

Monsieur Pierre Rinfret, commissaire
CPTAQ

URGENT

Objet: dossier 315057

Représentations du Comité de citoyens de la Butte-aux-Renards

Monsieur le commissaire,

Comme vous le savez, j'ai dû être hospitalisé d'urgence le 27 novembre dernier au soir et je n'ai pas pu assister à l'audience du 28, à 14 heures, n'obtenant mon congé de l'hôpital St-Luc qu'à 18 heures ce jour-là et n'étant pas, de toute façon, en état de faire quelque représentation que ce soit.

Cependant, j'ai été informé de la teneur des propos qui y ont été discutés et, malgré toute sa bonne volonté, monsieur Jean-Pierre Nadeau, qui me remplaçait, ne possédait pas tous les éléments nécessaires pour y répliquer. De plus, les opposants au projet de voie de contournement avaient décidé d'investir la salle en grand nombre, assurant ainsi une présence intimidante pour monsieur Nadeau qui, étant seul, n'a pu défendre avec justice notre position. Avoir su que cette tactique était préférable, nous aurions pu, nous aussi, investir la salle et, croyez-moi, les résidents de la Butte auraient été massivement plus nombreux que tous les autres. Cependant, nous croyions que la représentation était préférable. Malheureusement, je n'ai pu la faire.

Or, il appert que l'on vous a induit en erreur. En fait, monsieur le commissaire, on vous a carrément menti à plusieurs points de vue (et tant le maire de Varennes, M. Jean Robert, que le député de Verchères, M. Bernard Landry et des membres de son personnel peuvent en témoigner) et il est essentiel que vous en soyez informé avant que vous ne rendiez votre décision. Vous aviez indiqué, lorsque l'audience avait été reportée le 7 novembre dernier, que la Commission acceptait les représentations par écrit au même titre que les autres. J'en comprends que vous leur accordez la même importance que si elles avaient été émises de vive voix. Au lendemain de l'audience, un de vos agents d'information (un certain M. L'Heureux, je crois), m'a indiqué que les décisions étaient rendues dans les sept à dix jours d'une audience et que les commissaires acceptaient, durant cette période, les représentations écrites. Cela m'a soulagé car l'incapacité pour le Comité de faire ses représentations constituerait une injustice pour les citoyens de la Butte.

Je vous ai donc rédigé la position de Comité de citoyens, qui comprend également les rectifications qui s'imposent face aux représentations que vous avez déjà entendues. Je vous demanderai de prendre le temps de tout lire; bien que vous soyez le seul juge de ce qui est pertinent et que vous ayez demandé à

monsieur Nadeau de vous entretenir strictement des questions de nature agricole, il n'en demeure pas moins que vous avez entendu et accepté des représentations de toute nature, notamment historiques et économiques, dont une forte proportion sont fausses. Je crois que nous méritons donc d'être aussi entendus sur ces questions.

A - La légitimité du Comité:

L'avocat de la compagnie Démix a mis en doute la légitimité du Comité de citoyens devant la CPTAQ. Nous avons donc demandé à tous les citoyens de réaffirmer leur appui au Comité et à sa demande d'une voie de contournement pour les camions (vous trouverez ces appuis joints en liasse en annexe). Non, nous n'avons pas de charte; nous ne sommes que de simples citoyens qui n'en peuvent plus des camions et qui tentent de se défendre sans avocats grassement payés et sans grandes maquettes et tableaux en couleur et sans l'appui financier d'une importante corporation. Notre légitimité réside dans l'appui unanime des citoyens. Contrairement à ce qu'ont affirmé certaines personnes présentes, il ne s'agit pas de quatre ou cinq résidences mais bien de 15, à laquelle il faut ajouter la résidence du 2835 chemin Charles-Aimé Geoffrion, à l'angle de la Butte et qui est directement touchée par le problème, pour un total de 52 citoyens. De plus, cet appui avait déjà été exprimé par une autre pétition en 1987, toute aussi unanime mais comprenant plus de citoyens puisqu'elle regroupait également ceux de la section Est de la Butte, où les camions sont interdits de circulation depuis juillet 1996. Cette pétition est également jointe en liasse en annexe et nous y ferons référence de manière plus précise un peu plus loin.

B- Les représentations de nature proprement agricole:

1) A aucun moment n'a-t-il été porté à votre attention, monsieur le commissaire, et j'avais l'intention de le faire à l'audience du 28, qu'il n'a jamais été question dans ce dossier d'un changement de vocation de terres agricoles complètes. On parle ici d'une bande de terrain de quelques dizaines de pieds de large par un peu moins de deux kilomètres de long, en bordure d'une autoroute (tronçon C) et d'une autre bande de terrain de la même largeur mais de 500 mètres de longueur qui longe deux terres (tronçon A) et dont le tracé proposé a été modifié à deux reprises pour en minimiser les impacts sur les propriétaires touchés. Il s'agit, comme vous le savez, d'un chemin de contournement et non d'une demande de dézonage pour réaliser du développement domiciliaire, commercial ou industriel. On ne met pas le territoire agricole en péril en allant en prendre une bande le long d'une autoroute. Les terres touchées perdraient un petit bout mais ces terres seraient encore là et leur vocation demeurerait inchangée.

2) Un producteur agricole, dont je ne connais pas le nom mais qui cultive le lot devant chez moi, a été heurté par un camion poids lourd à l'été de 1990. Le véhicule, qui circulait trop vite comme c'est souvent le cas, a frappé (et pulvérisé, il va sans dire) la charrue tirée par le tracteur avant de se retrouver dans le fossé. J'en ai été témoin, j'ai entendu l'impact et j'ai prêté assistance aux deux hommes. C'est une

chance inouïe que le cultivateur n'ait pas été blessé ou pire parce qu'il était à tourner à gauche pour se rendre dans son champ à ce moment-là. La menace pour les producteurs, même si ceux qui s'y opposent soutiennent qu'il n'y en a pas, est bel et bien réelle.

3) La Ferme La Licorne, située au 3121 de la Butte (2760-4537 Québec inc. à la page 5 du document de Démix) est une école d'équitation et une pension pour chevaux. Son propriétaire-exploitant, M. Richard Duff, a été détenteur d'un permis d'exploitant agricole durant quelques années car il y pratiquait également l'élevage de chevaux. Cette entreprise ne peut plus utiliser le "paddock" situé entre la maison et la route car la circulation lourde apeure les chevaux et dérange les cavaliers. Il peut servir de pâturage à la limite. Monsieur Duff a perdu des clients à cause de la circulation; ceux-ci, venus en pleine semaine, ont jugé qu'il y avait trop de brassage, de vibrations et de bruit pour y laisser leurs chevaux. D'autres, des clients potentiels, ont rebroussé chemin après avoir visité les lieux un jour de semaine. Ceux qui voudraient pratiquer la randonnée ont dû abandonner cette idée. Au début, des cavaliers ont tenté d'effectuer des randonnées mais la ferme La Licorne n'a pas d'accès direct à un chemin de terre qui pourrait mener les cavaliers au bois, qui se trouve à deux kilomètres environ, et ils doivent chevaucher quelques centaines de mètres sur l'accotement. Après quelques mésaventures (chevaux pris d'épouvante), les randonnées ont été abandonnées sauf lorsque les camions ne circulent pas les fins de semaine, ce qui n'est pas fréquent, contrairement à ce qu'affirme Démix. Certes, monsieur Duff n'est pas un cultivateur mais l'activité équestre est-elle moins noble que le labour?

4) Monsieur Réjean Cormier, qui est propriétaire-exploitant et qui habite au 3214 de la Butte, détient, lui, un permis de producteur agricole. Il cultive la terre et élève également des chevaux de trait. Une de ses bêtes qui avait forcé la clôture à l'été de 1991 a été frappée par un poids lourd qui, circulant encore une fois trop vite, n'a pu l'éviter. La bête a dû être euthanasiée. Je reviendrai au cas de Monsieur Cormier plus loin mais je vous repose la question: l'activité équestre est-elle moins noble que le labour?

5) La circulation lourde sur la Butte entraîne des débordements de poussière et autres résidus sur les terres agricoles des deux côtés de la route sur une distance d'environ deux kilomètres. Une voie de contournement le long de l'autoroute, qu'il s'agisse du tronçon B ou C n'aurait cet effet que d'un côté, là où ces débordements existent d'ailleurs déjà en raison de l'autoroute. Quant au tronçon A, il donnerait aussi lieu à des débordements du même type des deux côtés mais sur une distance de 500 mètres, soit le quart de la distance actuelle et même moins puisque des écrans de protection sont prévus sur une portion.

C - La position du Comité:

Le Comité de citoyen demande depuis plus de dix ans une voie de contournement. Qu'il s'agisse du tronçon A-B-C ou seulement A-B ou seulement A-C ou toute autre proposition qui enlève la circulation lourde sans la déplacer chez quelqu'un d'autre, le Comité l'appuie et n'a aucun intérêt dans un sens ou dans l'autre. Le Comité aurait appuyé la proposition A-B-C sans réserves si elle avait été acceptée parce que celle-ci aurait fait l'affaire de Démix et que Démix en aurait assumé une partie des coûts.

Il est important que la CPTAQ soit saisie des faits suivants: C'est la compagnie Démix elle-même qui a présenté et défendu la proposition A-B-C lors d'une rencontre le 11 janvier 1999 au bureau du député de Verchères, M. Bernard Landry, à laquelle participaient Monsieur Landry, son adjoint Jean Bissonnette, le maire et le directeur des services techniques de Varennes, messieurs Jean Robert et Yves Cossette, trois représentants du Comité, soit messieurs Richard Duff, Jean-Pierre Nadeau et le soussigné et Messieurs Richard Aquin, directeur général de Démix, Gérald Lacroix, directeur de la planification et du développement technique de Démix, Georges Lachapelle, président et propriétaire de Bau-Val et André Castonguay, directeur de Pavages Varennes (Bau-Val). Cette rencontre faisait suite à de nombreuses démarches entamées au printemps de 1998 en collaboration avec la ville, le bureau du député Landry et, même, des carrières, qui tenaient alors le discours du bon citoyen corporatif à la recherche d'une solution. Le Comité de citoyens était arrivé à cette rencontre avec une toute autre proposition (que je vous pourrai vous exposer si vous le voulez, mais qui ne faisait pas l'affaire de Démix), mais celle de Démix était aussi acceptable et nous l'avons appuyé. Les discussions avaient abouti à un consensus allant jusqu'au financement. Comment Démix, qui a elle-même préparé et défendu cette proposition pendant près de deux ans peut-elle maintenant prétendre devant la commission que sa mise en oeuvre signifierait la fermeture de la carrière? C'est de la mauvaise foi et la raison en est fort simple: en constatant qu'elle risquait de se voir imposer les tronçons A-B sans le C, Démix a décidé de faire échouer tout le projet afin de préserver le statu quo. Je reviendrai à cette rencontre au bureau de M. Landry plus loin.

D - Concernant les producteurs agricoles et les propriétaires touchés:

1) Les producteurs agricoles touchés par l'éventuel tronçon C ne sont pas unanimes dans leur opposition. En fait, le seul producteur qui habite la Butte-aux Renards, monsieur Réjean Cormier et son épouse, Sophie Nesterenko, propriétaires-exploitants, sont en faveur du projet, incluant le tronçon C et sont prêts à sacrifier une portion de leur terre. Vous trouverez d'ailleurs en annexe une lettre d'appui de leur part. Il est significatif de constater que tous ceux qui s'opposent n'habitent pas sur la Butte et n'ont pas à vivre avec le problème du camionnage. De plus, Démix a carrément menti dans sa présentation en affirmant que monsieur Cormier et Mme Nesterenko habitent sur le rang de la Butte depuis février 1997. A cette date, ils ont plutôt acheté une parcelle de terre additionnelle pour leur exploitation. Dans les faits, et c'est d'ailleurs indiqué dans leur lettre, ils ont acheté en 1991 la maison familiale de

monsieur Cormier qui y est né en 1957 et qui y a habité jusqu'en 1978 , soit depuis avant même l'ouverture de la carrière.

Autre cas du même type: M. Guy Racine, du 3023 de la Butte, a acheté la maison dans laquelle il est né et qui a appartenu à son père et, auparavant, à son grand-père. Les Racine y habitent, en fait, depuis trois générations et plus de 100 ans et non depuis février 1988, comme le prétend le document de Démix.

Quoiqu'il en soit, quelle est la valeur de cet argument de la durée d'habitation évoquée tant par Démix que par l'UPA? Les droits des citoyens sont-ils inversement proportionnels au temps qu'ils habitent à un endroit donné? Doit-on comprendre que, lorsqu'un nouveau citoyen emménage, Démix obtient le droit d'ajouter dix camions par jour? ou vingt ou trente ou cent? Une chose demeure vraie: la quasi-totalité des maisons de la Butte, un très vieux rang, sont plus que centenaires et, donc, plus vieilles que la carrière.

2) Un autre propriétaire directement touché, monsieur Gilles Cloutier, est favorable au projet même s'il doit sacrifier une portion de sa terre, parce que la situation est à ce point invivable. En fait, monsieur Cloutier avait des objections au tracé original du tronçon A et, avec l'appui du Comité, ce tronçon a été modifié à deux reprises pour lui donner satisfaction. Le tracé final lui enlève plus de terrain que l'original mais est plus conforme à l'environnement et monsieur Cloutier l'appuie maintenant sans réserves.

3) Tel que mentionné ci-dessus, le Comité, monsieur Cloutier et madame Suzie Mathon (3378 de la Butte riveraine du tronçon A) ont fait plusieurs démarches pour modifier le dessin original du tronçon A afin de tenter de minimiser son impact pour madame Mathon. Le dernier tracé lui était relativement acceptable jusqu'à ce qu'elle s'aperçoive qu'avec assez d'opposition, le projet ne se réaliserait pas, moment à partir duquel elle a changé son fusil d'épaule pour s'opposer systématiquement. Or, elle est de mauvaise foi: les camions circulaient devant sa résidence jusqu'en juillet 1996, moment où la section Est de la Butte (entre le Chemin des Carrières et la montée de la Baronnie) a été interdit à la circulation lourde. Le conjoint de madame Mathon à l'époque, Monsieur Robert Cormier, avait signé la pétition unanime des citoyens en 1987 (copie ci-jointe) pour demander une voie de contournement car le problème affectait tout le monde sur le Butte au complet. Le nom de madame Mathon ne s'y retrouve pas parce que plusieurs résidences n'avaient délégué qu'un seul signataire, mais elle serait mal venue aujourd'hui de dire qu'elle n'approuvait pas les démarches du Comité à l'époque. Mais pour elle, le problème est aujourd'hui réglé et elle ne veut pas le ravoir, malgré toutes les mesures de mitigation demandées par le Comité (écrans sonores, asphalte et fondation de haute capacité et absence d'arrêt pour les camions à l'intersection). De plus, sa résidence est assez éloignée du tracé pour être

complètement protégée. Son opposition, alors qu'elle faisait partie des plaignants lorsque les camions passaient devant chez elle, est fort décevante (pour utiliser des mots polis).

E - Concernant les représentations de l'UPA:

1) L'UPA affirme que l'achalandage des véhicules lourds n'a pas augmenté depuis 1980 (Démix aussi); c'est faux. Nous y reviendrons plus en détail en abordant les représentations de Démix.

2) L'UPA parle de travaux de réfection majeurs sur la Butte pour les véhicules lourds qui ont permis de l'élargir et ont causé préjudice aux producteurs agricoles. Les travaux en question ont été réalisés sur le tronçon Est de la Butte: les camions n'ont plus le droit d'y circuler depuis juillet 1996. Ils circulent tous sur le tronçon Ouest qui n'a jamais été refait et où les résidences, en général, sont plus près de la route. Quant au préjudice, les producteurs riverains du tronçon Ouest ont été compensés pour l'expropriation d'une bande de terrain qu'ils exploitent toujours puisque l'élargissement n'a jamais été fait.

3) L'UPA affirme que trois voies publiques donnent accès à la carrière. Où? les camions n'ont accès que par le tronçon Ouest de la Butte; le tronçon Est leur est interdit et le Chemin des Sucrieries n'est pas carrossable en poids lourd. Quant à l'accès par St-Amable, il est peu utilisé et ne concerne pas le présent dossier.

4) L'UPA affirme que la ville de Varennes n'a pas étudié d'alternatives de mitigation: plusieurs résidences sont trop près du chemin pour que cela soit possible (à moins que l'UPA souhaite qu'on déplace la route dans les terres agricoles lorsqu'elle est trop près d'une résidence...) De plus, la ville et les résidents travaillent à solutionner le problème depuis de nombreuses années. Le projet A-B-C était finalement une solution qui faisait l'affaire de tous, carrières incluses. Quant au manque de volonté d'atténuer la vitesse tel que le prétend l'UPA; les citoyens appellent régulièrement la police pour se plaindre (les camions, dans une zone de 80, circulent habituellement entre 100 et 120 et dépassent parfois les autobus scolaires). Dès qu'un policier se pointe, comme par magie (avec l'aide des communications-radio) les camionneurs circulent tout à coup à 80... On ne peut tout de même pas y poster un patrouilleur en permanence.

5) L'UPA affirme que l'ancien chemin qui servirait de base au tronçon A n'est pas un chemin. Or, ce chemin a servi à la circulation des camions pour toute la durée de la construction de l'autoroute 30 et est l'ancien chemin d'accès aux carrières. Oui, il a été envahi par la friche mais sa fondation est encore en place sur toute la longueur et servirait aisément de base pour une nouvelle route.

F - Concernant les représentations de Démix:

(Ayant obtenu copie de leurs jolis papiers de présentation, j'en traiterai page par page et non par ordre d'importance car c'est déjà assez complexe)

1) La mauvaise foi de Démix est apparue évidente dès le moment où la CPTAQ a rendu son orientation préliminaire le 3 juillet. Démix a demandé un report afin, disait-elle, de tenir des rencontres en haut lieu. Le report, accordé le 7 août, a été suivi des fameuses rencontres et, par la suite, Démix a continué de dire qu'elle n'était pas prête jusqu'à ce que le Comité appelle la CPTAQ pour lui demander ce que l'on attendait. Lorsqu'on nous a répondu que des rencontres devaient encore avoir lieu en haut niveau, nous avons vérifié avec le maire Jean Robert qui nous a dit que cette rencontre avait eu déjà eu lieu (en septembre, je crois). Nous avons alors demandé à la CPTAQ de procéder et l'audience a été fixée au 7 novembre. Démix a alors demandé un report en prétendant qu'elle n'avait pas eu le temps de tenir ses rencontres et montrant des lettres de demande de rencontre à la MRC et à la ville de Varennes. Or, ces lettres sont datées du 25 octobre et la convocation pour le 7 novembre est datée, elle, du 18 octobre. C'est donc dire que Démix a attendu la convocation avant de demander ces rencontres. Les propos de leur avocat, le 7 novembre ont clairement démontré que Démix avait l'intention de dire qu'il lui fallait tout ou rien, c'est-à-dire les tronçons A-B-C ou le statu quo. Démix a effectivement, entre le 7 et le 28 novembre, rencontré des représentants de l'UPA et les agriculteurs touchés et, voyant que le tronçon C n'aurait pas l'appui unanime qu'elle souhaitait, s'est donc présentée devant la CPTAQ avec l'intention de tout faire en sorte pour éviter d'être obligée de se soumettre au tronçon A-B.

2) La page 7 de la présentation de Démix sur les heures d'ouverture ne correspond pas à la réalité. Les camions circulent sur la Butte à compter de 5h30 ou 5h45 et ce, régulièrement (encore, mercredi le 29 novembre, premier passage à 5h45). Ils circulent parfois - surtout l'été - tard le soir. Nous n'avons pas fait de relevé des week-ends mais ils sont beaucoup plus fréquents que ce qui est indiqué. D'ailleurs, ce samedi 2 décembre, une poignée de camions (j'en ai compté trois malgré le fait que j'ai été absent presque toute la journée) a fait l'aller-retour. Un petit contrat, pas vraiment dérangeant, mais qui démontre que la carrière était ouverte.

3) La page 8, sur les volumes. Les chiffres des volumes ne correspondent pas au chiffre des camions. J'ai fait et refait le calcul du nombre de camions par jour (page 10) en fonction des jours totaux par mois, puis en fonction des jours ouvrables et j'ai beau les essayer dans tous les sens, le nombre de camions de la page 10 ne correspond tout simplement pas au tonnage moyen vendu des huit dernières années. Par ailleurs, concernant cette moyenne des huit dernières années, qui sert de base de calcul à quelques reprises, vous remarquerez que la moyenne des années 1998 et 1999 (755 000 tonnes) est de 22,76 pour cent plus élevée que cette moyenne des huit dernières années (615 000 tonnes en moyenne de 1992 à 1999 inclusivement). En fait, la moyenne de 1998-99 (755 000 tonnes) est de 32,84 pour cent plus élevée que celle des six années précédentes (568,333 tonnes de 1992 à 1997 inclusivement). De

plus, si on tient compte du fait que toute la circulation de la portion Est de la Butte a été transférée sur la portion Ouest depuis 1996, comment peut-on prétendre que la circulation n'a pas augmenté? Le tonnage a augmenté de près du tiers depuis 1998 et toute la circulation a été expédiée, depuis quatre ans, sur le même tronçon.

4) Par ailleurs, lorsque Démix affirme à la page 9 que le marché est cyclique et imprévisible, c'est faux. Le marché est conjuncturel. Les années 1990 à 1997 ont donné lieu à une récession suivie d'importantes compressions gouvernementales et le gouvernement du Québec, par la voix de son ministre des Transports, a admis à maintes reprises que, faute d'argent, on avait laissé le réseau routier se détériorer durant ces années. Or, il appert que, depuis 1998, les programmes d'infrastructures ont amené une reprise importante de la construction d'infrastructures et le dépôt du plan de transport du ministre Guy Chevrette prévoit des investissements majeurs pour les dix prochaines années. De plus, le gouvernement fédéral a annoncé un autre programme d'infrastructures dans le dernier budget Martin. Il faut vraiment prendre les gens pour des imbéciles pour leur faire croire que le boum de 1998-1999 tel qu'indiqué dans les propres chiffres de Démix ne se poursuivra pas durant plusieurs années et ne donnera pas lieu à un accroissement du nombre de tonnes vendues ou, à tout le moins, au maintien des niveaux élevés constatés depuis deux ans. Lors de la rencontre au bureau de M. Landry, en janvier 1999, les propriétaires des carrières avaient admis avec joie que les affaires allaient très bien et promettaient de continuer de la sorte.

5) Démix écrit, à la page 9, que le nombre de camions par jour n'a pas augmenté depuis la fin des années 1980 puisque les mastodontes à 5 ou 6 essieux ont remplacé les camions à deux essieux. D'une part, il s'agit là d'une admission que les volumes ont augmenté si les camions sont plus gros et que leur nombre reste le même. D'autre part, la Butte n'a jamais été conçue pour accueillir les 5 et 6 essieux qui y circulent actuellement (ironiquement, la section Est de la Butte, elle, peut les accueillir) et chaque passage secoue les résidences. Enfin, parlons-en de cette non-augmentation du nombre de camions.

6) Démix affirme qu'en pointe, en août, le nombre ne dépasse pas 260 camions par jour. En admettant que ce serait vrai, cela voudrait dire 520 passages par jour (puisqu'ils doivent passer vide avant de repasser pleins). Si on admet leurs heures d'ouverture (environ dix heures par jour) cela veut dire 50 à l'heure, soit près d'un à la minute. Même en se fiant à leurs tableaux, vous remarquerez, monsieur le commissaire, que l'on a fait un tableau basé sur la moyenne des huit dernières années. Je ne vous referai pas le calcul ci-dessus mais vous voyez tout de suite que cela voudrait dire, pour les deux dernières années, où les volumes ont augmenté de 22,76 pour cent, 319 voyages par jour en pointe, soit 638 passages (ou plus d'un à la minute). Or, ces chiffres sont faux. L'ex-conseillère de notre quartier, Maître Nathalie Jodoin, s'était fait dire en août 1998 en posant la question au préposé à la barrière de Démix,

un individu qui, évidemment, n'a aucune implication dans les tractations de haut niveau, qu'il sortait environ 600 voyages par jour, pour Démix seulement. Voulant en avoir le coeur net, je suis allé voir ce préposé qui m'a dit exactement la même chose. 600 voyages... c'est 1 200 passages par jour, soit 120 à l'heure, ou deux à la minute en moyenne. A la réunion avec monsieur Landry, les quatre directeurs et présidents de Démix et Bau-Val ont également fait état de plus de 500 voyages par jour en moyenne en saison. Leurs propos peuvent être corroborés par monsieur Landry, par son attaché politique, Jean Bissonnette, et par le maire Jean Robert. Qui a menti? Eux ou madame Jouvray devant la CPTAQ?

7) Démix affirme, à la page 11, que le transport représente 40 pour cent du coût d'achat de la pierre. J'ai décidé de magasiner de la pierre pour voir ce qu'il en est et je vous invite à faire de même: c'est très instructif. A la carrière de Construction DJL du mont St-Bruno, un compétiteur de Démix, on m'a fait un prix, pour de la pierre 4 à 8, de \$11.98 la tonne, soit \$8.40 pour la pierre et \$3.58 pour le transport, c'est donc dire un coût de transport qui représente très exactement 29,88 pour cent du coût total et non 40 pour cent. Je reviendrai à mon magasinage plus tard car j'y ai appris d'autres choses intéressantes.

8) A la page 14 du document de Démix, on parle de la répartition géographique des livraisons: 80 pour cent vers l'ouest et 15 pour cent vers l'est. A la rencontre de 1999 avec M. Landry, les quatre grands patrons des deux entreprises ont fait état, plutôt, d'un trafic de 60 pour cent vers l'ouest et 40 pour cent vers l'est. Qui a menti? Eux ou madame Jouvray devant la CPTAQ? Une chose est sûre, les citoyens de la Butte ont été témoins, l'été dernier (2000) d'un vaste nombre de camions sortant de la carrière et se dirigeant vers l'est sur l'autoroute 30. Un contrat isolé peut-être? Remarquez qu'il est aussi possible que ce soient les grands patrons qui, voulant récupérer un accès vers l'Est, en aient mis un peu plus en 1999.

9) Concernant ces contrats vers l'Est: la compagnie Démix n'a pas fait de vagues lorsqu'on lui a coupé l'accès à la direction Est sur la Butte en 1996 et cela ne l'a pas empêché de continuer à vendre des agrégats dans cette direction malgré le détour de près de 4 kilomètres que cela entraînait et qui aurait normalement dû assassiner ses affaires, si l'on se fie à la page 17 de leur document qui brandit, en rouge sang, le spectre de la fermeture, même à partir d'un détour de 0,7 km.

10) Enfin, mon magasinage m'a appris une chose fort intéressante; tous les compétiteurs de Démix auxquels j'ai parlé m'ont fait un prix sans égard à l'endroit précis où je me trouvais. Je m'explique; à St-Bruno, on m'a dit qu'il m'en coûterait tant de dollars pour deux voyages de pierre numéro 4 à 8. Je leur ai dit que je ne restais pas à l'extrémité Ouest de Varennes mais bien à l'extrémité Est, qui est plus éloignée. On m'a répondu que ça ne faisait aucune différence; j'étais dans la zone une telle (je ne me souviens plus de leur terme). Poussant plus loin mes questions, on m'a expliqué que les tarifs étaient fixés en fonction du rayon à vol d'oiseau de la carrière et non du kilométrage réellement parcouru. Un

autre compétiteur, Heckett de Contrecoeur, m'a répondu la même chose: son vendeur, un homme très gentil par ailleurs, m'a expliqué que toutes les carrières fonctionnaient ainsi, que c'était le ministère des Transports qui fixait les tarifs au kilomètre mais que les carrières établissaient des cercles concentriques à partir de leur localisation pour déterminer leur prix de vente. En d'autres termes, l'ajout de kilométrage ne signifie pour Démix aucune augmentation des tarifs qu'elle charge à ses clients. Il y a sans doute une légère augmentation de ses coûts d'exploitation lorsque ses produits sont transportés par ses propres camions mais ceux-ci sont en faible minorité sur le total. En effet, la grande majorité des camions qui circulent sur la Butte, sont des indépendants et cela, tout citoyen vous le confirmera.

11) Même si, contrairement à tous ses compétiteurs, Démix chargeait pour chaque kilomètre parcouru plutôt que par zones dans un rayon, (ce qui serait étonnant), le tableau fourni en annexe 2 à son document est trompeur. En effet, on y surligne en rouge des augmentations de coût de 11 à 43 pour cent. Or, il s'agit là d'augmentations de coûts de transport et non de coût total. Si on se fie au chiffre de 40 pour cent de la facture (qui semble lui-même gonflé par rapport aux moins de 30 pour cent du compétiteur de St-Bruno) attribuable au transport, cela signifie, dans les faits, une augmentation de 4,4 à 17,2 pour cent sur le coût total du produit (i.e 11 à 43 pour cent de 40 pour cent).

Conclusion:

Voilà, monsieur le commissaire, les choses que je n'ai pu dire en étant absent et plusieurs autres que je n'aurais pu dire en étant présent car la spectaculaire démonstration de la part des opposants devait être digérée avant d'être contredite. Il nous apparaît clair que Démix aurait bien aimé avoir les tronçons A-B-C car cela lui redonnait l'accès vers l'Est mais, à défaut d'avoir le C, elle préfère le statu quo incluant le détour pour aller vers l'Est. L'entreprise a été de mauvaise foi et vous a menti. C'est dommage car nous, les citoyens, avons suivi toutes les procédures, à nos frais, sur notre temps pour faire aboutir un dossier qui est devenu pénible. Nous avons souvent retenu les ardeurs des plus impatients d'entre nous qui ont menacé de bloquer la route à plusieurs reprises. Démix n'a jamais respecté les citoyens de la Butte. Je vous épargne les anecdotes sur les négociations entourant les heures d'ouverture les week-end entre nous et la tristement célèbre madame Jouvray qui croyait nous faire un grand cadeau en ouvrant seulement à sept heures le samedi matin. Nous espérons que vous pourrez voir et soupeser les intérêts de tous dans ce dossier qui aurait dû se régler plus simplement et sans le cirque auquel il a donné lieu.

Je vous dirai simplement, en terminant, que les citoyens ont choisi d'habiter en zone agricole, mais la Butte est devenue, au fil des ans et sans que la CPTAQ n'en soit saisie, une zone industrielle avec ses 1200 passages de camion par jour.

Le Comité n'a, par ailleurs, aucun argument à offrir aux agriculteurs qui exploitent les terres visées par le tronçon C et qui s'y opposent. Ils ont de bonnes raisons de le faire: ce sont leurs terres et ils y tiennent. Mais ils n'habitent pas sur la Butte et ne subissent pas les entraves à une vie familiale en toute quiétude que présente la circulation lourde intense. Votre travail, monsieur le commissaire, est de trancher entre leurs intérêts et les nôtres sans vous laisser distraire par les feux d'artifice si brillants qu'ils aveuglent.

Je vous remercie de l'attention que vous accordez à ce dossier, et je demeure, bien à vous

Pierre St-Arnaud

représentant du Comité des citoyens de la Butte-aux-Renards.

c.c. M. Bernard Landry, député de Verchères

M. Jean Robert, maire de Varennes

Varenes, le 3 décembre 2000

URGENT

Mme Ginette Blanchard
Responsable de la gestion du rôle, CPTAQ

OBJET: dossier 315057

Madame Blanchard,

J'ai été informé que le commissaire Pierre Rinfret aurait déjà pris sa décision dans le dossier 315057 et que celle-ci serait sur le point d'être expédiée. Un agent d'information, M. L'Heureux je crois, m'a pourtant dit jeudi que j'avais de 7 à 10 jours après une audience pour faire des représentations par écrit. Si la décision n'a pas été envoyée, de grâce, retenez-là quelques heures seulement afin que le Comité des citoyens de la Butte-aux-Renards, qui est à l'origine de toutes ces démarches qui durent depuis plusieurs années maintenant, puisse déposer ses représentations par écrit. J'ai été hospitalisé d'urgence du 27 au 28 novembre, date de l'audience, de sorte que nos représentations n'ont pu être faites, malgré la présence de M. Jean-Pierre Nadeau qui, bien que rempli de bonne volonté, n'avait pas le dossier en mains.

La CPTAQ a reporté cette audience à la demande répétée de l'avocat de la compagnie Démix, Me Bernard Martin, d'abord durant trois mois puis une deuxième fois le 7 novembre. Le Comité de citoyens n'a pas d'avocat pour s'occuper de ses affaires et demander des reports à répétition. Nous ne demandons pas une reprise ou une audience privée, mais simplement le droit de déposer nos représentations par écrit et qu'elles soient lues par le commissaire Rinfret (et par le commissaire Pierre Turcotte, je présume).

C'est une simple question de justice, d'autant plus que les représentations qui lui ont été faites lors de l'audience du 28 sont carrément mensongères à certains égards et ne devraient pas servir de base unique à une décision qui s'en trouverait alors affaiblie et possiblement contestable. Le député de Verchères, M. Bernard Landry, et le maire de Varenes, M. Jean Robert, qui sont au dossier depuis deux ans, peuvent témoigner de la malhonnêteté à laquelle nous faisons référence.

Les représentations du Comité de citoyens sont prêtes et seront livrées à l'ouverture de vos bureaux, à 8h30 lundi matin. Je demande à la CPTAQ de les juger recevables, sans quoi nous devons en déduire que seules les grandes corporations capables de se payer des avocats, et l'UPA, dont c'est le travail des permanents, peuvent faire des représentations adéquates devant votre organisme.

Veillez agréer, Mme Blanchard, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Pierre St-Arnaud, représentant du Comité des citoyens de la Butte-aux-Renards.

c.c. M. Bernard Landry, député de Verchères
M. Jean Robert, maire de Varennes