

**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 3

Séance tenue le 4 février 2026

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

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 4 FÉVRIER 2026

MOT DU PRÉSIDENT.....	1
QUESTIONS DE SUIVI.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS	
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LANAUDIÈRE	
M. Francis Bergeron.....	24
INTERVENTION CITOYENNE	
M. Michel Bellefeuille.....	55
PAUSE	
REPRISE	
INTERVENTION CITOYENNE	
M. Pierre Rémillard.....	61
MOT DE LA FIN.....	65

SÉANCE AJOURNÉE AU 3 MARS 2026

SÉANCE DU 4 FÉVRIER 2026
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT

5 **LE PRÉSIDENT :**

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

10 Encore une fois, je souhaite vérifier si, du côté de l'initiateur, il y a de nouveaux documents qui ont été déposés depuis cet après-midi où on a travaillé. — Madame Bouvier.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

15 Non, on n'a pas déposé de nouveaux documents.

LE PRÉSIDENT :

20 Est-ce que vous êtes déjà en mesure de nous présenter la réponse à notre question en lien avec la route régionale Saint-Lin-Laurentides?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

25 Non, on n'est pas capable malheureusement de vous répondre pour cette question-là. Est-ce qu'on peut avoir un délai supplémentaire?

LE PRÉSIDENT :

30 24 heures, ça vous suffirait? À ce moment, vous me le faites parvenir par écrit, parce qu'il faudrait qu'on fasse connaître aussi au public la réponse que vous avez donnée. C'est bon? 24 heures ou 48 heures? Parce que, nous, on peut vous envoyer la question écrite.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

35 Oui.

LE PRÉSIDENT :

40 Est-ce que vous avez besoin de quelque chose de complémentaire pour répondre à la question?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

5 Bien, c'est parce que c'est mon collègue à côté qui s'en occupe, mais il faut qu'il puisse travailler pour pouvoir vous répondre. C'est juste pour ça. Donc, tout dépendant s'il y a d'autres séances ou pas, à ce moment-là, il va pouvoir travailler dessus pour pouvoir répondre.

LE PRÉSIDENT :

10 Parfait. Donc, vous allez prendre attache avec monsieur Karim Chami pour vous entendre sur la période où il faut envoyer ça, mais le plus tôt possible. Comme on a dit, habituellement, quand on pose des questions, on s'attend à ce qu'on ait les réponses dans les 48 heures. Merci.

15 Au niveau des personnes-ressources, est-ce qu'il y a eu quelque chose de déposé depuis cet après-midi? — Madame Parent? Non, rien de votre côté. — Madame Chourabi, non plus? — Madame Lajoie? C'est beau. — Monsieur Morin? C'est bon.

Le registre est maintenant ouvert.

20 Si vous désirez poser des questions, vous pouvez vous inscrire à l'arrière de la salle, à la table d'accueil, ou pour les personnes à distance, en remplissant le formulaire sur le site Web du BAPE ou en téléphonant au 1-800-463-4732, poste 6.

25 Les personnes qui sont 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 saint-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.

30 Pour un petit rappel des règles de procédure en audience publique, d'abord, c'est à moi que toutes les questions et les réponses doivent être adressées. Ensuite, je vais demander aux intervenants, en ligne comme en salle, d'éviter le préambule dans les questions qu'ils nous adressent. Vous aurez droit à deux questions par intervention. Cela dit, il est possible d'aller se réinscrire pour de nouvelles interventions une fois que le registre est toujours ouvert.

35 Enfin, je vous rappelle que nous ne tolérerons pas les manifestations, les remarques désobligeantes, les propos diffamatoires et les attitudes méprisantes. Voilà qui fait le tour des quelques règles que nous rappelons toujours pour nous assurer que nos discussions, nos questions, nos réponses vont se dérouler dans un climat serein et respectueux de tout le monde.

40 Alors, je ne vois pas encore quelque chose à mon registre, donc nous allons continuer d'explorer

quelques éléments d'intérêt pour la commission, et ce soir, nous allons commencer par les milieux humides. Je vais demander à mon collègue de commencer.

LE COMMISSAIRE :

5

Oui, merci. D'abord, une question adressée au ministère des Transports, l'initiateur. On a lu dans l'étude d'impact que le projet va toucher partiellement aux milieux humides qui sont jugés prioritaires pour la conservation dans le Plan régional des milieux humides de la MRC. Est-ce que vous seriez en mesure de nous indiquer à quels endroits se trouvent ces milieux humides prioritaires qui sont affectés par le projet?

10

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je vais laisser la parole à Stéphanie Besner.

15

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Oui, si vous permettez, monsieur le président, on vous présenterait une carte localisant les milieux humides.

20

LE COMMISSAIRE :

Ceux qui sont jugés prioritaires au Plan régional de la MRC. Oui.

25

Oui, on a la désignation : c'est les MH24-1, MH24-2 et MH24-3.

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Exactement.

30

LE COMMISSAIRE :

Oui. Seriez-vous en mesure de nous guider un peu ou de grossir la carte?

35

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Oui, en fait, je constate qu'ils ne sont pas identifiés avec leur nomenclature sur cette carte-ci.

40

LE COMMISSAIRE :

Oui.

5 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

On l'a dans un autre rapport en annexe. Oui, en grossissant, effectivement, on les voit.

Donc, MH23 -- attendez un petit peu.

10

LE COMMISSAIRE :

24-1.

15 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

24-1, il est le long du rang du Cordon. — Est-ce que tu peux grossir l'image, s'il te plaît?

Donc, ils sont juste au sud du rang du Cordon. — As-tu la carte 3?

20

On y arrive. Voici.

LE COMMISSAIRE :

25 Oui.

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

30 Donc, vous voyez bien la route 125 en rouge, le rang du Cordon qui est à l'intersection au milieu de la figure? Donc, en vert, avec des petits points, en vert foncé, c'est à cet endroit que sont situés les milieux humides qui sont jugés prioritaires au plan de conservation régional.

LE COMMISSAIRE :

35 Oui, donc en vert foncé, c'est ce que vous dites?

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Oui, c'est ça.

40

LE COMMISSAIRE :

Les trois zones dont on parle, ceux qui sont jugés prioritaires?

5 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

Exactement. Ils sont identifiés, là, MH24-1, 2, 3.

LE COMMISSAIRE :

10

D'accord, merci. Est-ce que...

Je m'adresse à madame Charlot. Est-ce que vous pourriez nous indiquer ce qui est prévu au Plan régional de la MRC concernant ces milieux-là qui sont jugés prioritaires?

15

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

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

20

Dans le fond, ici, ce qui a été démontré à l'image, c'est les niveaux de priorisation niveau 1. On a également, un petit peu plus au nord, au niveau du tracé, des milieux humides de niveau 3 aussi, qui ne sont pas indiqués sur la carte. Évidemment, on ne peut pas les voir, c'est un petit peu plus au-dessus.

25

Au niveau du Plan régional des milieux humides et hydriques, nous, on l'a adopté cet automne. Donc, on passe dans le plan d'action présentement. On n'a pas de plan d'action spécifiquement par rapport à ces milieux-là. Évidemment, la préconisation, c'est de conserver le mieux possible ou même de restaurer nos milieux humides pour ceux qui en ont besoin. Donc, présentement, le plan d'action n'était pas fixé sur ce milieu-là en particulier. Dans un monde idéal, il faudrait les préserver, évidemment.

30

LE COMMISSAIRE :

Donc, si je comprends bien, le Plan régional ne prévoit pas un traitement différent pour les milieux humides qui sont jugés prioritaires par rapport aux autres?

35

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

Dans le fond, notre plan, c'était de faire un inventaire des milieux humides et hydriques de notre territoire. Évidemment, ils ont été priorisés par rapport, bien, à leur niveau... au niveau de la biodiversité, au niveau des écosystèmes qu'ils protègent ou dans l'état dans lequel ils sont.

40

Après, il y a évidemment un plan d'action qui regroupe plus d'une trentaine d'activités faisables sur le territoire pour soit les entretenir ou soit les restaurer. Évidemment, on ne peut pas faire le plan d'action dans sa totalité à l'année 1 après avoir reçu le rapport complet. Donc, présentement, on s'intéresse à d'autres parties de notre territoire au niveau des plans humides et hydriques. C'est pour ça que je vous dis, ceux-là, oui, on les connaît, on connaît leur niveau de priorisation, mais il n'y a aucune action de prévue à cet effet, particulière, pour soit les remonter dans la catégorie ou les protéger d'une manière particulière.

LE COMMISSAIRE :

Bien. Maintenant, je comprends ou la commission comprend, en fait, que le ministère envisage une compensation de 2,6 millions pour l'ensemble des milieux humides; est-ce que ça... c'est conforme au Plan régional dont vous parlez, compte tenu de...?

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

En termes de chiffres, c'est sûr que nous, le Plan régional des milieux humides et hydriques n'a pas de données en termes de combien vaut un milieu humide selon sa priorisation, selon son nombre d'hectares, donc là, on parle de compensation. Nous, on n'a pas eu de conversation non plus avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable à savoir si c'est la MRC qui va recevoir une compensation à cet effet ou la municipalité, ou le ministère de l'Environnement. On sait qu'à un moment donné, il va y avoir des pourparlers à savoir qu'est-ce qui va se passer par rapport à ces milieux humides là. Si compensation il va y avoir en termes d'autres milieux humides, vont-ils être restaurés ou créés ailleurs sur le territoire pour compenser? Est-ce que ça va être sous forme financière et qui va avoir le mandat de s'occuper de ça? Ce n'est pas encore dans les conversations qu'on a eues avec le ministère.

LE COMMISSAIRE :

Ça n'a pas été discuté, mais est-ce qu'il y avait néanmoins des orientations dans le Plan régional concernant l'utilisation des fonds qui vont dans un fonds, quand même, qui est centralisé à Québec?

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

Effectivement, nous autres, on a les compétences, dans le fond, soit pour protéger nos milieux humides, soit pour même créer ou restaurer d'autres milieux humides qui... on aurait besoin et qui pourraient être idéalement le plus proche possible du site d'impact pour venir contrecarrer tous les impacts qu'il pourrait y avoir au niveau écologique, sur ces sites-là en particulier.

LE COMMISSAIRE :

Donc, la commission peut comprendre que vous souhaitez que l'argent soit... ou bien... bien, en fait, qu'il soit réinvesti pour recréer des milieux humides le plus près possible...

5

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

Absolument. Nous, en fait, ce qu'on souhaiterait, c'est que si compensation il y a de manière financière, peu importe l'institution qui bénéficierait de cette enveloppe-là, mais que ce soit effectivement dans l'objectif soit de restaurer ou de créer des milieux humides sur notre territoire.

10

LE COMMISSAIRE :

Bien. Et peut-être une question pour madame Parent : est-ce que la décision de compenser ou de créer des nouveaux milieux humides appartient à l'initiateur ou au ministère de l'Environnement?

15

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement. Pour cet enjeu, je laisserais la parole à Mireille Genest.

20

M^{me} MIREILLE GENEST :

Mireille Genest du ministère de l'Environnement.

25

En fait, la compensation, soit par des travaux ou par une compensation financière, c'est une décision qui va être prise au moment de l'autorisation. Donc, c'est effectivement l'initiateur qui peut proposer un projet de compensation par des travaux, cependant c'est l'autorisation qui va permettre de déterminer si ce sera accepté comme tel ou si plutôt ce sera une compensation financière. Et comme je l'ai expliqué hier soir, c'est au moment de l'autorisation ministérielle que cette décision-là sera prise par le ministre de l'Environnement, donc ultérieurement à la procédure.

30

LE COMMISSAIRE :

Donc en date d'aujourd'hui, vous n'êtes pas en mesure de nous donner un avis là-dessus?

35

M^{me} MIREILLE GENEST :

Bien, on ne peut pas vous dire en fait qu'est-ce qui sera donné comme compensation. Par contre, ce que je peux vous dire en regard des milieux humides qui sont présentés dans le dossier comme

40

étant inscrits au Plan régional des milieux humides et hydriques de la MRC, c'est que c'est un aspect qu'on examine lors de l'analyse environnementale du projet.

5 Dans la directive qui est remise à l'initiateur, il doit démontrer comment son projet s'inscrit dans le Plan régional des milieux humides et hydriques et comment il évite le plus possible les milieux humides en général, mais encore plus ceux qui sont identifiés comme étant d'intérêt pour la conservation par la région, par la MRC. Donc, c'est sûr qu'on va devoir le questionner pour savoir dans quelle mesure c'est cohérent avec le Plan régional des milieux humides et hydriques. Est-ce qu'il y a eu des discussions avec la MRC? Bon, quelles sont les consultations qui ont pu être faites, et cetera.

10 Donc, le Plan régional comme tel est pris en compte dans l'analyse, et le ministre va prendre en compte cet élément-là dans sa recommandation qu'il portera au Conseil des ministres.

LE COMMISSAIRE :

15 Parfait, merci beaucoup, c'est très clair.

Peut-être une autre question adressée encore... — Oui, pardon. Allez-y, madame Parent.

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

25 Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement. Je voudrais juste faire un petit complément d'information. C'est qu'au ministère, on privilégie plus la création et la réalisation de projets de milieux humides à la compensation financière, mais toutefois, comme ma collègue l'a dit, ça va être dans une étape subséquente qu'on va analyser le tout.

LE COMMISSAIRE :

30 Et ultimement, ce sera la décision du ministre. Merci.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Oui, effectivement.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Non, juste pour préciser à mon niveau à moi : qu'est-ce que le MTMD même envisage de faire, ce que vous avez envisagé faire? Est-ce que c'est une compensation par restauration ou création, ou...? C'est quoi que vous avez envisagé?

40

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

On n'est pas assez avancés dans la conception du projet pour vous répondre actuellement, je pense.

5

LE COMMISSAIRE :

Je poursuis avec madame Charlot, s'il vous plaît. Dans votre schéma d'aménagement, vous avez identifié des sites d'intérêt écologique; est-ce que la Halte de verdure qui est au nord, tout près du futur carrefour nord, a un intérêt au niveau de la MRC? Est-ce qu'elle a été catégorisée ou est-ce que ce parc-là a un statut quelconque au niveau du schéma d'aménagement?

10

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

Donc Anne-Pierre Charlot pour la MRC de Montcalm.

15

Est-ce que vous pouvez me le situer? Parce que je ne suis pas sûre, là, j'ai le couvert forestier, mais je ne suis pas sûre que c'est ça que vous voulez me parler -- vous parlez au nord du projet, dans le fond?

20

LE COMMISSAIRE :

Je parle de... ce n'est peut-être pas la bonne dénomination. Il y a un petit parc au nord.

25

LE PRÉSIDENT :

C'est la Halte de verdure, c'est ça?

30

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

Ah, c'est l'étang avec le cours d'eau, effectivement.

35

Bien, on sait qu'il y a la déviation du cours d'eau, le CE13, qui va avoir lieu à cet endroit-là, qui a été mentionné par le ministère. Après, le parc en lui-même, bien, fait partie, dans le fond, des parcs et espaces verts. C'est plus au niveau de la municipalité que vous avez ça.

40

Je me tourne vers mon collègue de la municipalité, mais je veux dire, nous, au terme du schéma, ici, on est dans le périmètre urbain, donc on n'a pas ici, à cet endroit-là, d'affectation.

LE COMMISSAIRE :

Même si c'est un milieu...

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

10 Bien, au niveau des affectations, nous ici, c'est du périmètre urbain, donc on n'a pas... Puis ça ne fait pas partie d'un boisé protégé, il n'y a pas une occurrence particulière non plus à cet endroit-là. Donc après, c'est géré, comme, probablement parcs et espaces verts. Je vous proposerais peut-être de voir avec mon collègue à la municipalité si, lui, il a des dispositions à cet effet.

15 Nous, au niveau du schéma, on a vraiment le périmètre urbain. La partie forestière est plus au nord, elle n'est pas concernée par le projet. On avait une petite partie dans la zone agricole et dans les milieux humides, mais à part ça, au schéma, on n'avait pas de particularité au milieu forestier ou en espaces verts.

LE COMMISSAIRE :

20 Mais... oui, mais est-ce que je me trompe ou les milieux humides prioritaires dont on parlait tout à l'heure, qui étaient identifiés sur la carte, sont aussi dans le périmètre urbain de Sainte-Julienne?

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

25 Oui, à partir de... Tout ce qui est milieu humide et hydrique, ça fait partie des compétences de la MRC. Après, nous, on a des aires d'affectation qui vont être agricoles, forestiers, périmètres urbains, et cetera, mais à l'intérieur d'un périmètre urbain, un parc ou un espace vert public qui appartient à la municipalité, s'il n'a pas un intérêt écologique ou de biodiversité, nous, on n'a pas à légiférer là-dessus par rapport à notre schéma d'aménagement. Donc ici, nous, on n'en a pas vu par rapport aux tracés qui font partie de nos compétences. Donc, il y a des compétences régionales; d'autres qui sont locales, qui sont partagées.

LE COMMISSAIRE :

35 Je vais référer au parc qui s'appelle la Halte de verdure, mais en réalité, ce qui nous intéressait, c'était vraiment le plan d'eau, donc le milieu hydrique et le milieu humide qui l'entourent.

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

40 OK. Donc là, effectivement, c'est différent.

Donc, pour la partie, le plan d'eau, donc qui n'est pas affecté, on parle effectivement, là, du cours d'eau 13, le CE13 qui va être dévié.

5 Nous autres, c'est sûr qu'au niveau du PRMHH, le Plan régional, on a relu également. Il n'y a rien qui fait foi de qu'est-ce qui se passe en termes de conséquences lorsqu'on remblaie un milieu humide ou lorsqu'on déplace un cours d'eau, parce que toutes les hypothèses seraient comme à l'infini, bien évidemment.

10 Nous autres, on peut veiller simplement à ce que, au niveau de l'aspect écologique, qu'il n'y ait pas un impact majeur. Puis c'est chose qui avait déjà été proposée par le ministère du Transport dans ses études d'impact, de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'impact majeur, sinon compensation il y aura.

15 Puis je pense qu'ils avaient aussi nommé que le fait de dévier -- mis à part pour l'histoire de l'habitation du poisson -- mais si les fonctions écologiques et hydriques étaient les mêmes, il n'y aurait... c'était vu comme une compensation en soi. Donc on va attendre de voir également la suite des études du ministère pour apporter notre avis là-dessus, mais à prime abord, pour l'instant, c'est les seules informations qu'on a aussi.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Peut-être que je me trompe, mais -- je pose la question à l'initiateur -- le cours d'eau qui va être dévié, CE13, est-ce qu'il n'est pas plus au sud que l'étang qui va être remblayé, compte tenu que vous ne resterez pas entièrement dans l'emprise qui est expropriée pour préserver l'étang? Donc, vous avez déplacé l'emprise du chemin de fer -- pardon, « du chemin de fer » -- de l'autoroute, de la route, et donc vous évitez le remblai autant que possible, mais est-ce que c'est le même espace, CE13, quand madame Charlot parlait de la déviation?

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

C'est l'émissaire de l'étang, oui, c'est ça.

LE COMMISSAIRE :

Oui, c'est vrai, il vient de là.

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

Oui.

40

LE COMMISSAIRE :

D'accord.

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

Puis on fait un empiètement partiel dans les étangs de Halte de verdure. Oui.

10 **LE COMMISSAIRE :**

Donc, c'est deux choses différentes, la déviation et l'empiètement, le remblai à l'intérieur de l'étang?

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

Oui.

LE COMMISSAIRE :

20

OK, d'accord, ça valide ma compréhension, merci. — Oui?

LE PRÉSIDENT :

25

Mme Lajoie, vous voulez intervenir dessus?

M^{me} LOUISE LAJOIE :

30

Justement, par rapport au secteur...

LE PRÉSIDENT :

[Indiscernable] présenter, s'il vous plaît?

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

Louise Lajoie du ministère de la Santé.

40

Par rapport au secteur du parc de la Halte de verdure, puis indirectement les plans d'eau et cours d'eau, l'endroit où on va faire du sautage ou du déroctage, nous, on a des inquiétudes par rapport à la

quantité et la qualité de l'eau souterraine à ces endroits-là. Puis il y avait comme une incertitude justement pour, question de déboisement, sautage, les ouvrages permanents, la déviation du cours d'eau 13, puis les nouvelles infrastructures routières, l'épandage des sels abrasifs qui peuvent entraîner des impacts.

5

Mais au-delà de ça, le fait qu'on ait une connaissance un peu limitée des mécanismes de recharge au niveau de l'approvisionnement en eau souterraine, ça complique un peu notre évaluation du risque de modification du régime hydrogéologique, et on trouve ça une composante importante parce que la direction, la vitesse, la répartition des flux souterrains peuvent changer. On en avait un petit peu discuté avec les expertises au niveau du ministère de l'Environnement.

10

Mais on avait aussi un questionnement parce que, avec la carte dans le volume 1, le rapport principal, il y avait la figure 6.2 où on avait les prises d'eau municipales. On a toute la série de puits dans lesquels les municipalités s'approvisionnent, et on a des zones de protection, entre autres microbiologiques. Et ces zones de protection là, pour les puits pour lesquels la population humaine est alimentée, bien, on a une imprécision s'ils arrivent à 180 mètres ou 200 mètres de cette zone-là, mais on trouve que la proximité, elle nous inquiète en termes de zone de protection de l'eau, puis on aurait aimé avoir peut-être un peu de précisions là-dessus.

15

Par rapport aussi aux impacts d'un déversement potentiel qui pourrait être soit d'hydrocarbures, on dit qu'il y a plus de risques de dépassements puis d'accidents routiers, mais ça peut être aussi des déversements autres au niveau chimique. Donc, d'avoir une capacité puis une rapidité d'intervention de la municipalité puis des partenaires pour pouvoir circonscrire ça puis s'assurer que ça ne va pas aller contaminer l'eau potable dont les gens ont tellement besoin. C'est une ressource précieuse.

20

25

Puis quel est aussi le plan d'urgence en cas de pénurie d'eau? On sait que la municipalité, elle est adéquate présentement au niveau des réserves, mais advenant une pénurie d'eau, par exemple si on fait un complexe immobilier à grande envergure comme il s'en projette un pas très loin au sud, bien on a des interrogations par rapport à ça. On en a déjà eu avec la municipalité Saint-Lin-Laurentides, puis on ne voudrait pas une deuxième reproduction de ça.

30

Alors de voir comment on pourrait peut-être par la gestion de plaintes par rapport à si on a une réduction d'eau du robinet des gens ou si on a des changements dans les propriétés organoleptiques -- donc l'odeur, la senteur, qu'est-ce qu'il y a comme turbidité de l'eau -- que ça puisse aussi être organisé.

35

LE PRÉSIDENT :

Merci.

40

M^{me} LOUISE LAJOIE :

Puis de voir comment on pourrait...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Ça fait pas mal long. Je suis certain que... il va falloir qu'on y aille plus lentement pour revenir sur chacun des aspects que vous soulignez, sinon on ne va pas avoir la réponse à ça.

10 **LE COMMISSAIRE :**

Bien, c'est bien parce que vous nous devancez un petit peu. On avait exactement les mêmes questions. Peut-être commencer... une question adressée à l'initiateur.

15 Vous mentionnez qu'il va y avoir des études avant tout sautage pour caractériser le réseau de fractures, la direction de l'écoulement et ainsi de suite; est-ce que vous avez une idée à quel moment ce serait fait, et advenant le cas que les conclusions soient défavorables, est-ce que... quel genre de marge de manoeuvre vous avez dans la conception du projet?

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

Je vais encore laisser la parole à Stéphanie Besner, s'il vous plaît.

25 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

Oui, pour les étapes subséquentes d'avoir un projet définitif et de conception, donc de plans et devis, il devrait y avoir une caractérisation géotechnique complémentaire dont on parlait hier, qui va nous permettre de préciser la composition du sol jusqu'aux nappes phréatiques. On a deux nappes : une plus en surface et une en profondeur.

30 Pour le moment, on a quelques sondages qui ont été réalisés dans le secteur. On a parlé de possibilité de fractionnement hier. C'est... il y a possibilité de colmatage aussi, si on s'aperçoit que le roc est trop friable dans ces endroits-là durant les travaux. Alors ce sont les marges de manoeuvre qu'on aurait à cet endroit-là. Ça, on fait ça avec des essais hydrauliques, donc on évalue les risques de fragmentation, d'interconnexion hydraulique entre le réseau de surface et le réseau souterrain à ce moment-là.

35 **LE COMMISSAIRE :**

40 Et de quelle marge de manoeuvre est-ce que vous disposez au niveau du design du projet, de sa

conception, advenant des impacts négatifs? Qu'est-ce que vous seriez en mesure de faire? Par exemple, si l'approvisionnement en eau potable -- on sait qu'il y a des puits municipaux à proximité -- s'il y avait un effet négatif sur l'approvisionnement?

5 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

10 En fait, ce qu'on vise, c'est à faire ces essais-là avant de procéder à tous les déroctages dans le secteur, donc avant d'installer... si on a besoin, par exemple, d'installer de la dynamite pour faire des sautages ou autre méthode, là, pour enlever du roc. C'est surtout ce type d'intervention là qui peut causer la fracturation; les excavations ne sont pas tout à fait susceptibles de causer ce genre de problématique là. Donc en les faisant en amont, on va connaître le niveau de sensibilité du roc puis on va pouvoir faire ces infiltrations-là de colmatage que je vous parlais, donc, en amont.

15 **LE COMMISSAIRE :**

Question pour la municipalité : est-ce que ça vous paraît satisfaisant?

20 **M. JÉROME MORIN :**

Bien, en fait, oui. C'est sûr que, nous, les prises d'eau municipales...

25 Tout d'abord, pour répondre à une des questions de ma voisine, il n'y a pas de problématique d'alimentation en eau en termes de quantité et autres. Je sais qu'il y a eu une référence à la ville de Saint-Lin : on n'est vraiment pas là. Mais en termes de travaux...

30 **LE PRÉSIDENT :**

Je n'ai pas bien suivi : vous avez dit qu'il n'y a pas de problématique de...?

35 **M. JÉROME MORIN :**

Bien, c'est parce qu'on nous demandait s'il y avait une... dans le fond, si la municipalité ou si le ministère avaient une stratégie advenant une pénurie d'eau, puis on a fait rapport... on faisait référence à un développement résidentiel voisin.

40 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. JÉROME MORIN :

5 Bien, en fait, c'est... L'analyse pour permettre les développements, il y a une analyse préliminaire en termes de capacité des réseaux qui s'est déjà effectuée, puis les puits... il y a déjà des nouveaux puits qui ont été forés pour s'assurer d'avoir le volume nécessaire -- ce qui est un dossier autre.

10 Mais en termes de travaux et d'impact des travaux du ministère sur les prises d'eau potable, le tracé ne se trouve pas dans l'aire de protection immédiate des puits : il se trouve dans l'aire de protection qui est un petit peu plus élargie. Je ne suis pas un expert, donc je ne veux pas parler à travers mon chapeau, mais je n'ai pas l'impression que les travaux du ministère peuvent causer des dommages irréversibles à la nappe phréatique qui alimente les puits de la municipalité.

LE COMMISSAIRE :

15 Merci.

Serait-il possible d'avoir l'avis du ministère de l'Environnement sur le même sujet?

M^{me} ELIZABETH PARENT :

20 Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

25 En fait, nous sommes actuellement en cours d'analyse d'acceptabilité du projet; toutefois, je peux vous donner certains éléments qui ont ressorti.

30 De façon générale, il ne semble pas y avoir de problématique au niveau de la recharge, parce qu'il y a une couche assez épaisse d'argile qui protège la nappe phréatique, et que les sautages vont être au-dessus de cette couche d'argile là, donc n'atteindra pas la nappe phréatique.

35 Pour ce qui est du bouton -- donc on parlait plus du bouton -- il va y avoir éventuellement une caractérisation avant le projet. C'est une partie infime qui alimente la nappe phréatique, donc peut-être qu'il peut y avoir des fragmentations, mais ces fragmentations-là ne vont pas avoir un impact majeur sur la recharge. C'est ce qu'on a pour l'instant, mais on attend aussi l'étude qui va venir en autorisation ministérielle. On va l'analyser de façon plus approfondie puis, le cas échéant, mettre des mesures d'atténuation pour éviter, si peu soit-elle, cette diminution-là pour la recharge.

LE COMMISSAIRE :

40 Merci beaucoup.

En ce qui concerne l'eau souterraine, question pour l'initiateur : à plusieurs endroits, vous mentionnez que vous allez imperméabiliser les bassins de rétention ou les fossés; est-ce que c'est quelque chose... est-ce que c'est une pratique habituelle? Est-ce que c'est susceptible d'avoir un effet justement sur la recharge de la nappe phréatique?

5

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je vais encore passer la question à Stéphanie Besner.

10

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Oui, Stéphanie Besner, Consortium Alliance Lanaudière.

15

Sur la recharge de nappe phréatique, ce n'est pas le but visé vraiment par l'imperméabilisation des fossés. Ce qu'on fait pour l'imperméabilisation des fossés, c'est pour éviter le drainage des milieux humides qui sont à proximité. Donc, on parle vraiment du drainage de surface en réalité. Dans notre jargon, on l'appelle ça une clé d'argile, donc on vient mettre du matériel argileux pour maintenir, en fait, l'humidité du côté du milieu humide et ne pas agir comme un fossé de drainage qu'on pourrait voir, disons, comme dans les milieux agricoles parfois, là.

20

LE COMMISSAIRE :

Même principe pour les bassins de rétention?

25

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Les bassins de rétention, c'est différent. On ne prévoit pas les faire de façon souterraine, donc connectés au drainage pluvial de la municipalité. Ils sont en surface et non pas canalisés, donc ça va permettre l'infiltration. Il y a un prétraitement par contre qui est fait aussi avant le rejet pour les eaux de surface, donc une diminution d'au moins 60 % des matières en suspension avant le rejet dans le réseau de surface aux [indiscernable].

30

LE PRÉSIDENT :

Mais la clé d'argile, est-ce que vous pouvez nous préciser son utilité dans ce projet-là?

35

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

Oui. On a prévu mettre des clés d'argile le long des fossés qui sont limitrophes à des milieux humides pour éviter de drainer les milieux humides dans les fossés.

40

LE COMMISSAIRE :

Ça va pour moi. Merci.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Par rapport aux fossés qui seraient imperméabilisés, est-ce que c'est tous les fossés que vous avez que vous allez imperméabiliser? C'est lesquels qu'on peut imperméabiliser?

10 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

Non. On parle essentiellement des fossés qui sont dans le secteur aval, donc qui sont plus près du rang du Cordon, qui sont en bas de bassins versants, où est-ce qu'on a vraiment une proximité entre les milieux humides et les fossés. C'est dans les sections au sud, essentiellement.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, est-ce qu'on sait où est-ce que l'eau va se déverser un peu?

20 **M^{me} STÉPHANIE BESNER :**

Oui, les points d'exutoire sont identifiés. Je ne les ai peut-être pas sur une carte maintenant, aujourd'hui, mais on pourrait vous les repointer au besoin.

25 **LE PRÉSIDENT :**

OK. Mais le MELCCFP, c'est quoi? Est-ce que... Quel est votre avis par rapport aux fossés qu'ils ont décidé d'imperméabiliser, là où les exutoires, où l'eau va partir, et potentiellement, s'il y a un risque de contamination ailleurs?

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

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

35 Pour ce questionnement qui est un petit peu plus précis et technique, je demanderais à ma collègue, Josiane Reynolds, de répondre à votre questionnement.

LE PRÉSIDENT :

40 Allez-y.

M^{me} JOSIANE REYNOLDS :

Bonsoir. Josiane Reynolds, ministère de l'Environnement.

5 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, bienvenue.

10 **M^{me} JOSIANE REYNOLDS :**

Les fossés... l'imperméabilisation des fossés est quand même une pratique courante à proximité des milieux humides pour permettre, justement, comme expliquait la personne du ministère. Ça permet justement aux milieux humides d'être préservés puis de ne pas être drainés par les fossés qui vont être construits.

15 **LE PRÉSIDENT :**

20 OK. Mais eux, ils ont choisi... Ce n'est pas tous les fossés qu'on a décidé d'imperméabiliser; est-ce que les choix qui ont été opérés par eux et l'endroit où l'eau va se déverser, c'est quoi votre avis par rapport à ces choix-là?

M^{me} JOSIANE REYNOLDS :

Pour les exutoires?

25 **LE PRÉSIDENT :**

Pour les exutoires.

30 **M^{me} JOSIANE REYNOLDS :**

En fait, présentement, on est toujours en analyse, donc on ne peut pas...

35 **LE PRÉSIDENT :**

Vous n'êtes pas encore assez...

M^{me} JOSIANE REYNOLDS :

40 Non, c'est ça, on n'est pas rendus là dans nos... dans les démarches.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

5 **LE COMMISSAIRE :**

J'aimerais aborder la question du couvert forestier. D'abord une question pour le ministère des Transports, l'initiateur.

10 Donc, il y a une perte permanente de couvert forestier de l'ordre de 155 000 mètres carrés, et vous envisagez deux options de compensation. La première serait le reboisement d'une superficie équivalente; la deuxième serait le versement d'une somme d'argent à la municipalité ou à la MRC. Dans quelle mesure est-ce que... En fait, est-ce que vous avez avancé dans ces discussions-là ou c'est toujours exploratoire?

15

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

C'est encore un petit peu exploratoire. On a rencontré la municipalité il y a quelques mois. Malheureusement, il ne semble pas y avoir de terrain disponible pour faire du reboisement. La municipalité nous a informés que les terrains qu'elle conservait étaient déjà boisés. Donc, il faut qu'on continue nos démarches. On n'a pas encore fait les démarches auprès de la MRC pour vérifier s'il y avait des terrains qu'on pourrait reboiser ou offrir de l'argent. Cette démarche-là n'a pas été faite. On l'a faite avec la municipalité, mais on n'a pas eu le temps de la faire avec la MRC encore.

20

25 **LE COMMISSAIRE :**

Dans l'étude d'impact, il est aussi question de l'acquisition d'un boisé existant qui pourrait servir de compensation. On avait de la difficulté à saisir en quoi l'acquisition d'un boisé existant serait une compensation. Peut-être qu'il y a confusion ici, là. Les discussions que vous avez, c'est en vue de l'acquisition d'un terrain qui serait revégétalisé, reboisé?

30

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Reboisé. Oui, reboisé.

35

LE COMMISSAIRE :

Très bien.

40

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Pour replanter les espèces qu'on coupe.

5 **LE COMMISSAIRE :**

Merci. Et il est question d'un ratio de 1 pour 1, donc une superficie équivalente?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

10

Oui, ça dépend des espèces. Pour l'érable noir et le noyer cendré, on va replanter... c'est trois à quatre arbres pour chaque occurrence coupée.

LE COMMISSAIRE :

15

Oui. Ça, c'est pour le remplacement des deux espèces que vous venez de mentionner, effectivement.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

20

Oui.

LE COMMISSAIRE :

25

Et pour le couvert forestier, les 155 000 mètres carrés dont je parlais, c'est un ratio de 1 pour 1, c'est bien ça?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

30

Oui. Oui.

LE COMMISSAIRE :

35

Merci. Est-ce qu'on pourrait entendre la position du ministère de l'Environnement à ce sujet-là? Tant en ce qui concerne les ratios pour le noyer cendré et l'érable noir, tant en ce qui concerne le ratio concernant la revégétalisation, le couvert forestier, restauration, sur un autre terrain?

M^{me} ELIZABETH PARENT :

40

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

Ce sont des mesures qui sont assez courantes, mais pour approfondir votre questionnement, je laisserais la parole à ma collègue Mireille Genest.

M^{me} MIREILLE GENEST :

5

Mireille Genest, ministère de l'Environnement. Donc effectivement, on a un botaniste au ministère qui analyse cet aspect pour les espèces à statut particulier, végétal. Donc, selon l'examen qu'il a pu faire de l'étude d'impact jusqu'à présent, ça semblait conforme aux attentes du ministère de proposer un reboisement à l'échelle de trois ou quatre spécimens pour chaque spécimen coupé, comme le MTMD l'a proposé. Maintenant, pour ce qui est du milieu forestier, on va plutôt se fier sur l'avis du ministère des Ressources naturelles et des Forêts pour cet aspect-là.

10

LE COMMISSAIRE :

15

Il est aussi question de transplantation; est-ce que c'est une pratique acceptable pour le ministère?

M^{me} MIREILLE GENEST :

20

Oui, ça peut être intéressant. C'est des choses certainement qu'on va vouloir requestionner. Je pense qu'on aura besoin de précisions du MTMD pour bien comprendre ses intentions et statuer sur l'acceptabilité de sa proposition.

LE COMMISSAIRE :

25

Merci.

LE PRÉSIDENT :

30

Mais est-ce que, dans les pratiques du MTMD, pour les expériences que vous avez sur des routes antérieures, est-ce que c'est quelque chose que vous avez l'habitude de faire pour les transplantations?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

35

Non.

LE PRÉSIDENT :

40

Parce qu'on voulait voir c'est quoi le taux de succès à travers les expériences antérieures.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je vais céder la parole à Émile.

5 **M. ÉMILE SAMSON-BRAIS :**

Oui, on n'a pas beaucoup d'expérience de transplantation. On l'a fait surtout pour des espèces qui ne sont pas nécessairement pour l'érable noir, à ma connaissance, mais plus des espèces comme l'ail des bois pour certains projets. Donc, je sais que ça se fait ailleurs, dans d'autres directions du ministère des Transports, pour d'autres projets. Je pourrais aller valider auprès de ces autres collègues.

10

LE COMMISSAIRE :

On serait intéressés, oui, d'avoir davantage d'informations. D'ailleurs, dans votre plan de suivi, celui qui est inclus dans l'évaluation des impacts, il ne semblait pas y avoir de suivi ou de mesures particulières concernant le scénario de reboisement dont on parlait tout à l'heure; est-ce que c'est normal? Est-ce que...?

15

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Il y a un suivi environnemental de reprise de...

20

LE COMMISSAIRE :

Sur les nouvelles plantations, le reboisement?

25

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Oui.

30

LE COMMISSAIRE :

Donc, on l'a peut-être échappé dans notre lecture. Très bien, merci.

35

LE PRÉSIDENT :

Merci, j'ai fait beaucoup patienter Francis Bergeron, et je voudrais l'inviter à rejoindre la table des intervenants pour poser ses questions. — Bonsoir, bienvenue.

40

PÉRIODE DE QUESTIONS

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE LANAUDIÈRE
M. FRANCIS BERGERON

M. FRANCIS BERGERON :

Oui, bonsoir, bienvenue. Merci -- pas « bienvenue » -- merci de me recevoir. Bonjour, monsieur le président. Bonjour, monsieur le commissaire, et merci à vous de procéder à une étude sérieuse de ce projet-là qui est quand même très important pour la région, certainement pour la municipalité de Sainte-Julienne.

Ma première question. Hier, monsieur le président, suite à votre question, nous avons appris que le projet coûterait en termes monétaires, là, plus de 100 millions de dollars. Ce que je comprends également, il y a des coûts en compensation. Il y a également beaucoup d'incertitude à ce moment-ci, beaucoup de risques et beaucoup de dommages : on vient de parler d'une forêt qui serait coupée. On parlait de... vous avez parlé de 150 000 mètres carrés, là, c'est 16 hectares de forêt dans un coeur de village... un village en développement. Donc, on peut penser que dans 20 ans, ça va être tout des quartiers résidentiels au pourtour, probablement.

Pourquoi... On en a parlé hier : il y a eu une question d'une dame concernant des feux de circulation intelligents; on a ramené le fait qu'il y a eu des alternatives d'étudiées, mais moi, je voudrais en savoir plus concernant les alternatives à ce projet-là. Donc, on est arrivé rapidement à une route dans un boisé, mais ma question, c'est : on sait -- parce qu'il y a beaucoup de littérature sur ce sujet-là, il y a beaucoup de projets qui se font dans différents pays, aux États-Unis, au Canada, en Europe -- il existe beaucoup d'alternatives, beaucoup de documentation sur... On a parlé de sécurité, parce que la première chose, de ce que je comprends d'hier, la fluidité sera peu améliorée. On passe d'une voie à deux voies sur 3,4 kilomètres, à une voie. J'ai compris qu'un des avantages du double voie était pour permettre de dépasser des véhicules lents.

Ma question... Compte tenu que la fluidité ne sera pas nécessairement augmentée -- on parle de sécurité à ce moment-là, donc on a nommé que le projet était justifiable pour des fins de sécurité. La littérature parle d'abaisser les limites de vitesse. Elle pourrait être abaissée à des 60 km/h à plusieurs endroits. On pourrait rallonger la zone de 50 km/h. Il y a des radars photo qui pourraient être installés, des voies de refuge pour tourner à gauche, des feux de circulation pour faciliter les virages, également pour rentrer dans... Il y a des domaines tout le long, il y a des risques d'accident. On a entendu hier un accident d'une dame en moto. Il peut y avoir des feux intelligents qui existent. Il y a beaucoup de rétrécissements de voies pour contrôler la vitesse.

5 On parle de 150 millions : il pourrait y avoir de l'investissement dans le transport en commun. On parlait de passerelles: il pourrait y avoir des passerelles dans le village, peut-être pour traverser la 125 s'il y a trop de congestion. On parle de quand même beaucoup d'argent pour un projet pour lequel je vois peu de bénéfices, et les bénéfices qui pourraient être améliorés. Puis ma question, c'est : pourquoi on n'a pas envisagé ces solutions-là?

LE PRÉSIDENT :

10 Donc, vous voulez que l'initiateur revienne sur les différentes alternatives au projet...

M. FRANCIS BERGERON :

Oui.

15 **LE PRÉSIDENT :**

... qu'on nous a déjà présentées?

M. FRANCIS BERGERON :

20 Totalement. Oui, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

25 Merci. — Madame Bouvier.

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

30 Oui, je vais laisser monsieur Éric Dessureault nous réexpliquer.

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Éric Dessureault, planification des transports.

35 Je pense qu'il y a eu une mauvaise compréhension. En fait, on améliore la fluidité de la circulation. En réalité, c'est qu'on va venir chercher des gains pendant les périodes de congestion. Donc on ne veut pas nécessairement réduire les temps de parcours pendant les périodes non congestionnées, mais on veut améliorer la fluidité et la fiabilité du réseau.

40 Donc, aux périodes -- il n'y aura plus de congestion, et les temps de parcours vont être similaires

aux périodes non congestionnées. Je vais demander à ma collègue de présenter la présentation d'hier sur l'étude d'opportunité pour vous montrer le nombre de scénarios qui ont été étudiés. Pas nécessairement juste au niveau de la route de contournement, mais il y a plusieurs corridors qui ont été étudiés dans le cadre de l'étude d'opportunité.

5

Donc ce qu'on a présenté hier soir, comme vous pouvez le voir, dans le secteur B qui nous concerne, qui est le secteur urbain de Sainte-Julienne, il y a trois corridors qui ont été étudiés : il y a l'amélioration de la route 125 actuelle, il y a la route de contournement du côté est et d'autres corridors alternatifs qu'on a vite rejetés étant donné qu'ils n'atteignaient pas les objectifs fixés et avaient des impacts plus importants au niveau de l'environnement et du milieu naturel.

10

Donc, si on se concentre sur le corridor de la route 125 actuelle, comme vous pouvez le voir, il y a plusieurs scénarios qui ont été étudiés, incluant naturellement -- la première chose qu'on fait habituellement dans ces projets-là, c'est qu'on va venir essayer d'optimiser les feux de circulation, améliorer les conditions de circulation avec les équipements qui sont en place. Rapidement, on se rend compte qu'il y a une certaine limite à ce qu'on peut faire, et on remarque que plusieurs scénarios demandent des élargissements pour être en mesure d'améliorer la fluidité de la circulation.

15

Donc, si on y va avec des élargissements, soit à des carrefours pour ajouter des voies auxiliaires de virage à gauche, ajouter une deuxième voie... ajouter deux voies dans la même direction, on se ramasse avec des élargissements qui vont être... qui vont demander des acquisitions importantes au niveau des terrains.

20

Au niveau des riverains, il va y avoir des réaménagements importants aussi, des pertes de stationnement. Il va y avoir aussi des impacts importants au niveau des services municipaux. On a une ligne électrique qui est tout près de la route 125, donc c'est des impacts majeurs pour essayer d'améliorer la fluidité à l'intérieur de la route 125.

25

Autre élément aussi, si on améliore la fluidité dans le noyau villageois, on n'atteint pas les objectifs qui avaient été fixés d'améliorer la qualité des résidents en réduisant le bruit, la poussière, les vibrations. Il va toujours y avoir des camions lourds qui vont passer très près des usagers vulnérables comme les piétons et les vélos. Donc, pour ces raisons-là, ce n'est pas le corridor qui a été retenu.

30

LE PRÉSIDENT :

35

Voilà une réponse...

M. FRANCIS BERGERON :

40

Ma deuxième question. — Oui? Ma deuxième question... Je ne me suis pas présenté au complet,

dans le fond : Francis Bergeron. Moi, je suis vice-président au Conseil régional de l'environnement de Lanaudière.

5 Nous avons déposé un mémoire, puis nous sommes convaincus -- nous sommes un regroupement aussi de conseils régionaux de l'environnement, avec beaucoup de discussions et de réflexions au sujet de l'ajout de nouvelles routes au Québec -- nous sommes convaincus qu'il est possible de sécuriser la 125 actuelle, et que les efforts n'ont pas été faits à cet effet.

10 Ma deuxième question : le ministère des Transports va céder une route existante, la route 125, monsieur le président, à la municipalité de Sainte-Julienne. Depuis tantôt, j'entends parler de tous les aménagements qui doivent être faits pour conserver les milieux humides qui rendent des services vraiment importants à la municipalité de Sainte-Julienne. On parle de puits. Les résidents ont des puits d'eau, c'est de l'eau potable. La municipalité a des entrées d'eau, des prises d'eau à ces endroits-là. La forêt amène des bénéfices importants. C'est une éponge, ces milieux humides là, en cas de
15 quantités d'eau qui viennent s'accumuler. Ça retient l'eau, ça va la redonner en cas de pénurie d'eau. Il y a des changements climatiques qui sont en cours. On a des canicules l'été : ça vient refroidir. C'est un milieu de vie, cette forêt-là. Il faut le comprendre également. On parle de quand même, là, 3,1 kilomètres de forêt. Il y a un CPE, il y a une école secondaire, énormément de citoyens qui vont s'y promener.

20 Pourquoi -- puis je peux y aller, mais je sais qu'il faut y aller à une question, là : est-ce que vous avez considéré ou pourquoi vous n'avez pas considéré de céder la forêt à la municipalité au lieu de céder la route à la municipalité, puisque nous sommes convaincus que la route actuelle peut être améliorée? Avec 150 millions de budget ou 120 millions de budget, il y a quelque chose qui peut être fait
25 sur la route existante pour la sécuriser. La fluidité, moi je comprends, on passe de deux voies -- une voie, deux voies, une voie : il va y avoir des dépassements.

30 C'est incompréhensible en 2025, avec tout ce qu'on comprend, tout ce qu'on connaît, tout ce que j'entends tantôt sur les risques, les membranes qu'il faut installer. Les milieux humides, c'est un milieu de vie. Il pourrait avoir des pistes de ski de fond l'hiver. Il y a un lac; ça a déjà été un lac qui était utilisé pour des baigneurs. Je sais qu'il y avait des investissements, c'est une ancienne carrière, mais quand même, il y a des choses qui peuvent être faites. Une patinoire l'hiver. Hier, il y avait des quads qu'on appelle, des gens qui l'utilisent. Je ne comprends pas. J'aimerais voir un changement de paradigme. On est en 2025, on parle d'environnement. J'apprécie le sérieux que vous mettez à la démarche, mais c'est
35 une question sérieuse que j'ai pour vous : avez-vous envisagé un changement de paradigme?

LE PRÉSIDENT :

40 En tout cas, on sera attentif à l'arrivée de votre mémoire, comme vous l'avez dit, pour la deuxième partie.

Maintenant, madame Bouvier, la question vous est adressée : pourquoi la route plutôt que la forêt?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

5

Bien, je pense... je pense que mon collègue Éric Dessureault a répondu à la question. Si on a analysé l'amélioration de la route et qu'on a dit que ça ne répondait pas aux objectifs, je ne peux pas céder... on ne peut pas céder la forêt contre la route. En tout cas, pour moi, c'était logique que la réponse d'Éric Dessureault répondait à la deuxième question de monsieur : on ne peut pas améliorer la route. On l'a regardée, on l'a analysée. L'amélioration de la route 125 dans la ville de Sainte-Julienne, ça ne marche pas. Donc, on passe la route à la place de la forêt.

10

Et oui, on est conscient des impacts que ça a. On a fait l'étude d'impact, on a vu tous les enjeux qui sont amenés par cette route-là.

15

LE COMMISSAIRE :

Je serais intéressé par la position de la municipalité, mais avant, j'aimerais quand même, juste pour ma propre compréhension : si on prend la 125 dans toute sa longueur, est-ce qu'il y a des tronçons qui sont susceptibles d'être élargis à quatre voies? Dans votre perspective, est-ce qu'il y a d'autres tronçons qui sont susceptibles d'être élargis à quatre voies, comme le contournement dont on discute maintenant, surtout la 125?

20

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Ce qu'il faut dire, c'est qu'il y a déjà des tronçons à quatre voies, mais plus au nord...

25

LE PRÉSIDENT :

OK.

30

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Vers Saint-Donat, Chertsey. Tous ces tronçons-là de la 125 sont déjà à quatre voies -- à quatre voies séparées, même, je pense. Effectivement, dans notre étude d'opportunité, notre étude de besoins, ce qui est ressorti, c'est que sans doute à certaines places, peut-être qu'il va falloir envisager des secteurs à quatre voies.

35

40

LE PRÉSIDENT :

Donc, on en prévoit d'autres?

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

Il y en a... c'est des choses qu'il faut qu'on analyse. On l'a dit, on n'était pas assez avancés dans notre plan d'intervention, mais il y a différentes solutions qui vont être analysées, dont certains secteurs à quatre voies si nécessaire.

10

LE PRÉSIDENT :

Merci. — La municipalité, monsieur Morin.

15 **M. JÉRÔME MORIN :**

Oui, Jérôme Morin pour la municipalité de Sainte-Julienne.

20

Écoutez, la municipalité est consciente des impacts, puis je pense que l'étude d'impact, elle démontre quand même le sérieux de la démarche. Par contre, le projet avec lequel le ministère arrive aujourd'hui a été épuré beaucoup par rapport au projet initial.

25

Je pense qu'à la base, c'est un projet d'autoroute qui partait de Saint-Esprit. On est rendu avec une voie de contournement uniquement à Sainte-Julienne. La problématique du trafic et de l'engorgement de la municipalité par une route régionale ne se réglera pas pour la municipalité avec le don de la forêt, en fait, là. Le secteur du noyau villageois, il y a tellement d'activités locales qui se passent là que ça entre en conflit avec la route régionale.

30

On aimerait beaucoup se faire donner une forêt pour des activités ludiques. Par contre, la problématique va rester la même les vendredis quand les gens sont pris pendant une heure à Sainte-Esprit pour se rendre chez eux à Sainte-Julienne, parce qu'il y a du véhicule de transit.

35

Il faut se rappeler que le trafic, à Sainte-Julienne, ce n'est pas les résidents qui le créent, là. C'est vraiment... T'sais, on est 13 000, puis c'est 20 000 à peu près, usagers par jour, sur la 125. Donc, c'est vraiment le trafic de transit, entre Montréal puis les régions récréatives au nord, qui traverse la municipalité. Donc, le don de la forêt serait très apprécié, mais ne réglerait pas notre problématique.

LE PRÉSIDENT :

40

Merci. Merci beaucoup. Vous pouvez aller vous réinscrire pour venir intervenir si vous avez

d'autres questions.

5 Nous, on avait fait une petite visite à notre arrivée la dernière fois, avant qu'on commence la soirée d'hier, et on a vu effectivement qu'il y a un stationnement à la Halte de verdure dont vous avez parlé. Et ce stationnement, je pense selon les résultats de votre étude, devrait être déplacé. Il sera où? Où est-ce qu'on va le retrouver après? Parce que, nous, en épluchant un peu la documentation, on ne le retrouve plus, on ne le localise plus. Donc, s'il y a des plans de localisation où on peut retrouver ce stationnement qui est là en ce moment et qui sert, puisqu'on a vu plein d'autos qui stationnaient là, bien, il faudrait bien nous le montrer.

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

15 Alors, ce n'est pas le stationnement complet qui doit être déplacé, mais l'entrée au stationnement qui doit être déplacée. Puis si vous voulez plus de précisions, je peux laisser la parole à monsieur Samuel Trottier.

LE PRÉSIDENT :

20 S'il vous plaît.

M. SAMUEL TROTTIER :

Samuel Trottier, responsable de la conception.

25 En fait, j'*arbore* ce que madame Bouvier dit. En fait, c'est simplement une entrée qui va être déplacée. Il va y avoir une perte d'une certaine partie de ce stationnement-là, mais il va y avoir un résiduel quand même qui va être disponible, et l'accès au site de la Halte de verdure va toujours être accessible, même après le projet.

30 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, c'est éclairant. — Oui, la MRC de Montcalm.

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

Oui. Donc, Anne-Pierre Charlot pour la MRC de Montcalm. Je voulais revenir par rapport à la question que monsieur le commissaire m'a posée par rapport aux milieux hydriques.

40 Dans le fond, quand on regarde la méthodologie qui a été employée dans le PRMHH, c'est que les niveaux de priorisation ne se sont pas faits sur tous les milieux humides et hydriques, mais

5 simplement ceux qui avaient certaines caractéristiques, donc soit au niveau de la connectivité par rapport à un milieu humide d'intérêt pour la conservation, soit au niveau de la conservation de la biodiversité ou également, là, au niveau des basses terres du Saint-Laurent, s'il y a des prises d'eau potable. Donc, à partir de ces critères-là, il y a une cotation qui va être faite et le pointage va donner un niveau de priorité 1, 2 ou 3. S'il n'y a pas de critère, c'est ce qu'on appelle des endroits qui vont être non sélectionnés, et l'endroit en question dont vous m'aviez posé la question fait partie des endroits non sélectionnés.

10 Donc, c'est pour ça que nous, dans notre préparation pour le BAPE, on a simplement regardé tout ce qui était au niveau de priorisation 1, 2 ou 3, d'où ma réponse. Mais si vous voulez une réponse encore plus exhaustive et poussée, je pourrai vous la faire par écrit ultérieurement.

LE PRÉSIDENT :

15 Bien, avec plaisir, parce que là, les milieux qu'on vise spécifiquement dans la question qui vous a été posée, c'est les milieux -- oui, c'est ça? -- MH24-1, 2 et 3. Et ce que, nous, on voulait savoir, c'est : est-ce que, de votre point de vue, malgré la classification que vous avez faite, est-ce que vous considérez que l'initiateur devrait quand même tenir compte de ces trois milieux-là dans sa planification?

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

25 Bien effectivement, la réponse courte serait « oui », mais la réponse plus longue, plus exhaustive, elle vous viendra par écrit puis on pourra vous donner effectivement des orientations, à savoir quelles sont nos attentes et quelles sont les attentes par rapport à nos planifications que l'on a au point de vue de notre organisation. Avec plaisir.

LE PRÉSIDENT :

30 On prend note et on attend cette réponse. Merci pour le complément.

35 De retour vers vous, vous mentionnez également la présence d'un réseau de sentiers, toujours au niveau de la Halte, là où on parlait, qui est dédiée principalement à la pratique du vélo de montagne. Et puis, il y a aussi la course en sentier où on pratique la raquette, et il y a une offre de 10 sentiers de parcours sur un total de 12, mais on voit dans la documentation qu'à peu près quatre kilomètres, donc visés par trois sentiers, vont entièrement disparaître, parce que ces sentiers-là se situent dans des lots qui appartiennent au MTMD. Est-ce que vous avez prévu un sentier de remplacement, un tracé de remplacement dans l'emprise résiduelle? Est-ce que quelque chose est prévu?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

5 Alors, pas entièrement. À la fin de nos travaux, il y aura un résiduel, un boisé résiduel à l'est du tracé où on pourra recréer un sentier. Par contre, ça ne sera pas autant de sentiers que ce qui existe actuellement.

LE PRÉSIDENT :

10 OK. Donc, il y aura quand même une perte...

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

15 Il y a une perte.

LE PRÉSIDENT :

... mais on va quand même récupérer une portion?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

20 Oui.

LE PRÉSIDENT :

25 Est-ce que vous disposez de plans ou d'un plan déjà -- puisque vous savez à peu près ce que vous allez faire -- est-ce qu'il y a un plan qui existe, surtout pendant les quatre années de travaux que vous allez avoir à faire, de chantier, là, pour qu'on puisse voir et sécuriser un peu les clubs locaux qui... qui utilisent?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

30 Vous voulez savoir les sentiers qui existent actuellement? Quand vous me parlez de « plan », c'est les sentiers qui existent actuellement?

LE PRÉSIDENT :

35 Ben oui, mais on voudrait avoir une sorte de plan de continuité pour ces sentiers-là, pendant que vous serez en train de travailler, pour nous assurer que les fonctions que ça joue, que ces sentiers-là jouent actuellement, ne seront pas tout à fait interrompues.

40

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Les sentiers... la fonction que jouent les sentiers actuellement sera interrompue. Il n'y aura pas de continuité.

5

LE PRÉSIDENT :

Il n'y aura pas... il n'y en aura pas?

10

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Non, il n'y aura pas de continuité.

LE PRÉSIDENT :

15

Pendant les quatre années de votre chantier?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

20

Pendant les quatre années de travaux.

Bien, le seul... la seule chose qu'on va faire, c'est qu'on va permettre aux vélos et aux piétons de traverser à certaines places sécuritairement avec... Bien, le long du rang du Cordon, il y a déjà une piste multifonctionnelle. Donc, on ne coupera pas entièrement cette piste multifonctionnelle, mais tout ça sera diffusé avec des plans d'information aux citoyens, tout le long des travaux.

25

Mais effectivement, tous les sentiers qui vont être dans le boisé vont être pratiquement... ils ne seront plus utilisables durant les travaux.

30

LE COMMISSAIRE :

Lors de notre visite, on se questionnait aussi sur l'espace qui allait demeurer végétalisé. On se demandait : est-ce que vous avez des coupes en travers qui nous permettraient de comprendre la largeur du terre-plein, la largeur des voies de circulation, la largeur des fossés, l'emplacement des écrans et ce qui reste boisé, s'il en reste à divers endroits le long du tracé?

35

On se demandait entre autres si les écrans étaient adossés aux lignes de propriétés des riverains ou s'ils étaient plutôt le plus près possible de la voie de circulation? Si vous aviez ces informations-là... On a vu dans l'étude d'impact des sections types, mais qui n'étaient peut-être pas représentatives de ce que vous êtes en train de concevoir. On aimerait ça avoir davantage d'informations.

40

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

5 Juste une petite réponse par rapport aux murs. Les murs sont placés le plus proche possible de la route et non pas éloignés, c'est-à-dire en bordure de l'emprise du ministère, parce qu'ils sont plus efficaces en bordure de la route. Donc, ça, c'est démontré, puis je vais laisser la parole à monsieur Samuel Trottier pour montrer un petit peu les plans de la route.

M. SAMUEL TROTTIER :

10 Samuel Trottier, responsable de la conception.

15 En fait, vous trouverez en annexe de l'étude d'impact un extrait des plans de conception préparés pour le contournement de Sainte-Julienne, dans lesquels vous retrouverez des vues en plan, en profil et des sections en travers, probablement ceux que vous avez déjà constatés. Donc, sur ces éléments-là, on peut voir effectivement la position des murs, comme madame Bouvier le mentionne, qui sont situés près de la route. On n'a pas des sections en travers pour tous les éléments. Par contre, les boisés résiduels sont tout de même visibles. Ça demeure des plans d'ingénierie, mais ils sont quand même visibles sur ces plans-là.

20 **LE COMMISSAIRE :**

Merci, et le boisé résiduel va demeurer propriété du ministère des Transports, je présume? Et donc, ça va être une espèce de -- en fait, est-ce que ça va être clôturé?

25 **M. SAMUEL TROTTIER :**

30 Habituellement, les emprises du ministère sont définies par des clôtures qu'on dit de non-accès, donc pour empêcher toute activité à l'intérieur des emprises, pour empêcher la création d'accès, justement, qui ne seraient pas autorisés par le ministère des Transports. Donc, tout ça va être délimité, oui, effectivement, dans les limites de l'emprise du ministère.

LE COMMISSAIRE :

35 On va voir un corridor boisé, clôturé, entre les murs écrans et les clôtures de non-accès, de part et d'autre?

M. SAMUEL TROTTIER :

40 La position de cette clôture-là reste à déterminer, donc où est-ce qu'elle va se trouver par rapport à la chaussée. Elle pourrait se retrouver aux limites de l'emprise, c'est-à-dire entre les habitations ou les

résidences riveraines et le boisé. Elle pourrait aussi se retrouver plus près de la route. Sa position va être à déterminer.

LE COMMISSAIRE :

5

Merci.

LE PRÉSIDENT :

10

Dans l'étude, vous avez utilisé un de vos documents qui s'appelle Normes - Ouvrages routiers, que vous avez utilisé. Vous avez indiqué, par rapport au climat sonore, que ce document-là sera respecté. Bon, on n'a pas eu accès à ce document, et je voudrais d'abord commencer par vous demander : est-ce que vous pouvez nous présenter brièvement ce qui est prévu, surtout en termes de limites de niveau sonore à respecter pendant la phase de la construction?

15

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je vais céder la parole à Samuel Trottier.

20

M. SAMUEL TROTTIER :

Samuel Trottier, responsable de la conception. En fait, on a préparé une capsule, monsieur le président, qui résume la politique de gestion du bruit routier.

25

Donc, les ouvrages dont vous mentionnez, c'est des documents normatifs du ministère des Transports qui sont entre autres disponibles en ligne, qui font état des normes attendues pour la construction des ouvrages sur le réseau du ministère. À ça s'ajoute la politique de gestion du bruit, donc...

30

LE PRÉSIDENT :

Donc, il vous sera possible de nous déposer ce document-là? Ne serait-ce que...

M. SAMUEL TROTTIER :

35

À moins d'avis contraire, c'est un document qui devrait déjà être disponible, la politique de gestion du bruit.

40

LE PRÉSIDENT :

Peut-être avec... nous envoyer le lien?

5 **M. SAMUEL TROTTIER :**

Pour les normes? Oui, parfait. Ça vous sera transmis.

10 Donc, en ce qui concerne la politique de gestion du bruit, c'est une politique mise en place par le ministère des Transports pour ses travaux sur son réseau. Donc, elle est constituée de deux approches : l'approche corrective pour les routes en place, et puis l'approche préventive pour les nouvelles routes qui sont à construire.

15 Elle se définit comme suit. Donc, le ministère a :

« L'obligation de considérer l'impact sonore et vise tous les projets susceptibles de modifier le climat sonore des zones sensibles riveraines.

20 *Lorsque l'impact sonore de la construction de nouvelles routes sera jugé important, le ministère verra à mettre en oeuvre des mesures d'atténuation du bruit routier dans les zones sensibles.*

25 *L'impact sonore est évalué en comparant le niveau sonore en présence du projet au niveau sonore tel qu'il serait sans projet au même moment, soit 10 ans après la mise en service. Ces niveaux sonores là sont mesurés à la fois au rez-de-chaussée ainsi qu'au premier étage.*

30 *Pour l'évaluation de l'impact sonore, une grille d'évaluation est établie à partir des critères relatifs à la nuisance et aux risques pour la santé.*

35 *Elle s'appuie sur le principe selon lequel plus le climat sonore existant est élevé, moins grande est la hausse nécessaire pour générer un impact sonore.*

40 *Même lorsque le niveau sonore projeté est inférieur ou égal au seuil acceptable de 55 dBA, un projet routier peut avoir un impact majeur dans le cas où le climat sonore avant réalisation est particulièrement bas et que l'augmentation prévue est importante. »*

LE PRÉSIDENT :

Là, on est quoi? À la phase d'exploitation de la route, c'est ça?

M. SAMUEL TROTTIER :

C'est dans un horizon de 10 ans.

5 **LE PRÉSIDENT :**

OK. Mais ce qui nous intéresserait surtout aussi, c'est la préconstruction et la construction.

M. SAMUEL TROTTIER :

10

Oui.

LE PRÉSIDENT :

15

Puisque le paragraphe que je visais dans votre étude d'impact était relié vraiment à ces deux phases-là, surtout la construction.

M. SAMUEL TROTTIER :

20

OK. On peut terminer cette diapositive-là qui traite des mesures de protection permanente pour le bruit routier, puis on pourra revenir dans un deuxième temps sur les mesures de contrôle en chantier.

Donc :

25

« Les mesures d'atténuation prévues doivent permettre d'éliminer les impacts sonores dits majeurs et de ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 dBA, dans la mesure où le bruit est attribuable au réseau routier du ministère. Les impacts sonores mineurs ne feront l'objet d'aucune intervention.

30

À la suite de la mise en service de la nouvelle route, un suivi acoustique sera réalisé dans le but d'en vérifier l'impact sonore réel. S'il s'avère que, contrairement aux prévisions, des impacts majeurs sont observés, le ministère mettra en place des mesures d'atténuation complémentaires afin de corriger la situation. »

LE PRÉSIDENT :

La capsule est déjà déposée? Pas encore.

35

M. SAMUEL TROTTIER :

La capsule sera déposée.

40

LE PRÉSIDENT :

Elle sera déposée. Parfait. Donc, vous nous acheminez maintenant vers...

5 **M. SAMUEL TROTTIER :**

Oui. Donc, maintenant, ce qu'on peut voir à l'écran, c'est la grille d'évaluation de l'impact sonore. Donc, dans le bas, c'est les mesures de dBA pour un climat sonore sans projet, dix ans après la mise en service; puis à la verticale, ce qu'on peut voir, c'est le climat sonore avec projet, dix ans après la mise en service.

10

Donc, c'est vraiment la relation entre le climat sonore sans projet et avec projet qui vient déterminer le niveau d'impact et la nécessité pour le ministère de mettre en place des mesures d'atténuation.

15

On s'en va à la prochaine.

Donc, à titre de référence, on voit à l'écran les différents niveaux de bruit et leurs associations. Donc, quand on parle d'un niveau qui se situe à 55 dBA, donc on se trouve entre 50, qui est une pluie modérée ou bien une machine à laver, et 60 qui est plutôt une conversation normale.

20

Donc, c'est vraiment sur les bases de la politique de gestion du bruit qu'une étude sonore, qui est disponible en annexe de l'étude d'impact, a été réalisée afin de la respecter en tous points et venir mettre les mesures d'atténuation -- donc dans ce cas-ci, les écrans antibruit -- pour venir ramener un climat sonore qui est dit acceptable pour les zones sensibles.

25

Pour la deuxième partie de votre question, par rapport à la phase de projet, il y a une série de mesures d'atténuation qui sont mises en place, qui se traduisent par, en fait, des obligations auprès de l'entrepreneur de mettre en place et de suivre l'état du climat sonore.

30

On peut parler, par exemple, d'emplacement de machineries bruyantes fixes à des endroits stratégiques, la mise en place d'écrans antibruit temporaires; il peut aussi y avoir des exigences par rapport au suivi de ce bruit-là, qui sont faites par l'entrepreneur ou par le mandataire qui le définit.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, si je comprends bien, même les sources fixes, on tient compte de ces sources-là dans votre document, dans le document du MTMD dont vous avez parlé, dans les Normes?

40

M. SAMUEL TROTTIER :

Oui.

5 **LE PRÉSIDENT :**

OK.

10 **M. SAMUEL TROTTIER :**

Bien, ça fait, en fait, partie des mesures d'atténuation qui sont dictées.

LE PRÉSIDENT :

15 Est-ce que... parce qu'on était... je vais aller au ministère. — Oui?

M^{me} LOUISE LAJOIE :

20 J'aurai quelque chose à rajouter par rapport à cet énoncé sur le bruit quand viendra le moment, d'un point de vue santé publique.

LE PRÉSIDENT :

25 Allez-y.

M^{me} LOUISE LAJOIE :

30 Entre autres, on s'est aperçus que lorsque vous aviez regardé le ministère des Transports, les situations existantes 2024, donc quand vous avez fait l'étude en 2024 et 2040, vous aviez considéré les effets d'écran du boisé et des bâtiments qui étaient situés, donc, dans l'emprise -- de part et d'autre de l'emprise, que ça n'avait pas été pris en compte et que ça amenait des niveaux de bruit surévalués de 5 à 8 décibels. Et que cette différence de bruit là entre le projet et pas de projet, par exemple, serve, comme vous venez de le montrer avec votre pyramide, à décider des mesures de mitigation à mettre en place ou pas.

35 Et pour nous, on pense qu'il y a peut-être une considération à faire que, justement, sans boisé et avec un aménagement dur, bien, qu'il risque d'y avoir une sous-estimation de ce que vous aviez peut-être prévu, et que ça mérite peut-être une deuxième considération, parce qu'il risque de ne pas y avoir de mesures de mitigation alors qu'il en aurait mérité, parce que la différence de décibels, elle est assez significative.

40

Puis en particulier à l'endroit où il y a un rond-point, il ne peut pas y avoir de mesures de mitigation, et on est très proche au niveau de l'école et du CPE Pastelle, et à ce moment-là, on a besoin de regarder avec vous un petit peu plus qu'est-ce qu'il pourrait y avoir comme solution.

5 Puis la même chose, on a trouvé au moins une vingtaine de maisons qui ont un deuxième étage, et qu'à ce moment-là, la protection d'un mur antibruit serait relative.

10 Puis on a fait un exercice aussi en parcourant les données que vous avez fournies sur les différentes pages avec les 506 points sensibles pour s'apercevoir qu'il y avait des endroits où, avec mesures de mitigation et sans, on arrivait à beaucoup plus que le Lden de 53 ou de 55 que vous préconisez. Donc, pour nous, c'est un peu inquiétant. La situation, elle n'est actuellement pas toujours rose et on a beaucoup de bruit déjà, mais c'est peut-être une opportunité de réfléchir à atténuer le bruit déjà existant dans la nouvelle solution.

15 Alors, j'ai une présentation complète que je vais fournir -- bien, que j'ai déjà fournie par rapport à ça aussi.

LE PRÉSIDENT :

20 Merci, madame Lajoie, pour ce drapeau rouge que vous levez. — Avez-vous une réaction par rapport aux commentaires de madame Lajoie?

M. SAMUEL TROTTIER :

25 Samuel Trottier, responsable de la conception.

En fait, on me confirme, en fait, que le boisé qui est présent n'a pas été pris en compte comme mesure d'atténuation du bruit, donc les résultats sont conservateurs.

30 En ce qui concerne la prolongation des écrans de bruit qui sont prévus plus loin vers le carrefour giratoire, ce qu'il faut mentionner, c'est que la politique sur le bruit a quand même une limitation, c'est-à-dire que, dans tous les cas, les efforts du ministère visant à atténuer le niveau sonore sont limités -- seront limités en fonction des contraintes techniques et financières raisonnables.

35 Donc, il y a certains enjeux qui parfois mériteraient peut-être d'être adressés, mais il y a certaines contraintes qui empêchent peut-être le ministère d'aller plus loin. Dans tous les cas, la politique prévoit un suivi après les travaux et s'engage tout de même à prendre des mesures pour atténuer les bruits qui resteraient, suivant les travaux.

40

LE PRÉSIDENT :

5 OK. Est-ce qu'on parle du même boisé, la perte du boisé de proximité, là? On parle de ce même boisé là? Parce que, dans votre document, vous reconnaissez cette perte de... la perte du boisé de proximité comme étant un impact résiduel important. Maintenant, ce qui m'intéresse, c'est un peu, en partie, la question évoquée par madame Lajoie : c'est vraiment la perte de bien-être que les gens ont exprimée grandement.

10 Est-ce que c'est quelque chose que vous avez regardé de plus près? Et si oui, quelles sont les mesures que vous avez prévues pour pouvoir compenser cette perte de bien-être au niveau des résidents, des gens qui bénéficient déjà de ce boisé de proximité là?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

15 Je vais laisser Stéphanie Besner répondre.

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

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

25 Les boisés, en réalité, dans le cadre de l'analyse environnementale, ont été regardés sous différents aspects, donc dans quatre différents enjeux abordés dans l'étude d'impact pour leurs rôle et fonction écosystémiques dans l'enjeu de la biodiversité notamment. Ils ont aussi été pris en compte pour les services socioculturels qu'ils rendent, donc les activités qui ont lieu dans les boisés.

30 Également, ils sont pris en compte dans les pertes de séquestration au niveau de l'étude d'émission des GES de carbone noir, donc au niveau des activités récréatives aussi également.

35 Pour l'aspect boisé de proximité, qui est inclus comme une composante analysée pour la qualité de vie des riverains, on est bien conscients que les boisés de proximité occupent une grande proportion de l'emprise et procurent aussi plusieurs bénéfices à la population avoisinante. C'est ressorti grandement dans les consultations qui ont été menées également cet été. Ça offre des avantages... des services socioculturels à la population.

40 Pour ce qui est de la compensation, comme on mentionnait tantôt, il y aura certains secteurs de boisés résiduels qui pourront être réaménagés pour des sentiers, mais malheureusement, l'entièreté du boisé ne sera pas conservée, donc c'est un usage qui va être partiellement perdu.

Il faut se rappeler également que l'emprise dans laquelle on est en termes de zonage ou de propriété, la propriété du ministère des Transports depuis plus de 50 ans, donc ce n'est pas un terrain

qui était voué à la conservation. Les usages qui ont été permis ou qui ont été tolérés dans l'emprise du ministère l'ont été sur 50 ans, mais ça n'en fait pas pour autant un parc. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

5

Oui, je comprends, j'ai bien saisi la réponse. Quand je parlais par exemple de mesures que vous avez prévues pour compenser la perte de bien-être, ce que je regardais un peu, c'est par exemple tout ce qui a été évoqué comme perte d'îlots de fraîcheur avec la disparition en partie de ce boisé de proximité, et aussi toute la question de santé mentale qui pourrait être reliée à la façon dont les gens vivent leur territorialité avec ce boisé-là.

10

Donc, quelles sont les mesures que -- si je ne prends rien que ces deux éléments -- quelles sont les mesures que vous prévoyez pour pouvoir compenser ça? Et si éventuellement, si vous avez prévu des mesures, est-ce que vous avez mis un coût au bout de ces mesures-là? Combien ça pourrait vous coûter? Est-ce que ça a été chiffré?

15

M^{me} STÉPHANIE BESNER :

La compensation qui est proposée, on l'a abordée tantôt, c'est à travers la plantation ou le reboisement, ou l'acquisition de terrains pour mise en conservation. Ça pourrait être des terrains, par exemple excédentaires à des réserves déjà actuelles sur le territoire de la municipalité. Ça pourrait être des terrains reboisés, qu'ils soient privés ou publics également. Donc, c'est à travers ces terrains-là qu'on peut faire une certaine compensation.

20

Par contre, le boisé ne sera plus à proximité pour les personnes qui sont localisées directement, là... voisins de la future route de contournement. Il y a d'autres boisés dans le secteur de la municipalité, mais évidemment, on ne peut pas recréer en même temps l'infrastructure et le boisé au même endroit.

25

LE PRÉSIDENT :

30

Merci pour la réponse. J'irais du côté des personnes-ressources : d'abord le MELCCFP, et ensuite, je voudrais bien écouter aussi le ministère de la Santé et des Services sociaux. — À vous, madame Parent.

35

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

On a bifurqué d'un enjeu qui est quand même majeur au niveau du climat sonore. On a un expert en climat sonore qui est là à distance, qui aimerait vous apporter des informations à ce sujet, si vous

40

êtes d'accord, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

5 Nous sommes très intéressés parce que, de toutes les façons, je revenais vers vous...

M^{me} ELIZABETH PARENT :

10 OK.

LE PRÉSIDENT :

15 ... pour voir si on devait considérer, dans le cadre de ce projet-là, la ligne directrice qui a été définie au niveau du ministère.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

20 Oui, puis de plus, la grille d'évaluation qui a été présentée par le ministère des Transports, c'est la politique du ministère des Transports. Nous aussi, on a notre propre grille, donc ça va pouvoir donner un peu les deux côtés. Ce sont des experts à parts égales.

LE PRÉSIDENT :

25 Oui, c'est ça. Et nous, on est intéressés à savoir si ces deux grilles-là se sont parlées en tant... dans le cadre de ce projet.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

30 Ce sont des sources qui sont différentes et des perceptions qui sont différentes. C'est pour ça que je tenais à ce que vous entendiez notre expert en climat sonore sur cet enjeu-là qui est majeur pour le ministère de l'Environnement.

LE PRÉSIDENT :

35 Nous sommes là pour ça.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

40 Parfait. Il est à distance. C'est monsieur Hamed Chaabouni.

M. HAMED CHAABOUNI :

Bonjour. Hamed Chaabouni de la Direction des politiques d'atmosphère...

5 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir.

M. HAMED CHAABOUNI :

10

... ingénieur pour le volet Bruit.

En fait, nous, au ministère, on a nos propres critères pour la phase de construction puis pour la phase d'exploitation.

15

Je ne sais pas, j'ai des petites diapositives, si je peux les partager, si vous me permettez.

LE PRÉSIDENT :

20

Allez-y, s'il vous plaît.

M. HAMED CHAABOUNI :

25

Oui. En fait, pour la phase de construction, nous, on a les lignes directrices relatives au niveau sonore provenant d'un chantier de construction qu'on demande à l'initiateur de projet de respecter.

Pour la période de jour, on demande que l'initiateur fasse toutes les mesures possibles, raisonnables, pour atteindre un niveau de 55 dB pour la période de jour, pour un niveau sonore moyen sur 12 heures. Si ce n'est pas possible d'atteindre cette limite, l'initiateur de projet doit expliquer qu'il a fait l'effort pour arriver à ce niveau.

30

Pour le soir, on demande 45 dB, mais si c'est nécessaire, avec des explications, on peut monter jusqu'à 55, sur une moyenne de trois heures. Pour la période de nuit, on demande qu'il respecte 45 dB pour toute la période de nuit.

35

Puis pour les critères, pour la phase d'exploitation, il y a deux genres de critères. On utilise des critères d'impact relatifs qui... À l'époque, l'avis du projet a été envoyé en 2022, avant l'arrivée de la nouvelle politique du ministère de Transport. Donc, c'était l'ancienne politique qu'on utilise pour déterminer l'acceptabilité par rapport aux critères relatifs. Mais aujourd'hui, vu qu'il y a la nouvelle politique, on utilise la nouvelle politique vu qu'elle est plus restreinte.

40

Puis, à part, on ajoute une deuxième chose qui est critère maximal. C'est ça ce qui distingue un peu la politique du ministère de Transport par rapport au ministère de l'Environnement. Nous, on demande le respect des niveaux recommandés par l'OMS ou le niveau de bruit initial s'il est plus élevé.

5 Ça, c'est les grilles de l'ancienne politique routière. Elle utilise le niveau moyen sur 24 heures. C'est moins restrictif par rapport à la nouvelle. La nouvelle politique, elle utilise un niveau sonore qui est Lden. C'est un niveau qui pénalise la période de soirée avec 5 dB de plus, puis la période de nuit avec 10 dB, ce qui est plus restrictif que l'ancienne politique. Donc, pour les critères relatifs, on valide avec la nouvelle politique du ministère de Transport. — Oui?

10

LE PRÉSIDENT :

Quand vous dites « la nouvelle politique », vous voulez parler des lignes directrices relativement au niveau sonore provenant d'un chantier de construction industriel; c'est bien ça?

15

M. HAMED CHAABOUNI :

Non, non, non, non. Je parle de... je parle de la phase d'exploitation. Je parle de politique du ministère de Transport.

20

LE PRÉSIDENT :

OK.

25

M. HAMED CHAABOUNI :

Celui qui a été présenté tantôt par l'initiateur de projet.

LE PRÉSIDENT :

30

Parfait. La précision est très utile pour moi.

M. HAMED CHAABOUNI :

35

OK. Parfait.

Puis, ce qui nous distingue, c'est les critères d'impact maximal qu'on demande à respecter. C'est les critères de l'OMS. On demande de respecter, sur 24 heures, sur le Lden, un niveau sonore de 55 dB; pour la nuit, on demande qu'ils respectent un niveau sonore de 45 dB pour protéger le sommet. Puis... ou ils ne doivent pas, si le climat sonore est déjà très bruyant, plus élevé que les niveaux qu'on

40

demande, il ne doit pas augmenter le niveau de bruit initial. C'est ça exactement ce qu'on demande, grosso modo.

5 Pour notre cas, il y a un enjeu pour le CPE. On remarque qu'on dépasse les critères de l'OMS de 3 dB à côté du CPE, puis on demande à l'initiateur de mettre plus d'efforts, de trouver d'autres mesures d'atténuation afin de respecter les critères de l'OMS au niveau du CPE.

LE PRÉSIDENT :

10 Mais quand vous dites de « mettre plus d'efforts », à quoi pensez-vous comme mesures complémentaires?

M. HAMED CHAABOUNI :

15 Voir la possibilité d'allonger un peu le mur antibruit pour couvrir une partie du carrefour, puisque l'impact, majoritairement, ça provient du carrefour. Peut-être c'est... on demande à l'initiateur de voir qu'est-ce que c'est possible d'ajouter comme mesure d'atténuation. Un CPE, c'est des enfants, on ne veut pas qu'on a des niveaux sonores élevés.

20 Ça, c'est une première étape. Il y a d'autres demandes puisqu'il y a de l'information complémentaire afin que je puisse terminer l'analyse du dossier que j'ai demandée.

LE PRÉSIDENT :

25 Merci. Merci pour votre contribution. Il y avait un complément à apporter.

M^{me} LOUISE LAJOIE :

30 Effectivement, je m'en vais dans cette foulée-là.

Je voudrais vous partager... on a fait un recueil avec le fichier Excel de toutes les données qui ont été fournies justement pour les récepteurs sensibles qui sont sur plus qu'une centaine de pages, et notre résumé montre que...

35 Donc, Louise Lajoie, ministère de la Santé -- j'avais oublié.

40 Dans le climat existant, on a quand même un milieu déjà bruyant, effectivement, mais par rapport à ces critères de l'OMS pour le bruit routier de Lden 53, avec le projet, on a 351 milieux sensibles qui ont été identifiés, qui vont être avec un Lden plus élevé, et avec les mesures d'atténuation, on en a quand même 187. Et pour la nuit, on se retrouve avec 188 aussi, milieux sensibles, au total. On a toute

une élaboration sur les différents récepteurs, la liste complète.

5 Puis par rapport au CPE et à l'école, effectivement, quand on regarde les données pour les Lden avec et sans projet, mais avec le projet, puis même avec des mesures d'atténuation, on arrive à des valeurs de Lden beaucoup supérieures, donc ça confirme dans cette analyse-là.

10 Ce que je voulais montrer aussi, c'est au niveau d'une présentation -- mais juste si on a le temps -- il y avait le secteur enclavé entre l'ancien tronçon et le nouveau tronçon, où on a un peu de considération, parce que ça devient justement un milieu déboisé, puis de voir qu'il y a une répercussion parce qu'on entend quand même la route 125 de l'ancien tronçon et le nouveau. Donc, en avant et en arrière des demeures, dans cette partie-là, il risque d'y avoir une augmentation au niveau de la répercussion du son.

15 **LE PRÉSIDENT :**

OK. Et ça, ça se trouve déjà dans la documentation que...

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

Oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

25 ... que vous avez déposée, et pour laquelle on vous remercie.

Maintenant, par rapport à la compensation liée à la paix, du bien-être, telles les réponses qui ont été apportées, c'est quoi votre...?

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

35 Ce n'était pas qu'au niveau du bien-être : c'était au niveau des argumentaires santé, et c'est là nos considérations, parce qu'il y a beaucoup de ces impacts de santé chez l'enfant, par exemple, puis c'est pour ça que l'OMS devient beaucoup plus rigoureux dans les critères pour une école, un milieu d'éducation, pour le langage, pour le développement de l'enfant, pour l'apprentissage, pour la compréhension, pour la concentration, et tout ça peut amener des problématiques.

40 On a mis un peu en relief, avec le nombre, par exemple, de personnes atteintes de troubles d'apprentissage et d'attention au niveau de la région, puis au niveau de ce secteur en particulier, on a quand même des statistiques qui sont assez révélatrices par rapport à notre MRC puis le portrait qui en est fait. Donc, on a des inquiétudes par rapport à ça.

On a des inquiétudes par rapport aux effets, aussi, prolongés d'avoir un climat sonore élevé sur, par exemple, les troubles du sommeil, les maladies cardiovasculaires, les problématiques qu'on peut engendrer à la fois en cumulant du bruit, des vibrations, la qualité de l'air, juste sur ce groupe de récepteurs là.

5

Donc, les efforts demandés par le ministère de l'Environnement, on n'avait pas vu leur analyse et la façon de procéder, mais on s'en va dans la même direction, et on pourrait peut-être suggérer aussi, comme je l'avais dit, zones scolaires, d'avoir une vitesse limitée à ce niveau-là, où on est à la hauteur du rond-point et un peu après pour la progression, pour respecter justement -- parce qu'on a vu que de limiter la vitesse peut amener une atténuation du nombre de décibels.

10

LE PRÉSIDENT :

Merci. Est-ce que la municipalité ou la MRC a quelque chose à exprimer par rapport à...

15

M. JÉRÔME MORIN :

Bien, en fait, en termes de... Non, on est... on va se fier aux experts en la matière. On n'avait pas recueilli ce genre de données.

20

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Donc, ça nous ramène à chaque fois à votre proposition de mettre des murs antibruit, et on voit que vous avez prévu les aménager le plus possible dans l'emprise du MTMD. Est-ce qu'en dehors de votre emprise, est-ce qu'il y a une superficie qui serait nécessaire pour l'aménagement de ces écrans antibruit?

25

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Ce que vous me demandez, c'est : est-ce qu'en dehors de l'emprise du ministère, il y a d'autres places où on pourrait aménager des écrans antibruit?

30

LE PRÉSIDENT :

Oui.

35

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je ne suis pas capable de vous répondre. C'est sûr qu'on peut regarder un petit peu du côté... les propositions qui sont -- ou les suggestions qui sont faites. On va pouvoir les regarder et voir un petit peu

40

comment on peut faire pour que, du côté du CPE et de l'école, on essaye de diminuer le bruit. C'est quelque chose qui va être regardé.

LE PRÉSIDENT :

5

Qui va être regardé?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

10

Oui.

LE PRÉSIDENT :

15

Parce qu'on voulait aussi vérifier si vous comptiez, par exemple sur le terrain que vous voulez exproprier, si vous comptiez mettre ce genre d'écran sur ce terrain.

Je vois derrière vous, vous ne pouvez pas le voir parce que...

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

20

Il veut répondre? Je vais lui céder la parole, alors.

M. SAMUEL TROTTIER :

25

Samuel Trottier, responsable de la conception.

En fait, les terrains qui sont visés par les expropriations ne sont pas nécessairement des endroits où les murs antibruit ont été identifiés comme étant nécessaires.

30

LE PRÉSIDENT :

Il y avait... — Oui?

M. SAMUEL TROTTIER :

35

J'en profiterais juste pour préciser qu'en fait, les écrans antibruit, qu'on parle de murs, qu'on parle de buttes, peu importe leur format, sont les plus efficaces lorsqu'ils se situent le plus près des émetteurs, c'est-à-dire les voitures, ou le plus près des récepteurs, c'est-à-dire, par exemple, les résidences. Donc, c'est pour ça que le choix du ministère s'arrête sur des murs qui sont situés à proximité de la route pour éviter les impacts dans les espaces résiduels, parce que souvent, on se

40

trouve dans les espaces boisés, dans les espaces des milieux sensibles. Donc, c'est pour ça que les murs ont été positionnés près de la chaussée.

5 Puis, il faut dire aussi que leur hauteur pour déterminer l'efficacité est déterminée en fonction du niveau de la route. Donc, aussitôt qu'on a un dénivelé entre le niveau de la route et le terrain existant à proximité, ça signifie des hauteurs de murs qui sont d'autant plus importantes. Donc, on profite déjà de la position de la route pour les positionner à proximité avec une hauteur qui est limitée.

10 **LE PRÉSIDENT :**

On parle beaucoup de murs ou d'écrans antibruit. Quelque chose qu'on peut craindre, c'est vraiment l'enclavement visuel de certains quartiers. Donc, ces murs ou ces écrans pourraient bien avoir un impact ou un effet sur l'enclavement de certains quartiers. Est-ce que c'est quelque chose que vous avez évalué?

15 **M. JÉROME MORIN :**

20 Oui, tout à fait. En fait, il y a différents formats puis il y a différentes mesures qui peuvent être prises au niveau de ces murs-là pour que leur intégration dans le paysage soit mieux. Après, on s'entend que c'est des murs antibruit. Ils ont une fonction d'atténuation pour le bruit, mais aussi un impact qui est non négligeable, qui est ressenti peu importe une fois qu'on les met en place.

25 Donc, on parle de murs végétalisés notamment. Ça peut être le mur directement, ça peut être des aménagements qui sont faits... des aménagements paysagers qui sont faits devant ou derrière ces murs-là. Ça peut aussi passer par des traitements architecturaux sur les panneaux, par exemple, des murs pour mieux les intégrer dans le paysage.

30 Point important à mentionner, en fait, dans la superficie des murs antibruit, on a évalué qu'il y a environ 20 % de cette superficie-là qui pourrait ne pas être des panneaux absorbants pour le bruit. Ce que ça signifie, c'est qu'on le voit à certains endroits, les parties supérieures de ces murs-là pourraient être, par exemple, des murs vitrés. Donc, ça vient moins couper le paysage visuel. Donc, c'est ces séries de mesures là qui peuvent être prises pour mieux intégrer ces murs-là dans le milieu récepteur.

35 **LE PRÉSIDENT :**

OK. Est-ce que vous avez réalisé, par exemple, des simulations visuelles pour valider...

40 **M. JÉROME MORIN :**

Pour le moment, à la phase où est-ce qu'on est rendu dans le projet, ce n'est pas des choses qui

sont réalisées. Par contre, il existe beaucoup de projets de référence au ministère des Transports où est-ce que ces mesures-là ont été intégrées et ont été bien accueillies.

LE PRÉSIDENT :

5

Donc, c'est quelque chose qui est déjà éprouvé?

M. JÉRÔME MORIN :

10

C'est quelque chose qui est éprouvé, c'est quelque chose qui est réalisé de manière assez fréquente, là, au ministère des Transports.

LE PRÉSIDENT :

15

Merci. — La MRC de Montcalm?

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

20

Oui, Anne-Pierre Charlot de la MRC de Montcalm. Pour surenchérir par rapport... au niveau des décibels, nous autres, au niveau du schéma d'aménagement, on a des dispositions par rapport, dans le fond, aux distances d'implantation selon le nombre de décibels requis. Donc, c'est sûr que ces dispositions au schéma font qu'il y a une conformité de la municipalité par rapport à ces distances-là.

25

Nous, aux dernières données qu'on avait, par exemple, c'est sûr que c'était par rapport à une vitesse de 50 km/h pour ce tronçon-là, mais lorsque le ministère nous donnera le nombre de décibels requis pour une vitesse de 70, évidemment, nous, on fera une modification au besoin au schéma pour arrimer leurs demandes, notre schéma et, par le fait même, la réglementation municipale. Donc, c'est des choses qui sont également de notre recours au niveau régional.

30

LE PRÉSIDENT :

35

Merci. Tout à l'heure, quand on a écouté monsieur Chaabouni qui nous a parlé à distance, on voit que c'est... bien, il a parlé, entre autres, des murs qu'on pourrait... les écrans, je veux dire, antibruit, qu'on pourrait augmenter. Puisqu'on en parle, je voudrais quand même vous demander : est-ce que, tel qu'ils l'ont expliqué, les écrans qu'ils ont proposés -- bon, ils ont dit aussi qu'ils pouvaient regarder les différentes suggestions qui leur sont faites ici; mais pour vous, pour le contrôle du bruit, est-ce que vous trouvez que c'est des mesures qui sont réellement satisfaisantes?

40

M^{me} ELIZABETH PARENT :

Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement. Je laisserais la parole à mon expert du climat sonore, monsieur Hamed Chaabouni, pour répondre à votre question.

5

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Chaabouni, vous êtes toujours avec nous?

10

M. HAMED CHAABOUNI :

Oui, bonjour. Monsieur Hamed Chaabouni, Direction des politiques d'atmosphère.

En fait, j'ai mal compris votre question. Est-ce que vous pouvez juste me répéter?

15

LE PRÉSIDENT :

Je voulais que vous nous confirmiez si les écrans antibruit, tels que proposés dans le cadre de ce projet, constituent des mesures satisfaisantes au regard de vos différentes normes et spécifications?

20

M. HAMED CHAABOUNI :

À l'état actuel, comme c'est déposé, l'étude, on demande plus de mesures d'atténuation, surtout principalement pour le CPE. Je ne sais pas qu'est-ce que ça va sortir plus, puisqu'il y a de l'information qui manque pour que je complète mon analyse. Donc, à ce stade, je ne peux pas dire que c'est satisfaisant ou non. Ça me prend des données... plus de données pour que je puisse me prononcer, mais ce qui est sûr, c'est que le ministère des Transports doit mettre plus de mesures d'atténuation pour respecter nos critères.

25

LE PRÉSIDENT :

Merci. Bien, j'allais partir du côté du MSSS. Mais je sais que vous avez... bien, vous nous avez déjà quand même bien assez informé sur ça.

30

M^{me} LOUISE LAJOIE :

Je veux juste parler des mesures de mitigation possibles, parce que je faisais partie d'un groupe qui s'appelait le GEIBE, qui était le Groupe d'experts interministériels sur le bruit environnemental. On a évolué, de 2012 à 2021, à trouver des solutions pour différentes problématiques de bruit avec l'expertise d'universités pour pouvoir nous aider dans la réalisation de certains documents de base que les

35

40

municipalités peuvent utiliser. Et on s'est penchés beaucoup sur la question des mesures efficaces pour réduire le bruit routier.

Puis je ne sais pas si vous les voyez présentement. Je présente. Est-ce que vous voyez?

5

LE PRÉSIDENT :

Non, on ne voit encore rien.

10

M^{me} LOUISE LAJOIE :

Parce que je suis en partage, donc ça devrait arriver. Là, vous les voyez, et je vais les mettre en projection complète.

15

Donc, les mesures -- oups, je m'excuse, on est rendus... voilà.

20

Donc, les mesures efficaces pour réduire le bruit, c'est évidemment en aménagement, en planification et tout ça, mais comme je vous disais tantôt, la diminution des limites d'émission de bruit par les véhicules, le contrôle de silencieux, les pneus à faible bruit -- mais ça, c'est irréaliste -- l'abaissement des limites de vitesse -- clairement -- et l'utilisation de revêtements de chaussées qui auraient une plus faible émission de bruit.

25

L'insonorisation, mais ça, ça ne va pas amener la perte de jouissance parce qu'on reste les fenêtres fermées et on ne peut pas utiliser nos balcons, nos terrasses, nos cours arrière. Les écrans antibruit et plusieurs mesures, c'est l'idéal, puis c'est juste en regardant tantôt les murs antibruit, butte-écran, par exemple, ça peut aller de 5 à 12 dB, donc c'est vraiment très efficace.

30

Mais la gestion de nombre de véhicules puis des poids lourds, c'est clair que ça amène aussi une différence, tout dépendant de qu'est-ce qu'il y a comme densité de poids lourds. Si on veut les amener dans cette voie de contournement, bien, il y aura toujours la problématique au niveau des carrefours giratoires, en particulier avec les décélérations, réaccélérations.

35

Écrans de végétation, on en parlait, c'est pour ça qu'on demandait de garder le boisé en partie, si c'est possible.

40

Puis de voir juste les mesures peu efficaces. On avait répertorié que, justement, un petit carrefour giratoire, il peut amener une problématique de bruit augmenté, comme les dos d'âne et comme les arrêts obligatoires. Alors voilà, c'est tout ce que je voulais vous partager.

LE PRÉSIDENT :

Merci pour le complément. Je repars du côté du ministère de l'Environnement.

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

C'était pour mon complément, c'est ça?

LE PRÉSIDENT :

10

Oui, c'est pour votre complément.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

15

Élizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

Je dois avouer que j'ai perdu mon complément.

LE PRÉSIDENT :

20

Oh là là!

M^{me} ELIZABETH PARENT :

25

Mais, je veux dire, par le fait même, tant qu'à avoir la parole, l'initiateur, pour tout ce qui est en phase de construction, il y a une surveillance 24 heures sur 24 qui doit être faite, et surtout les zones sensibles qui sont visées. Donc, s'il y a dépassement au cours de la construction, elle doit s'arrêter, et il doit proposer des mesures d'atténuation, et ça, c'est une surveillance constante. Donc, c'est surtout le dynamitage ou le sautage, mais peu importe, il se doit de surveiller les zones qui sont plus sensibles, surtout en phase de construction.

30

Les mesures d'atténuation qui ont été proposées par monsieur Chaabouni, madame...

LE PRÉSIDENT :

35

Lajoie.

M^{me} ELIZABETH PARENT :

40

... Lajoie, ça peut être des mesures efficaces. Bien évidemment aussi le matériau qui est utilisé pour le mur antibruit, donc... Mais ce sera au ministère de nous montrer qu'il est capable, à ce

moment-ci, de diminuer le climat sonore, le bruit.

5 Et ce que je voulais rajouter, c'est qu'il y a un deuxième étage au niveau de l'école, et ça, c'est une problématique qui pourrait aussi être à considérer pour le mur antibruit, notamment. Donc, voilà, c'est un petit complément pour le climat sonore. Merci.

LE PRÉSIDENT :

10 Merci pour ce complément.

Nous avons un dernier ou une dernière intervenante en ligne, et je voudrais -- un participant, OK. Un participant qui est en ligne, que je voudrais écouter. Je n'ai pas le nom. — Vous nous entendez?

15 Est-ce que notre participant en ligne qui est annoncé est connecté avec nous?

**INTERVENTION CITOYENNE
M. MICHEL BELLEFEUILLE**

20 **M. MICHEL BELLEFEUILLE :**

Oui. Oui.

LE PRÉSIDENT :

25 Nous vous écoutons. Bonsoir.

M. MICHEL BELLEFEUILLE :

30 D'accord. Bonsoir. Je suis Michel Bellefeuille. Je suis un résident de la région. J'aurais une petite question pour vous. Je reviens rapidement sur l'intervention d'un intervenant plus tôt dans la soirée, là, où il a parlé de... des différents scénarios.

LE PRÉSIDENT :

35 Oui, mais c'est pour une question ou deux questions, c'est ça?

M. MICHEL BELLEFEUILLE :

40 Oui.

LE PRÉSIDENT :

OK.

5 **M. MICHEL BELLEFEUILLE :**

Des scénarios qui avaient été utilisés... qui avaient été examinés concernant l'utilisation de la route 125 actuelle, puis que, bon, madame Bouvier avait dit que ce n'était pas... que ça n'avait pas été retenu, que ça ne fonctionnait pas.

10

Mais, moi, je serais curieux de savoir si, dans leur analyse, ils ont tenu compte d'expériences comme celle qui a lieu actuellement dans la ville de Kirkland pour désengorger les boulevards importants, alors qu'ils ont eu une augmentation de la circulation de 40 % sur leurs... les rues en question. Parce qu'on n'a pas eu d'indications très précises sur l'analyse qui aurait été faite sur l'usage de feux intelligents sur la 125.

15

Puis, je vais vous dire, moi, comme je passe là régulièrement, j'ai l'impression que ça pourrait régler un gros problème. Donc, écoutez, je le répète : est-ce que, dans les analyses, on a tenu compte d'expériences comme celles qui se font actuellement à Kirkland? Et je pense qu'on est en train de commencer ce genre d'expérience là à Québec aussi, parce que je me dis, écoutez, si on était dans un milieu déjà fortement urbanisé, qu'on n'avait pas le choix, qu'on n'avait pas d'arbres à couper, bien, qu'est-ce qu'on regarderait comme possibilités? Ça, c'était un petit peu la remarque du monsieur [indiscernable] plus tôt qui demandait, bon : est-ce qu'il n'y aurait pas d'autres paradigmes à regarder?

20

25

Alors, je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Merci pour la question.

30

LE COMMISSAIRE :

Madame Bouvier, moi, je ne connais pas les exemples en question; est-ce que vous êtes en mesure de réagir?

35

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

Je ne connais pas non plus les exemples de Kirkland, mais je vais laisser Éric Dessureault répondre.

40

M. ÉRIC DESSUREAULT :

Éric Dessureault, planification des transports.

5 Je ne connais pas non plus les exemples mentionnés par le participant. Par contre, il faut comprendre que l'optimisation des feux a une limite.

10 On a beau mettre de la détection, des zones de préemption, synchroniser, coordonner les feux entre eux, c'est un problème de débit véhiculaire. On est en haut de 18 000 présentement, et ça va continuer d'augmenter, donc on va avoir un problème de capacité.

15 En plus, de passer -- je me répète -- mais de passer sur la route actuelle ne répond pas aux besoins qui avaient été exprimés. D'améliorer la sécurité avec les modes actifs, l'accessibilité, même si on réussit à faire passer plus de monde, ça va créer une barrière à travers la municipalité, toujours autant de friction avec les accès aux commerces et aux routes transversales.

20 Donc, tout ce qu'on peut faire pour améliorer la fluidité à l'intérieur de la municipalité va nuire aux objectifs qui sont recherchés en sécurité et en confort pour les résidents.

LE PRÉSIDENT :

Merci pour la réponse. — Madame Parent, votre micro a des problèmes?

M^{me} ELIZABETH PARENT :

25 Oui. Elizabeth Parent, ministère de l'Environnement.

30 Ce sont des connaissances personnelles, mais je sais que... je pense que l'intervenant parle de l'intelligence -- l'intégration de l'intelligence artificielle avec notamment... en collaboration avec Google pour la Capitale-Nationale. Ce sont pour des villes avec, c'est ça, plus... plus nombreuses au niveau des habitants. Mais c'est une suggestion que je fais à l'intervenant. Donc voilà, merci.

LE PRÉSIDENT :

35 Merci.

LE COMMISSAIRE :

40 Monsieur Bellefeuille, est-ce que vous avez bien entendu les réponses?

M. MICHEL BELLEFEUILLE :

Oui. Je suis un petit peu surpris de la réponse compte tenu de l'importance de ce genre d'enjeux là.

5

Pour Kirkland, vous avez juste à regarder un article de la presse, je pense que c'est le 25 octobre, puis on nous parle d'une réduction de 22 % sur une artère où il y a 30 000 véhicules. C'était prévu pour 30 000 véhicules au départ, et maintenant, il y a de 45 000 à 50 000 véhicules par jour, et il semble... le maire de Kirkland semble être extrêmement satisfait de ce qui est fait là.

10

Alors, quand le monsieur dit qu'il y a des limites au niveau de l'optimisation des jeux de lumière, bien là, je ne sais pas s'il tenait compte de ce genre de technologie là, d'intelligence artificielle, qui entre désormais en ligne de compte. Et quant au -- bon, je ne commenterai pas les autres remarques sur les désavantages qu'il y a autour puis qui ne seraient pas réglés, parce que j'ai l'impression que ces désavantages-là, de toute façon, on va les transporter un peu plus loin, à un coût beaucoup plus élevé, parce que là, on parle ici, à Kirkland, de 1,8 million pour cinq ans.

15

Puis parmi les possibilités -- bien, je termine avec ça -- je vous dirais, bien, peut-être qu'avant de penser à faire tout cet énorme travail là d'analyse qui est fait, on pourrait peut-être faire une expérience, une possibilité de période d'essai avec des feux réglés par intelligence artificielle, que ce serait beaucoup moins dommageable, puis il y a énormément de problèmes dont on traite depuis deux jours qui ne se poseraient tout simplement pas.

20

Alors, je vous remercie beaucoup, bonne soirée.

25

LE COMMISSAIRE :

Merci beaucoup, monsieur Bellefeuille.

30

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

Je constate que je n'ai plus personne d'inscrite, et je vais valider avec mes...

35

Donc, nous avons encore un intervenant. — C'est Michel Bellefeuille? Un autre?

M. MICHEL BELLEFEUILLE :

Non, mais j'ai terminé, moi.

40

LE PRÉSIDENT :

Ah bien, merci, monsieur Bellefeuille, et bonne soirée. Merci pour votre participation.

5 **M. MICHEL BELLEFEUILLE :**

Merci, bonne soirée.

10 **LE PRÉSIDENT :**

Mon registre a un petit *glitch*, là. Parfait.

15 Alors, j'ai Pierre Rémillard que je voudrais inviter à intervenir. Il va le faire par téléphone. Bien, je ne suis pas en mesure d'entendre ce qu'on est en train de me dire, mais je déclare, en tout cas pour l'instant, le registre fermé. Donc, ça va être fermé sur ce dernier intervenant par téléphone.

20 Il est encore en... il est encore en test. Bien, nous allons lui laisser le temps de... de faire le test, et si, entre-temps, il y a un complément qui...

M. JÉRÔME MORIN :

Bien, est-ce que je peux?

25 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Morin?

30 **M. JÉRÔME MORIN :**

Jérôme Morin pour la municipalité à Sainte-Julienne. C'est juste que j'ai retrouvé l'article dont monsieur faisait référence pour le projet à Kirkland.

35 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. JÉRÔME MORIN :

40 Puis je voulais juste apporter un petit complément d'information. Ça cible, par contre, dans l'article

à la fin, que le délai d'attente pour les piétons, lui, s'est allongé. Donc, ça fait passer plus de véhicules, mais la partie transport actif a été pénalisée en contrepartie.

LE PRÉSIDENT :

5

A été pénalisée. Merci. Merci pour le complément. — Oui, MRC de Montcalm.

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

10

Oui, Anne-Pierre Charlot de la MRC de Montcalm. Pendant qu'on est en attente des tests techniques, je voulais en profiter.

Il y avait une information qui a été très survolée hier, puis nous autres, on voulait peut-être juste mettre un peu plus l'emphase dessus.

15

Nous autres, au niveau du service incendie à la MRC, donc c'est une des compétences également, on nous fait mention qu'il y avait deux enjeux s'il n'y a pas de voie de contournement qui serait mise et qu'on resterait dans la situation actuelle.

20

Première chose, c'est que, bien, évidemment, la voie de contournement permettrait probablement une diminution des accidents sur la voie de circulation, puisqu'on a une collaboration aussi bien de petits véhicules que de poids lourds, que de véhicules agricoles dans un périmètre urbain très dense.

25

Puis le deuxième enjeu, c'est au niveau du temps de réponse par rapport au service incendie. Pas tant sur le moment où ils sortent de la caserne, malgré que le trafic est là, mais ça reste un véhicule d'urgence qui est quand même relativement capable de passer, mais c'est surtout suite à l'appel d'urgence pour que les pompiers puissent se rendre à la caserne, parce qu'ils ne sont pas identifiés dans leur véhicule civil évidemment pour se rendre, et quand ils sont pris aux heures de pointe, il y a un enjeu. Donc, je voulais profiter de ce moment pour quand même souligner ça qui est une information, qui peut être quand même importante, de votre réflexion.

30

LE PRÉSIDENT :

Et bien, ce qui rejoint la plupart des objectifs du projet.

35

M^{me} ANNE-PIERRE CHARLOT :

Et ce qui rejoint nos objectifs, nous aussi, au schéma d'aménagement quant à la sécurité civile, effectivement.

40

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci pour le complément.

5 Alors, je fais un tour encore vers le registre qui, je rappelle, est déjà fermé. — Est-ce qu'on a monsieur Rémillard?

10 L'autre intervenant n'est pas encore prêt. Je voudrais qu'on se donne dix minutes de pause, si vous le permettez. Je pense que ça fait quand même deux bonnes heures que nous sommes assis. On se donne dix minutes de pause et on revient pour écouter notre intervenant s'il est toujours là. Merci.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE À 20 h 57
REPRISE DE LA SÉANCE À 21 h 07**

15

LE PRÉSIDENT :

20 Nous reprenons nos travaux et j'ai une dernière personne, une dernière intervention pour cette soirée. Je voudrais inviter Pierre Rémillard, que nous recevons par vidéo.

Bonsoir, bienvenue.

**INTERVENTION CITOYENNE
M. PIERRE RÉMILLARD**

25

M. PIERRE RÉMILLARD :

30 Bonsoir. Bonsoir et merci. Merci de l'intérêt que vous portez à notre ville.

30

Je suis citoyen résident de Sainte-Julienne depuis près de 20 ans. Je suis affecté directement par l'avènement prochain, j'espère, d'une route à quatre voies de contournement. Parce que le fait... si le trajet se fait comme j'ai pu voir sur le site internet, moi, ça va me permettre, mon épouse et moi, et les gens dans mon secteur, d'être capable de sortir de notre domaine, parce que Sainte-Julienne, c'est des domaines, c'est des petites agglomérations avec une entrée et une sortie.

35

Puis les vendredis... vendredis, je dirais à partir de 3 h, jusqu'à samedi... l'été jusqu'à samedi soir, et le dimanche, la circulation est à l'inverse. Donc les gens partent du nord et reviennent.

40 Sortir du domaine pour aller faire des courses, on oublie ça. Partir pour aller au village de

Sainte-Julienne, non; Rawdon est plus proche. Donc, ça fait créer dans un court laps de temps une dérive des résidents du secteur.

5 Ça fait que, la voie de contournement a des implications non seulement dans le secteur entre Sainte-Esprit et Sainte-Julienne, mais ça a un impact également au nord de la halte-repos de Sainte-Julienne. Nous autres, ça nous affecte énormément.

LE PRÉSIDENT :

10 Oui, je comprends, monsieur Rémillard. Et par rapport à ça, vous voulez poser quelques questions, ou deux questions, qui sont prévues ce soir. Quelle est la question qui vous préoccupe et à laquelle vous voudriez avoir des réponses?

M. PIERRE RÉMILLARD :

15 Oui, bien, je pense que c'est une question que tout le monde se pose : pourquoi est-ce que -- bien, on ne se le cachera pas qu'il y a déjà des travaux par rapport au rang du Cordon, donc il y a des travaux qui sont déjà engagés -- pourquoi est-ce que les travaux sont reportés minimum d'un an? Est-ce que c'est strictement mal avoir évalué les premiers documents qui ont été présentés ou les documents n'étaient pas corrects, ou bien est-ce une raison financière? La question est là.

LE PRÉSIDENT :

20 OK, c'est bien entendu. — Madame Bouvier, vous avez bien saisi la question?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

25 Ce que j'ai compris de la question, c'est pourquoi on a reporté les travaux d'un an? On a annoncé des travaux en 2027; je ne pense pas que le ministère avait annoncé des travaux en 2026.

LE PRÉSIDENT :

30 Donc, ce dont il parle ne concerne pas le projet qui est en discussion en ce moment, c'est bien ça?

M^{me} ESTELLE BOUVIER :

35 Je ne sais pas.

40

LE PRÉSIDENT :

Bien, je vais me tourner vers la municipalité pour nous aider à...

5 **M. JÉRÔME MORIN :**

Bien, en fait, je ne sais pas si monsieur fait référence -- pardon, Jérôme Morin de la municipalité à Sainte-Julienne.

10 Je ne sais pas si monsieur fait référence au projet initial qui a été reporté suite à un avis environnemental défavorable au projet. Je ne sais pas si c'est ça à quoi monsieur fait référence, parce qu'il n'y a pas de travaux...

LE PRÉSIDENT :

15 Celui-là ne date pas d'un an.

M. JÉRÔME MORIN :

20 Non, exactement. Il n'y a pas de travaux actuellement sur le rang du Cordon.

LE PRÉSIDENT :

25 Monsieur Rémillard.

M. PIERRE RÉMILLARD :

Oui?

30 **LE PRÉSIDENT :**

Vous parlez de quels travaux exactement?

M. PIERRE RÉMILLARD :

35 Les travaux qui sont... OK. Comme je disais, sur le rang du Cordon...

LE PRÉSIDENT :

40 Le rang du Cordon?

M. PIERRE RÉMILLARD :

OK. Oui?

5 Alors, la personne qui représente la municipalité, le rang du Cordon est où était le camp Kiwanis. Il y a eu... ça fait un an, on a eu des travaux, en tout cas, tout l'été. Et de l'envergure des travaux, je ne pense pas que c'était un projet d'installation mobilière -- ou immobilière, je veux dire.

10 Ça fait que... Et là -- à moins que ce qu'on a eu des informations, des bribes d'informations que j'ai saisies de la part de la municipalité -- nous autres, en tout cas, moi, comme citoyen, je pensais bien que c'était, bon bien, un des volets de la construction de la voie de contournement, et l'autre volet viendrait par la suite. Ou bien c'est deux affaires complètement différentes?

LE PRÉSIDENT :

15 Monsieur Morin, pouvez-vous éclairer monsieur Rémillard?

M. JÉRÔME MORIN :

20 Oui. Bien, Jérôme Morin pour la municipalité à Sainte-Julienne.

25 En fait, les travaux qui ont eu lieu sur le rang du Cordon, c'étaient des travaux de bouclage d'aqueduc qui ont eu lieu l'an dernier, donc ce n'est pas en lien du tout avec le projet de voie de contournement. Puis même au contraire, en fait, la municipalité a décidé de faire les travaux avant l'arrivée de la voie de contournement pour faciliter, parce que, dans le fond, nos puits vont se retrouver d'un côté de la voie de contournement. On avait une conduite qui passait dans l'emprise. Donc, on a passé une deuxième conduite, en fait, pour avoir deux sources d'approvisionnement vers le village qui va être de l'autre côté de la voie de contournement, avant les travaux du ministère, en fait.

30 **LE PRÉSIDENT :**

35 OK. Donc, monsieur Rémillard, la situation que vous relatez ne concerne pas du tout le projet qui est à l'examen. Donc, les personnes autorisées à vous répondre sont dans votre milieu, ils sont au niveau de la municipalité, et je vous conseillerais de ne pas manquer de vous rapprocher d'eux.

 Pour le projet qui nous concerne, les travaux sont prévus pour être démarrés en 2027, donc nous sommes encore à une bonne année du démarrage de ces travaux.

40 Avez-vous une deuxième question par rapport au projet de contournement?

M. PIERRE RÉMILLARD :

Non, bonne chance. J'espère que ça va se réaliser, qu'on puisse... pour avoir un peu de quiétude dans notre secteur.

5

LE PRÉSIDENT :

Et la commission vous remercie aussi pour votre participation à ces travaux.

10

Et ceci clôt officiellement la première partie de l'audience publique.

La commission constate que des informations complémentaires sont attendues pour répondre à des questions qui ont été posées ici même. Elle compte les recevoir au plus tard dans les 48 heures. Ça s'adresse aussi bien à l'initiateur que certaines de nos personnes-ressources.

15

Les questions que nous poserons par écrit à l'initiateur et aux personnes-ressources ainsi que les réponses et les nouveaux documents qu'ils nous fourniront seront rendus publics dans le site Web du BAPE. Ils seront aussi disponibles en version papier au Bureau du BAPE où toute la documentation relative au projet est rassemblée. Pour les personnes qui n'auraient pas de connexion internet, la bibliothèque Gisèle-Paré, ici à Sainte-Julienne, en offre gratuitement. Plusieurs documents relatifs au projet y sont également disponibles en version papier.

20

Je vous rappelle que si vous désirez réserver une place afin de résumer un mémoire ou pour exprimer votre opinion verbalement en deuxième partie, vous avez jusqu'au 18 février, 16 h pour le faire en remplissant le formulaire prévu à cet effet dans le site Web du BAPE.

25

En deuxième partie, l'initiateur et les personnes-ressources qui souhaitent assister aux séances seront bien sûr les bienvenus. Toutefois, ils n'interviendront plus devant la commission comme c'est le cas maintenant en première partie.

30

Les séances à venir seront exclusivement consacrées à l'expression des points de vue sur le projet et ses répercussions. Nous accorderons un maximum de 15 minutes pour chaque présentation. De plus, mon collègue Pierre Benoit et moi-même échangerons avec vous pour préciser et éclaircir certains aspects de votre opinion.

35

Vous pourrez également exprimer votre point de vue par écrit en transmettant un mémoire, un commentaire ou une image commentée avant le 26 février, 16 h. Pour l'envoi, vous n'aurez qu'à utiliser le formulaire associé à l'option choisie sur le site Web du BAPE. Les organismes qui souhaitent présenter leur mémoire en séance devront désigner la personne autorisée à le faire en indiquant la fonction qu'elle occupe.

40

Les mémoires demeureront confidentiels jusqu'au moment de leur présentation devant la commission, le cas échéant. Les mémoires non présentées, les commentaires et les images commentées seront rendus publics à la fin de la deuxième partie.

5 Au besoin, n'hésitez pas à demander de l'aide à Kim Maloney, coordonnatrice du secrétariat de la commission, ou à Véronique Beaulieu, conseillère en communication, qui se trouvent à la table d'accueil à l'arrière de la salle et qui sont jouables aussi à l'adresse sainte-julienne-route125@bape.gouv.qc.ca. Elles seront heureuses de vous expliquer les modalités de participation.

10 Vous pouvez aussi trouver toutes les informations nécessaires dans le site Web du BAPE et accéder à des conseils pour préparer votre opinion dans la section « Participer ».

15 Je souhaite insister ici sur le fait que les rapports du BAPE sont notamment fondés sur les opinions émises par les citoyens et citoyennes. Ainsi, partager votre point de vue peut faire évoluer le regard général de la commission d'enquête sur le projet et ses enjeux.

20 En terminant, je remercie la porte-parole de l'initiateur, Estelle Bouvier, et son équipe. De même que les personnes-ressources et leurs porte-parole, je vais oser vous énumérer Elizabeth Parent, Hela Chourabi, Louise Lajoie, Anne-Pierre Charlot et Jérôme Morin. Remercie pour toute l'information fournie au cours de cette première partie de l'audience publique.

25 Un grand merci également à toutes les personnes qui ont posé des questions, qui sont restées avec nous, ce qui nous a permis d'approfondir jusqu'à ce soir différentes facettes du projet. Enfin, merci aux personnes responsables de la sonorisation et de la captation vidéo, de la webdiffusion des séances et de la sténotypie, ainsi qu'à l'équipe de la commission d'enquête et à mon collègue, bien sûr, Pierre Benoît.

Sur ce, je vous souhaite à toutes et à tous bonne soirée, bon retour chez vous et au plaisir de vous revoir le 3 mars prochain.

LEVÉE DE LA SÉANCE À 21 h 20

SÉANCE AJOURNÉE AU 3 MARS 2026

Je soussignée MÉLISANDRE GIBBS, 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.

Et j'ai signé,



Mélisandre Gibbs (361305-4)