter à la commission, c'est que donc, il existe ces documents-là qui ont été produits, en fait, tout le temps par le ministère des Transports et qui permettent de quand même faire ressortir des grandes lignes sur les effets globaux de contournement selon la taille de la municipalité.

5

Il y a des effets malheureusement négatifs sur les municipalités de plus petite taille, on parle vraiment de 2 000 habitants et moins. Par contre, lorsqu'on est dans des municipalités de plus de 10 000 habitants, les effets sont généralement beaucoup moins...

10

LE PRÉSIDENT :

Perceptibles.

15

M^{me} VALÉRIE SAINT-AMANT :

... perceptibles, effectivement, surtout à cause de la capacité économique de la municipalité, la vitalité, la possibilité de développer d'autres commerces qui peuvent compenser ceux qui auraient perdu un peu en vitalité à cause de leur objectif premier de commerce, par exemple si c'était un commerce vraiment strictement de transit et que là, perd un peu de son transit de clientèle.

20

LE PRÉSIDENT :

OK.

25

M^{me} VALÉRIE SAINT-AMANT :

Donc, c'est ça, je voulais surtout apporter cet élément-là complémentaire à l'effet qu'il existe plusieurs études de suivi économique qui ont été produites à travers les années qui pourraient être utilisées par la commission.

30

LE PRÉSIDENT :

Parfait. S'il y en a qui sont applicables au cas qui nous concerne, ce serait intéressant de le mettre à la disposition de la commission pour qu'elle puisse les regarder.

35

M^{me} VALÉRIE SAINT-AMANT :

Est-ce que je peux vous poser la question, est-ce que vous nous demander de les soumettre ou vous allez demander au ministère des Transports de les produire?

40

LE PRÉSIDENT :

Non non, on demande à... si ce n'est pas un document qui existe déjà, c'est ce qui nous intéresse.

5

M^{me} VALÉRIE SAINT-AMANT :

Moi, je fais vraiment référence à des documents qui existent déjà, là, qui ont été produits dans le passé.

10

LE PRÉSIDENT :

Oui oui, c'est ceux-là qui nous intéressent, on ne demande pas la production de documents.

15

M^{me} VALÉRIE SAINT-AMANT :

Mais est-ce que vous nous les demandez à nous ou est-ce que vous demandez au ministère des Transports?

20

LE PRÉSIDENT :

C'est vous qui en parlez, c'est vous qui l'avez ou?

25

M^{me} VALÉRIE SAINT-AMANT :

Bien, on les a, là, on les a. C'est souvent des documents papier qui ont été produits il y a quand même quelques années, donc il va falloir aller...

30

LE PRÉSIDENT :

Là où le document est produit, la bonne source, on pourrait aller chercher à la source.

35

M^{me} VALÉRIE SAINT-AMANT :

C'est parfait.

40

LE PRÉSIDENT :

C'est vous qui l'avez.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Oui oui, on va s'adresser à nos directions générales territoriales soeur et je suis sûre qu'on va obtenir des documents de cette sorte.

5

On doit en avoir déjà produit, mais je ne sais pas, je n'ai pas le rapport. Dans notre région, on a déjà fait le contournement de Labelle sur la 117, le contournement de Rivière-Rouge aussi sur la 117, donc on va voir si c'est des municipalités similaires, puis sinon, bien, on essaiera de produire pour des municipalités similaires des suivis économiques.

10

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci. Merci à vous aussi.

15

Avant que le ministère de l'Environnement continue, je voulais rappeler que notre prochaine intervenante est au téléphone et je demande à la technique de bien vouloir se préparer pour nous mettre en contact. Et l'intervenante suivante après celle-là aussi est au téléphone, donc les deux semblent être prêts, on va venir à vous dans quelques secondes.

20

Donc, je redonne donne la parole à madame Parent.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Oui, Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

25

Je voulais juste revenir au niveau de la phase 3 qui était le projet initial qui a été déposé par le ministère des Transports et de la Mobilité durable. Au ministère de l'Environnement, on a demandé à ce que les espèces floristiques menacées ou vulnérables soient évitées dans la mesure du possible par l'article 16 de la Loi sur les espèces menacées et vulnérables, donc la phase 3, le ministère de l'Environnement a demandé à ce qu'elle soit évitée au niveau des espèces à statut.

30

LE PRÉSIDENT :

OK.

35

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Et c'est pour ça que le projet a été modifié en cours, donc je voulais spécifier ça pour la phase 3. Merci.

40

LE PRÉSIDENT :

5 Merci. Il est possible qu'après la pause, parce que quand les deux intervenants au téléphone vont passer, nous allons nous donner une petite pause de 15 minutes, et au retour de la pause, il est possible qu'on revienne sur ces aspects-là.

Merci pour tous les compléments que vous avez apportés pour nous éclairer.

10 Huguette Lucas, au téléphone.

Ça prend toujours un petit délai, donc on patiente pour avoir nos premières questions par téléphone.

15 SUSPENSION DE QUELQUES INSTANTS
REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

20 Si madame Jetté est connectée, on pourrait commencer avec elle et on revient à madame Lucas.

25 **INTERVENTION CITOYENNE**
M^{me} CHANTAL JETTÉ

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

Oui, allô?

30 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour.

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

35 Oui, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

40 Madame Jetté?

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

Oui, allô?

5 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, présentez-vous et commencez avec vos questions, s'il vous plaît.

10 **M^{me} CHANTAL JETTÉ :**

Oui, bonjour, mon nom est Chantal Jetté, je suis citoyenne.

15 Écoutez, la question a déjà été comme posée, mais ça a été posé cet après-midi pendant que j'étais en ligne.

Hier, on disait qu'il y avait 18 800 personnes par jour qui fréquentent la 125, il y a le maire de Saint-Alexis qui est allé poser la question concernant le flux de voitures dans sa cour, mais il y a aussi le flux de voitures sur la 337 et probablement qu'il y en a une partie aussi à Saint-Jacques.

20 Donc, si on considère que présentement, il y a 18 800 personnes, est-ce que ces personnes-là sont comptées? Parce qu'il y avait un spécialiste hier qui disait que bon, la projection pour dans trois ou cinq ans serait de 21 000, donc si je comprends bien, le débit présentement est 18 800 en comptant ces gens-là?

25 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, madame Bouvier, est-ce que vous pouvez clarifier le 18 000?

30 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Le débit actuel est de 18 800 sur la route 125 sans compter les gens qui prennent des chemins alternatifs pour éviter la congestion.

35 Ce que le spécialiste a expliqué tantôt, c'est que dans les projections, les usagers de la route qui prennent des chemins alternatifs pour éviter la congestion sont prévus dans les projections.

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

40 Et comment avez-vous fait le calcul, est-ce qu'il y a eu un espèce de recensement par voiture ou le calcul a été effectué comment? Vous n'avez aucune idée de qui vient du village voisin ou qui vient de

Montréal en villégiature.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

5 Je vais laisser la parole à monsieur Dessureault pour nous expliquer un petit peu plus en détail.

M. ÉRIC DESSUREAULT :

10 Éric Dessureault, planification des transports.

En fait, on base nos analyses de circulation sur les données qui nous sont disponibles, dont les compteurs permanents, donc c'est des compteurs qui sont installés sur les routes dans la zone à l'étude, donc pas juste sur la 125, mais partout, tous les axes routiers du secteur, et on est capables de compiler les données, de voir, de traiter ces données-là, de voir l'augmentation d'une année à l'autre ou la croissance ou la décroissance, autant sur la route 337, rang du Cordon, la route 125.

20 On a aussi des comptages véhiculaires qui sont faits aux intersections, donc on est en mesure d'évaluer les différents mouvements, les mouvements de virage, c'est sur ces données-là qu'on vient bâtir nos modèles de circulation.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous pouvez délimiter...

25 **M^{me} CHANTAL JETTÉ :**

Parfait, donc...

LE PRÉSIDENT :

30 Madame Jetté. — Est-ce que vous pouvez déposer...

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

35 Oui?

LE PRÉSIDENT :

40 J'allais dire... excusez-moi, est-ce que vous pourriez délimiter cette zone d'étude dont vous venez de parler là sur une carte si elle ne l'est pas et nous déposer cette carte-là ou bien...

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

Bien, sur la 337...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Ou bien, vous regardez les cartes qui existent déjà.

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

10 Sur la 337, là, quand...

LE PRÉSIDENT :

15 Oui, madame Jetté.

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

20 ... on prend le...

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

25 **M^{me} CHANTAL JETTÉ :**

Oui, sur la 337, quand on prend le carrefour giratoire, donc on va prendre la rue Cartier du village et la rue 337, c'est où est-ce que c'est que présentement, il y a un très gros développement, beaucoup beaucoup de logements, et beaucoup de gens dévient de Saint-Esprit par le rang Montcalm dans les grands moments d'affluence, et ces gens-là sont pris un peu en otage, ils peuvent attendre 45 minutes pour atteindre le village quand ça leur prend normalement cinq minutes.

30
35 Donc, je me dis que s'il y a des compteurs qui ont été mis, comment qu'on prévoit la projection, dans trois ans, on rouvre la 125, combien de gens qui vont l'utiliser sans utiliser la 337, Saint-Alexis, Saint-Jacques, est-ce qu'on a le chiffre?

LE PRÉSIDENT :

40 Oui. — Madame Bouvier.

M. ÉRIC DESSUREAULT :

5 Pour répondre à votre question, monsieur le président, au niveau de la carte ou les points de collecte, on a cette information-là dans l'étude d'opportunité, donc on pourra consulter, avec madame Bouvier, les informations qui peuvent être... vous être déposées.

10 Maintenant, au niveau des développements, les nouveaux développements ou les futurs développements, quand on fait le modèle de circulation, on tient compte d'une génération de ces développements-là.

15 Donc, en collaboration avec les municipalités, avec le ministère, on détermine, au meilleur des connaissances, les potentiels de développement des différents terrains qui ne sont pas encore utilisés ou qui pourraient être réaménagés pour être en mesure d'augmenter les débits ou d'ajouter des débits en fonction de ces développements-là qui pourraient impacter le volume de véhicules sur la route.

LE PRÉSIDENT :

20 Est-ce que c'est du cas que madame Jetté évoque, ce que vous venez de souligner, c'est dans le secteur de la 337, c'est ça?

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Ça sera à déterminer.

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

La 337, c'est... oui, je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

30 Oui, allez-y, on essaie de... d'entendre ce que vous dites.

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

35 Oui, bien oui, mais c'est ça, comme c'est un peu ça que je voulais savoir, le débit actuel, on doit être capables de mettre un chiffre sur le débit avec ce qu'on vit présentement dans trois ans.

40 Déjà, madame Lajoie, hier, annonçait qu'il y avait un projet à taille des jeunes sur la 346 de 450 résidences, mais c'est la phase 1, il va y avoir un autre 450 résidences par la suite, il va y avoir une école primaire de 300 élèves et un CPE.

5 Alors là, je veux... ça afflue beaucoup, là. Je me dis que 3.1 kilomètres, est-ce que dans dix ans ou 15 ans, ça va être encore bon? On es-tu pas mieux d'attendre, comme la maire de Rawdon disait, le premier tracé pour prendre l'embranchement vers Rawdon Chertsey où est-ce que c'est que déjà les gens à voie double vont tomber sur une rue à droite ou une rue tout droit.

Parce que là, on revient vraiment à l'entonnoir, ça fait que je ne comprends pas comment... moi, j'ai l'impression que l'entonnoir, quand ils vont arriver à une voie, on fait juste reculer le problème.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

15 **M. ÉRIC DESSUREAULT :**

Peut-être pour répondre à une partie de la question. Au niveau de... Les débits anticipés tiennent compte des projets potentiels, des projets futurs. Pour l'instant, je n'ai pas la liste par coeur, je ne la connais pas, mais on pourra déposer une liste des projets qui ont été considérés dans la zone à l'étude.

20 De mémoire, il y a à l'est de Sainte-Julienne, en fait, par le rang du Cordon où est-ce qu'il y a des développements prévus à cet endroit-là, donc ça, ça a été pris en considération. Pour les autres, on pourra déposer une liste exhaustive des développements qui ont été considérés.

25 **M^{me} CHANTAL JETTÉ :**

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

30 **M^{me} CHANTAL JETTÉ :**

J'aurais une autre question.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Jetté, je pense que vous avez fait vos deux questions.

40

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

Ah, parfait.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pouvez vous réinscrire pour après la pause, s'il vous plaît? Vous pouvez vous réinscrire.

10 **M^{me} CHANTAL JETTÉ :**

Oui, il n'y a pas de problème.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup pour votre participation.

M^{me} CHANTAL JETTÉ :

20 Parfait, merci.

LE PRÉSIDENT :

25 Je voudrais appeler madame Lucas, on avait un peu de difficulté à la rejoindre tantôt, je pense que c'est prêt maintenant.

Je rappelle que le registre est toujours ouvert, donc s'il y a des gens qui veulent poser des questions, ils peuvent se rapprocher de la table à l'arrière de la salle, Kim Maloney ou Véronique Beaulieu ou en ligne aussi dans la fiche qui est prévue à cet effet.

30

Est-ce que nous avons madame Lucas, maintenant?

SUSPENSION DE QUELQUES INSTANTS

35

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

40 Parfait. Donc, nous allons nous donner 15 minutes de pause et nous revenons dans 15 minutes.
Merci.

SUSPENSION DE LA SÉANCE À 15 h 26
REPRISE DE LA SÉANCE À 15 h 43

5

LE PRÉSIDENT :

10 Bon, nous reprenons nos travaux, nous allons continuer d'examiner ensemble quelques questions.

J'ai encore deux personnes à mon registre pour cet après-midi, donc je déclare le registre fermé pour cette session d'intervention que nous avons.

15 Je vais appeler tout de suite madame Lucas qui est déjà en ligne avec nous. — Madame Lucas, bonjour.

Il semble que nous avons toujours un petit délai avec madame Lucas.

20 Nous avons en salle une personne, alors j'aimerais inviter... Bien, en attendant qu'on ait madame Lucas, je vais inviter Jean-Pierre Charron à s'avancer vers la table des intervenants pour poser ses questions.

25 Bonjour, Monsieur Charron, bienvenue.

**MAIRE DE LA MUNICIPALITÉ DE SAINTE-JULIENNE
M. JEAN-PIERRE CHARRON**

30 **M. JEAN-PIERRE CHARRON :**

Bonjour, Jean-Pierre Charron, je suis le maire de la municipalité de Sainte-Julienne, cette belle municipalité qui est impactée par le trafic du ministère des Transports.

35 Mais je voudrais, en commençant, si vous le permettez, monsieur le président, les remercier de vouloir faire ces travaux afin d'améliorer la santé parce qu'il y a beaucoup de pollution avec toutes les autos qui sont arrêtées à Sainte-Julienne, parce que ça peut prendre une heure traverser notre municipalité.

40

LE PRÉSIDENT :

Oui, merci, nous irons directement aux questions.

5 **M. JEAN-PIERRE CHARRON :**

Et de réduire les voies de contournement pour la sécurité physique aussi et mentale de nos citoyens parce que ça les hypothèque beaucoup dans notre municipalité, cette chose-là.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, nous espérons vous avoir en deuxième partie d'audience publique à partir du 3 mars.

15 **M. JEAN-PIERRE CHARRON :**

C'est sûr qu'on va être là.

LE PRÉSIDENT :

20 Comme ça, vous allez exprimer...

M. JEAN-PIERRE CHARRON :

25 Et ma question, c'est dans votre échéancier, vous prévoyez des débuts de travaux en 2027, est-ce que malgré l'étape du BAPE, vous prévoyez que les travaux vont commencer toujours en 2027?

LE PRÉSIDENT :

30 Madame Bouvier.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

35 Oui, c'est sûr qu'on est tributaire de plusieurs étapes dont on ne connaît pas, évidemment, les délais, mais normalement, oui, c'est ce qu'on a annoncé, on compte commencer les travaux en 2027, après avoir obtenu toutes les autorisations, et caetera.

M. JEAN-PIERRE CHARRON :

40 Est-ce que je peux...

LE PRÉSIDENT :

Je voudrais juste compléter ce que madame Bouvier a dit que l'étape du BAPE n'est pas une étape qui retarde le processus.

5

Parallèlement à l'examen que le BAPE est en train de faire, avec vous d'ailleurs, pour nous assurer que vos différents points de vue et attentes ont été pris en compte dans la décision qui va être prise sur le projet, en même temps, il y a le ministère de l'Environnement qui est en train de faire son analyse environnementale en parallèle pour que le processus puisse avancer dans les délais qui lui sont normalement prescrits. Donc, cette étape-là n'est pas une étape de nature à retarder l'échéancier du projet.

10

Alors, cela dit, votre deuxième question.

15

M. JEAN-PIERRE CHARRON :

D'accord, parce que ces travaux-là sont très importants. Un enfant s'est fait frapper parce que les gens viennent passer dans notre village pour contourner la route 125 et cet enfant-là, s'il n'avait pas eu un casque de vélo sur la tête, serait probablement décédé aujourd'hui.

20

Donc, il faut regarder que présentement, on se fait polluer puis notre sécurité dans nos rues du village est hypothéquée.

Mon autre question, c'est que tantôt, vous avez parlé qu'il y avait eu de succès avec des voies de contournement à Rouyn-Noranda, est-ce qu'il y a d'autres exemples que vous pouvez nous donner de succès sur des voies de contournement?

25

LE PRÉSIDENT :

Merci. — Madame Bouvier.

30

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Quand vous parlez de succès, est-ce que c'est un succès par rapport à la sécurité et la fluidité ou vous parlez de succès dans un autre domaine?

35

M. JEAN-PIERRE CHARRON :

Bien, c'est sûr que c'est sur la sécurité et le désembouteillage de notre municipalité parce que les gens viennent passer partout. Comme madame Jetté disait tantôt, la 337, bien, les gens viennent

40

passer dans notre village et c'est congestionné. Je vous le dis, cet été, on va faire des sens uniques puis ça va être encore plus embouteillé.

LE PRÉSIDENT :

5

Merci pour la précision sur la question. Donc, le succès, ça va être sur les objectifs, les trois ou quatre objectifs que vous avez fixés par rapport à ce projet-là.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

10

Oui, tout à fait. Donc, bien, les voies de contournement de la 117 à Labelle, à Rivière-Rouge, on a totalement enlevé la congestion qui existait dans ces deux municipalités-là, et donc, on a aussi enlevé toutes les problématiques de sécurité qui découlaient de la congestion. Donc, oui, ce sont des succès.

15

M. JEAN-PIERRE CHARRON :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

20

Merci, monsieur Charron, pour votre participation.

Oui, je regarde du côté des personnes-ressources, j'avais eu comme l'impression que quelqu'un voulait intervenir?

25

M. JÉROME MORIN :

Est-ce que je peux...

30

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça.

M. JÉROME MORIN :

35

En fait, ça fait plusieurs reprises qu'on entend parler des voies de contournement à Labelle et Rivière-Rouge.

40

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous pouvez vous présenter?

5 **M. JÉRÔME MORIN :**

Oui, pardon, Jérôme Morin de la municipalité à Sainte-Julienne.

10 Il y a eu plusieurs questions dans le cadre des séances hier soir et aujourd'hui qui parlaient de l'effet de goulot, dans le fond, à la sortie et à l'entrée vu que ça passait de deux voies à une voie. Le ministère des Transports indique que dans ces cas-là, c'est un succès, et pourtant, il y a aussi la même situation, dans le fond, ça passe de deux voies à une voie, donc est-ce que c'est problématique là-bas ou ça fonctionne bien?

15 **LE PRÉSIDENT :**

Balle dans votre camp.

20 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Ça fonctionne bien.

LE PRÉSIDENT :

25 OK.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

30 Et effectivement, les voies de contournement à Labelle et Rivière-Rouge ont aussi des carrefours giratoires à l'entrée et à la sortie.

LE PRÉSIDENT :

35 Du même type que ce que vous avez prévu ici?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

40 Pas tout à fait, pas tout à fait, je pense, mais ça fonctionne bien.

LE PRÉSIDENT :

C'est bon?

5 **M. JÉRÔME MORIN :**

Oui, ça va, merci. C'est juste parce que ça avait été soulevé dans le cas ici par plusieurs comme si c'était un enjeu, mais pourtant, je pense que ça fonctionne bien ailleurs.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Madame Lucas, est-ce qu'elle est connectée maintenant?

15

INTERVENTION CITOYENNE
M^{me} HUGUETTE LUCAS

20 **M^{me} HUGUETTE LUCAS :**

Allô, est-ce que vous m'entendez?

LE PRÉSIDENT :

25

Oui.

M^{me} HUGUETTE LUCAS :

Est-ce que vous m'entendez?

30

LE PRÉSIDENT :

On vous entend. Bonjour, madame Lucas, on vous entend, bienvenue.

35

M^{me} HUGUETTE LUCAS :

Bon, enfin. Merci, bonjour. Je m'appelle Huguette Lucas, je suis citoyenne de Sainte-Julienne.

40

Ma question, à part le projet de la voie de contournement, quelles autres solutions avaient été envisagées pour soulager le trafic ici et puis aussi pour protéger la forêt?

LE PRÉSIDENT :

Merci pour votre première question. — Madame Bouvier, quelles sont les différentes, bien, solutions qui ont été envisagées?

5

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

On les a abordées brièvement hier, on a une diapositive qui les reprend.

10

M^{me} HUGUETTE LUCAS :

Allô?

15

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Oui, on va vous arriver...

20

M^{me} HUGUETTE LUCAS :

Je ne vous entends plus.

LE PRÉSIDENT :

25

Oui oui, on est en train de chercher une diapositive pour vous montrer de façon beaucoup plus illustrée les réponses qu'on pourrait apporter à la réponse que vous avez posée.

M^{me} HUGUETTE LUCAS :

30

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Ça prend un peu de délais, oui. C'est bon?

35

M^{me} HUGUETTE LUCAS :

D'accord, merci.

40

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

5 **M^{me} ESTELLE BOUVIER :**

Je vais laisser la parole à Stéphanie Besner.

LE PRÉSIDENT :

10

On vous écoute.

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

15

Oui, on va remettre en contexte les différentes alternatives...

LE PRÉSIDENT :

20

Voulez-vous bien vous présenter une fois encore?

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Consortium Alliance Lanaudière, donc responsable de l'étude d'impact, Stéphanie Besner.

25

Pour remettre en contexte, les corridors alternatifs qui ont été étudiés, on va vous présenter des visuels.

30

Donc, initialement, la première... le premier corridor qu'on vous présente ici en rouge, c'était l'emprise qui a été acquise par le ministère dans les années 70, donc à partir de la fin de l'autoroute actuelle à Saint-Esprit jusqu'aux environs de Rawdon.

Par la suite, le ministère des Forêts a informé le ministère des Transports de la présence d'un écosystème forestier exceptionnel.

35

Un corridor alternatif, qui est présenté ici en jaune, a fait l'objet d'une étude de faisabilité en 2014. Cette étude de faisabilité là n'a pas démontré que les milieux adjacents de l'écosystème forestier exceptionnel étaient différents ou avaient des priorités nécessairement qui s'apparentaient, de toute façon, eux aussi, à un écosystème forestier exceptionnel avec la présence aussi d'espèces menacées également, donc, sur le secteur ouest, et auraient des impacts, en fait, beaucoup plus grands que l'emprise déjà acquise du fait des acquisitions et des expropriations en territoire agricole.

40

Alors, on aurait eu des impacts accrus par rapport à l'emprise déjà expropriée, ce qui a mené à d'autres alternatives pour ce même secteur à partir de Saint-Esprit qu'on présente à l'écran, ici.

5 Donc, entre Saint-Esprit puis le sud, disons, de Sainte-Julienne, tous ces secteurs-là, finalement, avaient des impacts plus importants, comme je mentionnais, d'expropriation. Donc, ces tracés-là n'ont pas été retenus, il n'était pas jugé favorable que soit l'emprise de la route 125 existante ou l'emprise déjà acquise pour le prolongement de l'autoroute 25.

10 Donc, par la suite, le ministère a fait une étude d'opportunité, on en a parlé hier, donc on a fait une mise à jour dans laquelle différents corridors ont été étudiés.

15 C'est des exemples de corridors alternatifs qui ont été regardés, puis en fait, au-delà de ce secteur entre Saint-Esprit et Sainte-Julienne, on a étudié les quatre secteurs dont parlait mon collègue hier, donc les secteurs qui sont illustrés ici en rose, en vert, c'est le secteur du projet, en bleu, donc c'est le secteur qui est au nord.

Ça fait partie maintenant du plan d'intervention, puis nous, on se concentre sur la partie qui est en vert ici, donc le contournement du noyau urbain uniquement.

20 Ce contournement-là, bien évidemment, on conserve la totalité des écosystèmes forestiers exceptionnels qui étaient précédemment perdus par le tracé du prolongement de l'autoroute.

Est-ce que ça répond?

25 **M^{me} HUGUETTE LUCAS :**

Juste un éclaircissement, est-ce que c'est toujours sur l'emprise du ministère, le nouveau tracé, si je comprends bien?

30 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

Dans le corridor acquis, oui, en grande majorité.

35 **M^{me} HUGUETTE LUCAS :**

Donc, c'est toujours la même chose.

40 J'aimerais savoir s'il y a eu quand même, au lieu de routes ou de voies de contournement, s'il y a eu d'autres aspects considérés, comme par exemple, une amélioration du transport collectif, une promotion du covoiturage, du transport collectif et même avec une idée que le ministère des Transports

pourrait investir dans cette possibilité-là, est-ce que ça, c'est des choses qui ont été aussi étudiées?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

5 Oui, bien sûr. Ce qu'il faut comprendre, c'est que bien que la route 125 soit fortement fréquentée, notamment lors des heures de pointe du vendredi après-midi, la circulation observée correspond principalement à un flux de transit composé d'automobilistes se rendant dans leur chalet situé au nord.

10 Les enquêtes d'origine-destination mettent en évidence des schémas de déplacement répartis entre plusieurs pôles, dont Joliette, Montréal, Repentigny et Rawdon. Par ailleurs, la densité démographique actuelle ne permet pas de soutenir la viabilité d'un tel service.

15 Donc, le développement du transport collectif est en grande partie la responsabilité des MRC qui planifient et financent ces services, appuyées par le ministère des Transports.

L'aménagement des territoires qui s'étend bien au-delà des limites de la municipalité de Sainte-Julienne doit être réfléchi en conséquence pour augmenter la part modale du transport collectif.

20 L'urbanisation du territoire principalement rural et à vocation récréotouristique est actuellement dépendante de l'utilisation de l'automobile.

LE PRÉSIDENT :

25 Bien. Moi, j'aimerais quand même essayer de bien comprendre aussi puisque, bon, on parle de transport en commun et autres, or, on sait qu'il y a des lignes de transport, des lignes d'autobus, par exemple, entre Saint-Donat et Montréal qui empruntent la route 125 et qui transitent aussi par Sainte-Julienne.

30 On voudrait bien savoir comment est-ce que le projet qui est à l'étude, le projet de contournement s'arrime avec ces différents services de transport là qui sont offerts dans la région de Lanaudière et aussi les services qui sont offerts dans la MRC de Joliette, par exemple, où il y a une connexion, comment est-ce que ça s'arrime, le projet, avec ces différentes offres de services là?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

35 La voie de contournement va permettre une meilleure prévisibilité des temps de déplacement, donc va faciliter ce transport collectif parce qu'actuellement, si le transport collectif se retrouve pris dans des embouteillages, bien, il y aura des retards, et caetera, donc la voie de contournement permettra justement au transport collectif de passer au coeur de Sainte-Julienne.

40

Peut-être des aménagements pour le transport collectif pourraient être faits, des arrêts d'autobus, et caetera, et au moins, il y aura une meilleure prévisibilité des temps de déplacement des transports collectifs, mais notre voie de contournement, le transport collectif s'intègre dans cette voie de contournement là.

5

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est prévu?

10

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

C'est prévu. Il va falloir, comme je le disais hier, l'aménagement du centre urbain de Sainte-Julienne, l'ancienne 125 comme on l'appelle, quand notre voie de contournement sera en service, doit être développée avec la vision de la MRC et de la municipalité.

15

LE PRÉSIDENT :

Merci. Bien, donc, je ferai aussi un tour vers les deux, la municipalité d'abord, et puis après, madame Charlot pour la MRC de Montcalm pourra compléter.

20

Voilà la réponse qui a été apportée par rapport à l'arrimage du projet avec les autres services d'autobus qui empruntent déjà quand même la 125 et qui passent par Sainte-Julienne.

25

Comment est-ce que ça s'arrime, par rapport, vous, à votre propre planification du développement de votre localité?

30

M. JÉROME MORIN :

Pour l'enjeu du transport collectif, je laisserais ma collègue de la MRC répondre à ce sujet-là.

35

C'est sûr que nous, l'ancienne 125, on va l'appeler ainsi pour la réponse, dans le fond, comme ça a été discuté hier, c'est sûr qu'au niveau du transport actif, outre le transport collectif, tout ce qui est vélo, piétons, nous, c'est de redonner un caractère beaucoup plus local et accessible au transport actif à l'ancienne 125.

40

Pour ce qui est du volet transport collectif, peut-être que ma collègue peut répondre.

LE PRÉSIDENT :

40

Madame Charlot.

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

Anne-Pierre Charlot, MRC de Montcalm.

5 Donc, pour le transport collectif, je n'ai pas la donnée, je vais aller la chercher, j'ai déjà envoyé la demande à mon collègue du transport pour avoir l'impact direct en ce moment avec l'ancienne 125 dans son état actuel, à savoir s'il y a un impact sur le transport ou les retards et les usagers et à savoir si, effectivement, d'envisager une voie de contournement, à quel point l'impact pourrait être positif.

10 Pour répondre au deuxième volet de la question, en termes de mobilité durable d'aménagement du territoire, dans le fond, présentement, avec les nouvelles OGAT, on est en train de faire la révision du schéma d'aménagement et il s'en vient, dans le fond, des recommandations de la part de la MRC autant au niveau de la mobilité durable, l'aménagement en termes de transport actif dans deux objectifs, 1, bien, augmenter, dans le fond, comme je le disais, la mobilité durable, mais aussi de diminuer les impacts sur les enjeux climatiques avec la diminution des gaz à effet de serre.

15 Donc, le plan climat étant aussi en élaboration, ce sont deux volets sur les OGAT sur lesquels nous travaillons présentement en collaboration avec toutes les municipalités de notre territoire.

20 **LE PRÉSIDENT :**

 Vous avez dit que votre schéma d'aménagement de développement révisé est actuellement en révision aussi, c'est ça?

25 **M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :**

 En fait, toutes les MRC au Québec sont présentement en révision du schéma d'aménagement, car il y a ce qu'on appelle les OGAT, c'est les orientations gouvernementales en aménagement du territoire, donc depuis décembre 2025, nous sommes dans l'obligation de réviser notre schéma pour répondre à toutes ces orientations-là et tous les objectifs.

30 Donc, c'est un travail, je vous dirais, au niveau de la province. Donc, effectivement, nous sommes présentement sur le travail de révision du schéma. Par contre, présentement, évidemment, on applique le schéma tel qu'il est applicable en ce moment et qui a été révisé en 2009.

35 **LE PRÉSIDENT :**

 Merci. — Madame Lucas.

40

M^{me} HUGUETTE LUCAS :

Oui, monsieur le président, est-ce que je pourrais ajouter quelque chose?

5 J'ai été nommée citoyenne mobile de l'année en 2025 par l'organisme Trajectoire Québec et je voulais vous donner une information parce que j'ai toujours utilisé les transports en commun ici à la municipalité et voilà que je peux vous dire que dans les fins de semaine, il y a moins d'autobus que la semaine et c'est à ce moment-là que vous dites qu'il y a le plus de circulation dans Sainte-Julienne le dimanche soir et le vendredi soir, or, c'est les moments là où on met moins d'autobus.

10

Alors, je ne comprends pas, il y a quelque part quelque chose qui se passe ou ça n'a pas été analysé comme il faut, voilà.

LE PRÉSIDENT :

15

Merci. On espère que vous allez participer à la deuxième partie d'audience pour nous apporter vos témoignages et les recommandations que vous avez à suggérer pour bonifier le projet en cours.

Merci pour votre participation.

20

M^{me} HUGUETTE LUCAS :

Oui, merci.

25

LE PRÉSIDENT :

Vous avez ouvert une porte que la commission va quand même emprunter pour discuter un peu avec l'initiateur de ses différents engagements pris par rapport aux espèces fauniques et à leurs habitats.

30

Quand on regarde dans la documentation que vous avez soumise pour le projet, on voit que vous avez prévu éviter le déboisement et pour certaines activités qui sont potentiellement destructrices durant la période de reproduction de la faune, par exemple la nidification des oiseaux du début avril à la fin août.

35

Vous prévoyez également éviter de faire des travaux en août durant les périodes sensibles pour les espèces aquatiques, et cette fois-ci, du début avril au début août.

40

La première chose que la commission voudrait confirmer avec vous, est-ce qu'il s'agit d'un engagement ferme que vous avez pris pour ne pas effectuer des travaux au cours de ces périodes-là?

Je vois que vos collègues...

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

5

Oui, je vais laisser la parole à Stéphanie Besner, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

10

Faites-le donc.

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

15

Oui, effectivement, ça fait partie des mesures d'atténuation mentionnées au rapport d'étude d'impact.

Comme la plupart -- bien, non, pas comme la plupart, comme l'entièreté des mesures d'atténuation mentionnées seront appliquées au niveau des devis, donc des documents d'appel d'offres aussi pour le constructeur, donc ce sera appliqué.

20

Si jamais il y avait difficulté d'application en chantier, c'est la surveillance environnementale qui va le relever et des mesures alternatives devront être proposées par le constructeur à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

25

Donc, par rapport à ces dates, on comprend que ce sont des engagements fermes que vous prenez?

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

30

Pour le déboisement.

LE PRÉSIDENT :

35

Pour le déboisement, oui, bien sûr, pour le déboisement, et des travaux aussi en août.

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

40

Et les travaux en août, exactement, oui.

LE PRÉSIDENT :

OK. Est-ce que c'est au cours de l'automne que ça va être fait ou c'est à l'hiver ou bien c'est les deux?

5

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Bien, dépendamment des secteurs, en fait, parce qu'on a des espèces à statut qu'on veut protéger puis l'habitat du poisson est aussi un habitat protégé.

10

L'habitat de poisson, les périodes, c'est pour la reproduction, essentiellement, donc ça dépend des espèces en présence. Cette période-là, elle est ajustée de façon régionale et selon les espèces qu'on a pêchées.

15

C'est pareil aussi pour la vie faune, par exemple, ou les autres espèces fauniques qui ont des périodes de reproduction distinctes, mais pour la plupart, c'est au printemps que ça se passe. Il y a des périodes de migration également, printemps, automne, qui pourront être évitées en cas de besoin.

LE PRÉSIDENT :

20

Parfait.

LE COMMISSAIRE :

25

Bien concrètement, qu'est-ce que ça signifie dans la chronologie considérant les dates d'obtention des autorisations, si par exemple, vous obtenez vos autorisations en hiver, vous faites vos appels d'offres, donc est-ce que vous reportez d'un an le chantier ou qu'est-ce qu'il se passe, concrètement?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

30

Concrètement, oui.

LE COMMISSAIRE :

35

Afin de respecter vos engagements.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

40

On respecte les engagements, oui.

LE COMMISSAIRE :

Donc, pour que les travaux débutent en 2027, ça vous prend vos autorisations au plus tard à l'automne, je présume?

5

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Pour faire le déboisement, oui.

10

LE COMMISSAIRE :

Pour faire le déboisement au cours de l'hiver et éviter justement d'impacter les milieux hydriques.

15

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Le déboisement...

LE COMMISSAIRE :

20

Pardon, oui, déboisement, oui. Mais les milieux hydriques, en fait...

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Les milieux hydriques, c'est pour la reproduction, c'est au printemps.

25

LE COMMISSAIRE :

C'est au printemps, oui.

30

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

35

Ça, c'est pour les travaux de remaniement?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

40

Oui, c'est ça, il y a différents types de travaux qui peuvent se dérouler à différentes saisons. Le

déboisement, normalement, c'est de, à peu près, là, c'est du mois de fin septembre au premier ou au 15 avril, tout dépendamment des espèces en présence.

LE PRÉSIDENT :

5

Oui, mais pour les travaux de remaniement des sols, vous n'avez pas pris d'engagements fermes par rapport aux dates parce que ce qui est mis dans les rapports que vous avez déposés, vous dites que ces travaux de remaniement en milieux humides et hydriques seraient réalisés lorsque possible, vers la fin juillet, pour ce qui concerne l'étang de la Halte de verdure, et la fin juin pour les autres milieux humides et hydriques, bon, là, il y a après la reproduction des anoues.

10

Bon, donc est-ce que c'est vraiment la période puis il n'y a pas d'engagements là fermes, mais est-ce que c'est la période hivernale qui est... estivale, pardon, que vous privilégiez?

15

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je vais laisser Stéphanie Besner répondre.

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

20

En fait, dans la séquence d'organisation du chantier, lorsqu'on met en place le chantier, on délimite également ce chantier-là, donc à partir du moment où le déboisement et le défrichage est fait, on met des barrières d'exclusion, notamment pour la faune, les espèces à statut dans leurs habitats préférentiels et on s'assure qu'il n'y en a pas à l'intérieur du chantier.

25

Donc, par la suite, les autres types de travaux, comme vous parlez d'excavation et tout ça, sont réalisés en l'absence de ces espèces-là. L'idée, c'est de mettre en place ces barrières-là et au besoin, de relocaliser les espèces à statut précaire avant que le restant des activités se fasse sur le chantier.

30

LE PRÉSIDENT :

OK. Bien, vous voudriez bien m'éclairer encore un peu parce que les périodes qui sont mentionnées pour les espèces aquatiques et les milieux humides et hydriques, bon, paraissent à nous autres un peu contradictoires, est-ce que vous pouvez nous les expliquer, ces différentes périodes-là?

35

Je comprends qu'il y a un certain nombre de considérations dont vous tenez compte pour pouvoir respecter ou non ces périodes-là, vous avez cité certaines considérations, mais pourtant, pour nous, il demeure comme une contradiction pour les périodes que vous avez mentionnées pour les espèces aquatiques et pour les milieux humides, vous pouvez clarifier un peu?

40

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Oui, je vais devoir prendre la question en délibéré pour pouvoir analyser la question en détail.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Et on aimerait aussi savoir, ces différentes périodes, début avril à la fin août, début avril au début août, pour les espèces aquatiques, les oiseaux, pour les travaux de remaniement aussi vers la fin juillet pour les temps de la Halte de verdure, comment est-ce que toutes les périodes qu'on cite là s'arriment pour que vous puissiez quand même effectuer vos activités au cours des périodes sensibles pour certaines espèces?

10 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

En fait, les périodes ne se dupliquent pas nécessairement à chaque endroit des aires de travail. Donc, on peut commencer par certains types de travaux, comme le mentionnait Estelle tout à l'heure, donc on peut faire de la préparation, par exemple une déviation de cours d'eau, on pourrait faire des activités de préparation de sites d'excavation dans certains secteurs et en épargner d'autres selon le potentiel d'habitat.

20

Pour la concordance, comme je vous disais tout à l'heure, je vais devoir vous revenir.

LE PRÉSIDENT :

25 Merci.

J'irais du côté du ministère de l'Environnement, oui, je vois... bon, je n'ai pas beaucoup d'yeux, mais... Alors, je viens vers vous, madame Parent, c'est quoi votre avis sur le respect de ces différentes périodes sensibles là pour la faune aquatique et terrestre?

30

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

35 D'entrée de jeu, j'aimerais seulement mentionner que les contradictions des périodes ont été relevées aussi au niveau du ministère, de notre côté, il va y avoir des questionnements à ce sujet éventuellement lors de la phase d'acceptabilité du projet.

40 Pour de plus amples informations, je demande, si vous avez des questions plus précises au niveau de la faune, je vous référerai à ma collègue Émilie Chalifour qui est à distance.

LE PRÉSIDENT :

Déjà, on sait que vous-même, vous avez un peu de difficulté par rapport à la contradiction, donc on aura eu l'explication après, on ne l'a pas maintenant, c'est ça que je comprends?

5

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Bien, c'est ça, c'est la personne experte de la faune qui va pouvoir vous en dire davantage sur les questions qu'elle pourrait poser au niveau des périodes.

10

LE PRÉSIDENT :

OK, mais cette personne-là n'est pas présente en ce moment?

15

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Elle est à distance.

LE PRÉSIDENT :

20

Elle est à distance, on peut la rejoindre?

M^{me} ELIZABETH PARENT :

25

Oui, on peut la rejoindre, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

30

Bien, on peut y aller, on va l'écouter d'abord, puis ensuite, j'aurai peut-être une autre question à vous poser.

Ah, oui.

M^{me} ÉMILIE CHALIFOUR :

35

Oui, bonjour.

LE PRÉSIDENT :

40

Bonjour.

M^{me} ÉMILIE CHALIFOUR :

Émilie Chalifour, du ministère de l'Environnement, Faune et Parcs, pour faire ça court.

5 Madame Parent a un peu expliqué le point, c'est que dans le fond, il y a deux mesures d'atténuation particulières qui ont été proposées par l'initiateur qui semblent entrer en contradiction, c'est une des questions qui va être adressée à l'initiateur parce qu'évidemment, comme vous avez relevé, on favorise les travaux en eau à l'extérieur de la période sensible qui correspond plutôt 1^{er} avril 1^{er} août qu'on a vu dans une de leur mesure d'atténuation proposée.

10 L'autre mesure qui entre un peu en contradiction, c'est celle qui dit, vous l'avez relevée aussi, favoriser lorsque possible la réalisation des travaux de remaniement des sols en milieux humides et hydriques vers la fin juillet pour l'étang de... ça fait que c'est celle-là, je n'irai pas plus loin avec ça. Ça fait qu'ils semblent aussi vouloir travailler en été dans l'eau, ça fait que c'est vraiment contradictoire, ça fait qu'on demande un petit peu d'explications là-dessus, ça fait partie de l'analyse en cours.

LE PRÉSIDENT :

20 OK. Donc, c'est quelque chose qu'il reste à clarifier.

Maintenant, je voulais savoir aussi sous quelles conditions des travaux peuvent être effectués, par exemple au cours d'une période sensible pour certaines espèces et quelles seraient ces espèces-là, quelles conditions, quelles espèces pour des travaux qui seraient effectués à des périodes sensibles pour ces espèces-là?

25 **M^{me} ÉMILIE CHALIFOUR :**

30 Bien, dans l'analyse, on suit toujours la séquence éviter, minimiser, compenser, donc dans quelles circonstances ça pourrait être accepté, c'est s'il y a démonstration que c'est vraiment impossible d'éviter d'aller travailler pendant la période sensible, s'il n'y a pas d'autres options.

35 Ensuite, on va tomber à la séquence minimiser, on va minimiser l'impact. Des fois, selon le groupe d'espèces, ça peut être plus impactant de travailler au début de la période sensible ou pour d'autres, ça peut être à la fin de la période sensible.

40 Je vous nomme par exemple en ravage pour le cerf de Virginie, on préfère y aller... on évite des travaux pendant l'hiver qui est la période sensible pour le cerf, mais si on doit y aller, on aime mieux en début d'hiver où est-ce que la couverture de neige est moins grande donc le cerf est moins vulnérable.

5 Ça fait que ça dépend de l'espèce. Ça fait qu'on minimise, puis ensuite, bon, il y a peut-être, on minimise par les mesures d'atténuation particulières, tout ça, on minimise la durée des travaux ou on minimise par la méthode de travail. Ça fait que c'est différentes choses pour minimiser puis on peut arriver à de la compensation selon le type d'impact qu'on a.

LE PRÉSIDENT :

OK. Ça m'éclaire, merci.

10 J'irais encore du côté de l'initiateur, cette fois-ci pour parler un peu de l'habitat du poisson avec vous.

15 Qu'est-ce que vous avez prévu comme compensation pour l'habitat du poisson parce que dans l'étude d'impact, vous dites qu'il y aura une perturbation temporaire à long terme et une perte permanente d'habitat du poisson et vous vous engagez à sélectionner des projets de réhabilitation ou de création d'habitats en accord, bien sûr, avec les besoins qui seraient identifiés par les agents provinciaux.

20 Ça, c'est ce que vous avez dit dans vos documents. Et on sait depuis hier quand même qu'il y a quelque chose qui est soumis déjà comme compensation, comme un plan de compensation pour l'habitat du poisson, et on voudrait savoir, de votre côté, qu'est-ce que vous prévoyez pour le bénéfice du public et de la commission?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

25 Stéphanie Besner va répondre à la question, s'il vous plaît.

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

30 Oui, pour le Consortium Alliance Lanaudière.

35 Donc, on a expliqué hier qu'il y avait une partie de compensation qui serait faite à même le projet pour la partie habitat de poisson, donc on a une perte qui va être compensée par la déviation du cours d'eau dans lequel on va recréer également des habitats de poisson, donc on a une seule et même compensation pour le volet milieux hydriques à cet endroit-là et le volet habitat de poisson.

40 Par contre, les pertes résiduelles doivent être compensées autrement, on ne peut pas les compenser à l'intérieur des emprises mêmes du projet, donc ce sont ces pertes-là.

Madame Bouvier mentionnait hier que les projets ne sont pas encore conceptualisés à cette étape-ci, on est en avant-projet préliminaire et seront développés aux prochaines étapes.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

MELCCFP, madame Parent, vous avez écouté la réponse qu'ils ont donnée. Moi, je voudrais savoir c'est quoi les exigences, vos exigences pour un projet de compensation de perturbation et de perte d'habitat du poisson, est-ce que vous avez des qu'il y exigences, lesquelles?

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

D'abord, on va questionner également l'initiateur de projet sur les pertes résiduelles. Dans le cadre de la procédure, il doit être déposé un projet de compensation et non financé actuellement.

Pour de plus amples informations, j'inviterais encore Émilie Chalifour à vous partager au niveau des exigences pour ce qui est de l'habitat du poisson.

LE PRÉSIDENT :

Pour les exigences et puis peut-être qu'après, vous allez revenir sur où est-ce que vous en êtes finalement parce qu'on nous dit qu'il y a un plan qui est disponible et vous dites que vous allez questionner l'initiateur, donc après, vous allez pouvoir nous dire où est-ce que vous êtes rendus dans ce processus-là.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

Merci. — Madame Chalifour.

M^{me} ÉMILIE CHALIFOUR :

Oui, bonjour, Émilie Chalifour, biologiste au secteur faune du ministère de l'Environnement.

Concernant les exigences -- en fait, aussi, je peux apporter une clarification. L'initiateur fait le bilan des pertes nettes d'habitat du poisson dans son projet, propose une partie de la compensation.

5 Dans le fond, la récréation du cours d'eau 13 constitue une partie de sa compensation, mais affirme lui-même que ce n'est pas complet, il reste un 4 600 mètres carrés à aller chercher par un autre projet de compensation. Ça ne peut pas être compensé de manière financière, ça prend vraiment un projet d'aménagement d'habitat du poisson.

10 Pour aller plus loin dans l'acceptabilité, il va falloir avoir une meilleure idée de ce qui s'en vient, donc l'initiateur va devoir déposer quelque chose de plus précis à ce sujet, il y aura des échanges à ce sujet.

15 Puis concernant nos exigences, c'est sûr que nous, on regarde la nature des pertes puis on essaie de retrouver les mêmes fonctions d'habitat pour le poisson. Donc, s'il y a perte d'habitat d'alimentation ou plutôt perte d'habitat de frayères, d'habitat de reproduction, c'est ce qu'on va essayer d'aller rechercher.

20 Puis pour qu'une compensation soit acceptable, jugée suffisante, il va falloir faire la démonstration que ça se vaut puis il va y avoir des suivis qui vont être demandés pour être sûr que c'est fonctionnel dans le temps.

25 Généralement, les suivis sont sur cinq ans puis on fait un suivi d'une fonctionnalité de la structure en tant que telle, c'est comme si déplace un cours d'eau, on veut savoir si ça reste stable dans le temps, si on n'a pas du décrochage, de l'érosion qui se fait, puis on veut aussi savoir si ça fonctionne, si c'est utilisé par le poisson.

Donc, c'est le genre de suivi qu'on va faire pour s'assurer d'avoir une compensation efficace.

30 **LE COMMISSAIRE :**

Merci pour les précisions.

35 Je reviens vers madame Bouvier. Dans le document, dans l'étude d'impact, en fait, vous mentionnez qu'il est possible que vous alliez vers la création d'une nouvelle réserve de superficie d'habitat pour compenser justement l'habitat du poisson.

40 On aimerait avoir des clarifications, pourquoi une réserve additionnelle, en fait, quelle est l'intention derrière ça et est-ce que ça a été convenu ou discuté même avec le ministère de l'Environnement en date d'aujourd'hui?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je vais voir si Stéphanie Besner est capable de répondre, sinon, on va vous revenir.

5 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

Je n'ai pas bien compris la question sur la réserve, à quoi vous faites référence?

10 **LE COMMISSAIRE :**

C'est un objectif qui est mentionné dans l'étude d'impact, la création d'une nouvelle réserve de superficie d'habitat additionnelle pour des compensations de l'habitat du poisson, donc une capacité excédentaire par rapport à ce qui serait requis en raison des impacts du projet dont on parle ici.

15 On se questionnait pourquoi, quelles étaient les intentions derrière ça et est-ce que ça avait été discuté avec l'Environnement?

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

20 Non, ça n'a pas été discuté avec l'Environnement.

Pour la réserve, je ne suis pas certaine que le sens que vous en interprétez était celui des rédacteurs, donc on va devoir vous revenir.

25 **LE COMMISSAIRE :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

30 Oui. Donc, je comprends que vous allez nous revenir en délibéré sur cette question-là, mais vous avez bien noté l'objectif dont il est question parce que c'est un objectif que vous avez mentionné et l'objectif dit exactement ceci : « Permettre, si possible, la création d'une nouvelle réserve de superficie d'habitat additionnel pour des compensations de l'habitat du poisson qui s'avérerait nécessaire pour un éventuel autre projet routier du secteur ».

35
40 Donc, nous, on ne fait pas d'interprétation encore, on voudrait savoir, on voudrait que vous précisiez ce que vous entendez par cela et comme ça, ça va nous permettre de voir avec le MELCC comment eux, ils regardent un peu ça. Et vous nous précisez aussi si vous le faites, vous créez une telle réserve en prévision d'autres projets routiers qui vont venir.

La question est bien comprise? Merci. — Oui, madame Chourabi.

M^{me} HELA CHOURABI :

5 Oui, si vous permettez.

LE PRÉSIDENT :

Représentez-vous, s'il vous plaît.

10

M^{me} HELA CHOURABI :

Hela Chourabi, agronome au MAPAQ.

15

En fait, j'ai une demande et une question vu qu'on parle de compensation.

Tout à l'heure, j'ai mon collègue agronome, conseiller en agroenvironnement, il m'a soulevé le point que des fois, il y a le ministère, par exemple, pour faire des projets de compensation surtout pour du reboisement, des bandes riveraines et tout ça, juste à nous contacter pour des projets parce qu'on peut vous orienter par exemple pour des projets des compensations.

20

Et la question, vu qu'on parle aussi de compensation de rétrocéder, dans l'étude d'impact, il y a eu aussi le sujet de la possibilité de rétrocéder les emprises acquises par le MTMD qui ne seront pas utilisées pour la réalisation du projet fait partie des recommandations.

25

Est-ce que ce serait aussi le cas pour la perte, si jamais vous avez une décision favorable auprès de la CPTAQ, est-ce qu'il y aura question, est-ce que vous avez envisagé de rétrocéder deux hectares pour la zone agricole pour l'inclure dans la zone agricole? Je demande, c'est tout.

30

LE PRÉSIDENT :

Madame Bouvier.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

35

C'est une possibilité, mais il n'y a rien de confirmé pour l'instant.

LE PRÉSIDENT :

40

Mais ce n'était pas une possibilité que vous avez regardée, c'est quelque chose qui apparaît

comme dans les nouvelles à partir de la question qui est posée, c'est ça?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

5 Oui.

LE PRÉSIDENT :

10 Parfait, merci.

Donc, on aura des informations, je suppose, par rapport à la question que vous avez posée, on fera un suivi pour nous assurer que nous avons obtenu une réponse sur ça.

15 Il y avait un pan de questions qui était resté par rapport à madame Parent, MELCCFP, c'est par rapport à où est-ce que vous en êtes dans le processus et je pense que quand on va faire du chemin avec cette dernière question, on va se donner une pause jusqu'à 19 h.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

20 Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

En fait, avec la loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure, c'est un petit peu différent de la procédure standard.

25 Il y a quatre distinctions, si je peux dire, le délai de sept mois du côté du ministère de l'Environnement, ce qui n'inclut pas les délais de réponse du ministère des Transports et de la Mobilité durable. C'est une analyse qui est sur les enjeux majeurs, il y a eu des consultations précoces et ciblées, mais il y a aussi des étapes qui sont fusionnées.

30 Donc, on n'a plus l'étape de recevabilité, c'est seulement une étape d'acceptabilité. Cela étant dit, nous pouvons quand même poser des questions dans le cadre de cette étape-là. Donc, actuellement, il y a eu le dépôt de l'étude d'impact, on est actuellement ici pour prendre le pouls des préoccupations des citoyens et répondre aux questions, et par la suite, on va se mettre sur un document de questions, commentaires à transmettre au ministère des Transports et de la Mobilité durable.

35 Donc, on a reçu les avis des experts et on va transmettre sous peu les questions.

LE PRÉSIDENT :

40 Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur l'étape d'acceptabilité, comment est-ce qu'elle

fonctionne et est-ce que le public, est-ce que vous faites intervenir le public à cette étape-là pour qu'il puisse être informé des différents échanges, par exemple, qu'il y a entre vous et l'initiateur, expliquez-nous un peu comment ça fonctionne?

5 **M^{me} ELIZABETH PARENT :**

Normalement, à l'étape de recevabilité dans une procédure standard, on va publier les avis des experts qui sont en lien avec la recevabilité, c'est-à-dire toutes les questions d'informations sur l'étude d'impact qui sont nécessaires pour l'analyse.

10

Actuellement, c'est une étape qui est fusionnée et à l'étape d'acceptabilité, on ne divulgue pas publiquement les documents en lien avec l'analyse environnementale parce que c'est un processus de décision officielle qui est en cours.

15

Donc, si vous connaissez un petit peu la loi concernant l'accès aux documents publics, d'organismes publics, c'est un des aspects qui nous empêche d'avoir l'accès à l'information, mais ça va être publié plus tard, effectivement, lorsque la décision va être juridiquement arrêtée.

20

Donc, pour ce qui est du public, on prend tout de même très sérieusement les préoccupations qui nous sont transmises et ça fait partie de l'analyse du projet, bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

25

Merci pour votre réponse.

30

Voilà qui clôt cette deuxième séance de l'audience publique. Je voudrais dire merci à toutes les personnes qui sont intervenues, à distance comme dans la salle, merci à l'initiateur et son équipe et à toutes nos personnes-ressources qui, aussi bien dans la salle et à distance, nous ont soutenu cet après-midi.

35

Alors, nous aurons une troisième séance à compter de 19 h ce soir et je vous invite tous à être là encore ce soir. Merci et à tout à l'heure.

40

LEVÉE DE LA SÉANCE À 16 h 32

SÉANCE AJOURNÉE AU 4 FÉVRIER 2026 À 19 h

40

Je, soussignée, TAMARA PROVOST, sténographe officielle, déclare sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de l'audience que j'ai entendue via webdiffusion, le tout conformément à la loi.

5

Et j'ai signé,



10

Tamara Provost (351355-6)