

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. ANDRÉ BEAUCHAMP, président
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire
 Mme ANNE-MARIE LAROCHE , commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AXE
McCONNELL-LARAMÉE ENTRE
L'AUTOROUTE 50 ET LE CHEMIN DE LA MONTAGNE
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 19 mars 2001, à 19 h
Église Saint-Jean-Bosco
20, rue Booth
Hull

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 19 MARS 2001

MOT DU PRÉSIDENT

PRÉSENTATION DES REQUÊTES :

ASSOCIATION QUARTIER WRIGHT :

PATRICE MARTIN..... 10

COMITÉ DES RÉSIDANTS-E-S DU QUARTIER SAINT-JEAN-BOSCO :

SYLVIE TASCHEREAU 13

JARDINS TACHÉ :

JACQUES LACASSE 14

DOMINIQUE CHARRON 14

LIONEL DEMERS..... 16

MADELEINE SCHRYER-DESLOGES 19

CREDDO :

NICOLE DESROCHES, HARRY GOW..... 20

VILLE DE HULL :

CLAUDE BONHOMME 22

REGROUPEMENT POUR McCONNELL-LARAMÉE :

CHARLES MASSE 24

CLAUDETTE MASSÉ..... 32

PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS 26

REPRISE DE LA SÉANCE 31

PÉRIODE DE QUESTIONS :

YVES BERNARD..... 34

HARRY GOW..... 50

PATRICE MARTIN..... 68

REPRISE DE LA SÉANCE 77

NICOLE DESROCHES 77

JEANINE BÉDARD..... 90

STÉPHANE RENAUD 101

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Bonsoir à chacun, chacune d'entre vous. Ouverture de l'audience publique sur le projet de construction de l'axe McConnell X Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne.

10 Il me fait plaisir de vous inviter à la présente audience. Je m'appelle André Beauchamp et j'ai été désigné par le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, communément appelé le BAPE, pour présider cette commission d'enquête et d'audiences publiques.

15 La Commission est formée de trois membres; je vous présente donc immédiatement mes collègues. À ma droite, madame Anne-Marie Laroche, et à ma gauche, monsieur Louis Dériger. Si vous voulez plus d'information sur ces trois personnes, vous avez une petite feuille, à l'arrière, qui résume nos *curriculum vitae*.

20 Je rappelle d'abord que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement relève du ministre de l'Environnement et qu'il a pour fonction de tenir audiences et d'enquêter sur des projets dont les mandats lui sont confiés par le ministre de l'Environnement et ce, généralement suite à la requête de citoyens et citoyennes.

25 La Commission, la présente Commission a été constituée après que le ministre de l'Environnement en eût confié le mandat au Bureau d'audiences et je vous fais lecture du mandat. La lettre est adressée à monsieur André Harvey, président du Bureau.

Monsieur le Président,

30 *En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de construction de l'axe McConnell X Laramée, entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne, par le ministère des Transports du Québec et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.*

Le mandat du Bureau débutera le 12 mars 2001.

35 *Je joins à la présente les demandes d'audience qui m'ont été adressées concernant ce projet.*

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

40 Et c'est signé Paul Bégin, ministre de l'Environnement. La lettre est datée du 20 février 2001.

À compter de ce soir, nous allons analyser ensemble le projet qui est présenté dans le cadre de la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, cadre d'examen qui est prévu par la *Loi sur la qualité de l'environnement* pour un certain nombre de

45 projets qui sont identifiés par règlement. C'est donc en vertu de l'article 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* que nous procéderons à l'étude de ce projet.

Afin de bien comprendre le contexte dans lequel nous sommes, j'aimerais vous expliquer rapidement la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*.

50

Dans un premier temps, l'initiateur d'un projet informe le ministre de l'Environnement de son intention d'entreprendre la réalisation d'un projet et il dépose auprès du ministre un avis de projet.

55

En réponse à cet avis, le ministre émet une directive qui précise la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que le promoteur du projet doit produire.

60

Suite à son dépôt au ministère de l'Environnement, l'étude d'impact est ensuite soumise à une consultation à l'intérieur du ministère de l'Environnement ainsi qu'à l'intérieur d'autres ministères et organismes gouvernementaux concernés, dans le but d'évaluer la conformité de l'étude d'impact à la directive du ministre.

65

Cette consultation résulte généralement en une série de questions et de commentaires auxquels le promoteur doit répondre pour compléter le dossier.

70

Une fois que l'étude est jugée recevable par le ministre, le ministre mandate le Bureau d'audiences à rendre public ce dossier et de tenir une période d'information. La période d'information du présent projet a débuté au 6 février 2001.

75

Pendant cette période d'information, tout groupe, tout citoyen, tout organisme qui le désire, peut demander au ministre que soit tenue une audience publique sur le sujet. Dans le cas de la présente audience, sept organismes et trois personnes individuelles ont adressé effectivement une demande au ministre pour qu'il y ait une audience publique.

80

Le 20 février dernier, le ministre a donc confié au BAPE le mandat de tenir la présente audience, mandat dont je vous ai fait lecture précédemment. Ce mandat a débuté le 12 mars 2001 et, comme la *Loi sur la qualité de l'environnement* prévoit que les mandats du Bureau sont de quatre mois, normalement la Commission devra déposer son rapport au ministre le plus tard le 12 juillet 2001.

85

Parallèlement à l'analyse menée, poursuivie par la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le Ministère, de son côté, continue son analyse environnementale et le ministre dépose donc, au terme de deux analyses complémentaires X l'une produite par le BAPE et qui est contenue dans le rapport du Bureau d'audiences, et l'autre qui vient du Ministère X et c'est avec ces deux éléments que le ministre, ensuite, amène la prise de décision et la décision n'est pas prise par le ministre de l'Environnement, mais par le Conseil des ministres, sur proposition du ministre de l'Environnement.

90 Il faut donc comprendre que la Commission qui est présente ce soir n'est pas
décisionnelle; son mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation
sociale et environnementale du projet, à la lumière des opinions émises par les citoyens, des
groupes, des organismes qui participent à l'audience. L'audience publique est la forme à travers
laquelle la présente Commission poursuit son enquête et son analyse.

95 J'aimerais rapidement vous rappeler la démarche que nous suivons. L'audience que
nous tenons se tient en deux parties. La première partie commence ce soir et pourra durer un
certain nombre de séances, et c'est une partie qui est consacrée à l'information. Toute
l'information pertinente est nécessaire au projet soumis à votre attention.

100 En pratique, vous pouvez donc venir poser toutes les questions pertinentes au dossier.
Si vous posez des questions qui sont hors dossier, je les censurerai, je ne permettrai pas qu'on
parle d'autre chose que le projet qui est sous étude, mais le projet qui est sous étude est très
large et très global, et toute question qui est pertinente au dossier peut être posée, et nous
essaierons de nous assurer qu'il y ait des réponses à vos questions.

105 Tous les échanges que nous avons ce soir et dans les autres séances sont enregistrées,
sont sténotypées X vous voyez qu'il y a une personne qui inscrit tous les débats X et les
transcriptions de toutes les séances, de même que tous les documents qui sont déposés dans
l'audience, complètent le dossier et sont disponibles dans les centres de documentation, par
110 exemple pour la consultation à la Bibliothèque municipale d'Aylmer, à la Bibliothèque municipale
de Gatineau, à la Bibliothèque municipale de Hull et au Pavillon Lucien-Braut de l'Université du
Québec à Hull, je pense que le local est tout proche d'ici.

115 Le dossier est également disponible à la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec
à Montréal, de même qu'aux bureaux du BAPE à Québec et à Montréal.

120 De plus, l'ensemble du dossier, tous les documents pertinents au dossier, l'étude
d'impact, les échanges, les réponses de documents, etc., tout ça est accessible à l'arrière de
la salle pour toute la durée de l'audience. Nous vous demandons, si vous voulez consulter ces
documents, de les consulter sur place de manière à ce qu'ils restent ici. C'est une copie dont on
a besoin, vous ne pouvez pas partir avec mais vous pouvez toujours aller voir les personnes qui
sont à l'arrière, pour consulter la documentation qui est là.

125 Le but de la première partie de l'audience, c'est de faire sortir l'information. Souvent,
quand on vient dans une audience, on veut moins poser des questions que dire ses opinions.
La première partie, c'est fait pour poser des questions et faire sortir l'information. Et si vous
comprenez comment ça marche, vous allez voir que c'est extraordinaire comme processus
d'enquête et d'appropriation du document.

130 Il y aura ensuite, quand on aura fini cette première partie de l'audience vouée à
l'information, il y aura une deuxième partie de l'audience consacrée à vos opinions ou à vos
mémoires et cette partie-là doit commencer au moins 21 jours après la fin de la première partie.

135 Si on pense que normalement nous pensions siéger jusqu'à jeudi soir de cette semaine, alors normalement, on pourrait recommencer autour du 17 avril, mais il y a la fête de Pâques, alors nous recommencerons pour la partie mémoires à partir du 24 avril. J'expliquerai à la fin de l'audience et par communiqué les modalités de la deuxième partie de l'audience, qui sont beaucoup plus simples que la première partie.

140 Je rappelle que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a été créé en 1978, suite à une modification à la *Loi sur la qualité de l'environnement* qui reconnaît un droit au public, un droit à l'information, à être consulté et à participer par le processus de la consultation aux décisions qui ont une incidence sur l'environnement.

145 Le Bureau d'audiences est un organisme autonome qui relève du ministre de l'Environnement, mais qui est en soi complètement indépendant du Ministère.

150 Sa mission consiste, comme le mot le dit, d'être un bureau d'audiences, donc d'informer la population, d'écouter, de consulter de manière à fournir au ministre de l'Environnement un éclairage différent dans la prise de décisions gouvernementales sur certaines projets.

155 Je rappelle que la notion d'environnement retenue par le Bureau d'audiences et par ses commissions, est une notion qui est très large et qui comprend non seulement la dimension proprement écologique ou biophysique, si vous voulez, mais aussi les aspects économiques, socio-culturels, les conséquences d'un projet sur la qualité de la vie ou sur la santé des écosystèmes à court et à long termes.

160 C'est dans cette perspective large que la Commission décide de la validité des questions qui lui sont posées, notre référence à l'environnement est globale et englobante volontairement.

165 Les membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sont nommés par le Conseil des ministres et il y a deux sortes de commissaires, il y a des commissaires dits permanents et il y a des commissaires dits *ad hoc*. Tous les trois, ce soir, nous sommes des commissaires *ad hoc*. Personnellement, j'ai déjà été autrefois président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, mais je suis un commissaire, si vous voulez, occasionnel. Nous ne sommes pas permanents mais nous avons été nommés sur la présente Commission par le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, monsieur André Harvey.

170 Les commissaires sont assermentés devant un juge de la Cour supérieure du Québec et ils disposent des mêmes pouvoirs que les commissions d'enquête. Les commissaires s'engagent à respecter un code de déontologie X que vous pouvez consulter à l'arrière X et ce code vise particulièrement à garantir la transparence, l'impartialité, la neutralité des commissions.

175

Enfin, il est important de souligner que les commissions du BAPE sont autonomes et indépendantes dans leurs décisions, dans leurs recommandations. C'est-à-dire que nous, les trois commissaires, c'est nous qui décidons de ce que nous écrivons dans le rapport et qui portons ces choses. N'ayez pas peur, il n'y a personne qui tient le crayon, sauf nous.

180

J'aimerais, avant qu'on commence, que je vous explique le déroulement de cette rencontre de ce soir, vous présenter les autres membres en appui à la Commission. Alors, sur la table à côté, vous avez deux personnes, madame Claude Leblanc, qui agit comme analyste principale au dossier, et monsieur Jean-Sébastien Labrecque, qui agit également comme analyste, donc pour aider les commissaires dans leur réflexion et leur analyse du dossier. Il y a aussi un autre analyste qui est à Québec, qui n'a pas pu venir maintenant, mais qui accompagnera la Commission dans certains de ses travaux, il s'appelle Carol Gagné.

185

À l'arrière, ce soir, vous avez été accueillis par madame Hélène Marchand qui est la coordonnatrice au Secrétariat de la Commission. C'est elle qui assure le lien entre la Commission et ses interlocuteurs. Au besoin, vous pouvez la rejoindre au numéro de téléphone que vous connaissez pour la plupart, le fameux 1-800-463-4732.

190

Madame Marchand est accompagnée de madame Marie Anctil, adjointe au Secrétariat, et de madame Louise Bourdages, responsable des communications de la Commission. À ce titre, madame Bourdages est également chargée des relations avec les citoyens et avec les médias, ainsi que de la tenue du registre que je vous expliquerai tantôt pour le bon fonctionnement de nos rencontres.

195

Vous voyez qu'il y a une table de gens qui s'occupent de la sonorisation et de l'encadrement. Alors je vous présente monsieur Daniel Moisan, responsable de l'organisation technique et de la logistique, il est du ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration; il est accompagné par monsieur Jean Métivier.

200

Alors, vous voyez ici à l'avant madame Lise Maisonneuve, qui est sténotypiste officielle; elle est chargée de la sténotypie, elle va enregistrer tous nos propos et nos échanges. Les transcriptions de l'audience seront disponibles dans les centres de consultation et sur le site Internet de la Commission quelques jours après X vous comprenez qu'il faut le temps de le transcrire, de le taper, de le relire, donc il y a un délai de trois, quatre, cinq jours, pour que les transcriptions deviennent disponibles, mais elles seront accessibles sur notre site Internet.

205

210

Ces échanges ont d'abord et avant tout pour objectif que le public puisse saisir tous les aspects d'un projet et d'un projet qui est, dans le cas où on l'analyse ce soir, qui est fort complexe. Et tout le jeu de l'audience, c'est d'essayer de toujours être capable de comprendre, de retraduire un langage scientifique et technique en des représentations qui nous permettent à chacun, chacune de nous faire une idée sur le présent projet.

215

220 J'identifie le responsable, alors à ma droite, vous avez le ministère des Transports du Québec qui est le Ministère responsable, le promoteur du projet. Alors, je présente monsieur Pierre Laflamme qui tantôt pourra présenter son équipe. Alors, bonsoir monsieur Laflamme.

225 Alors, à ma gauche, ici, vous avez des représentants de différents ministères. Attention, il y a beaucoup plus de gens, d'experts des différents ministères présents dans la salle, mais comme les locaux sont exigus, on en a mis quelques-uns.

Alors, le représentant du ministère de l'Environnement, monsieur Michel Mailhot, accompagné d'un autre représentant du ministère de l'Environnement, monsieur Jacques Alain. C'est bien ça? Merci.

230 Ensuite, un représentant de la Commission de la capitale nationale, monsieur Pierre Dubé. Bonsoir, monsieur Dubé. Et un représentant du ministère des Transports du Canada, monsieur Régent Dickey. C'est bien ça.

235 Il y a dans la salle d'autres personnes présentes, on peut peut-être les identifier. De la Commission de la capitale nationale, je pense qu'il y a deux autres personnes dans l'assemblée, je vais vous nommer, voulez-vous vous lever? Madame Gabrielle Simonyi, bonsoir madame; monsieur Michel Viens, bonsoir monsieur Viens.

240 De la Communauté urbaine de l'Outaouais, monsieur Daniel Le Pape. Bonsoir, monsieur Le Pape.

Alors, du ministère de la Santé et des Services sociaux, madame Carole Légaré, bonsoir madame Légaré; monsieur Louis-Marie Poissant, bonsoir monsieur Poissant.

245 Du ministère de la Sécurité publique, madame Danièle Meilleur. Bonsoir et bienvenue.

Du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, monsieur Pierre Ricard. Bonsoir monsieur Ricard.

250 De la Société de la faune et des parcs du Québec, monsieur Jean-Pierre Provost.

M. JEAN PROVOST :

C'est Jean Provost.

LE PRÉSIDENT :

Jean Provost?

260 **M. JEAN PROVOST :**

Bonsoir, oui.

LE PRÉSIDENT :

265

Et monsieur Daniel Saint-Hilaire, je crois. Bonsoir, monsieur Saint-Hilaire.

270

Quelques autres personnes ne sont pas présentes pour des raisons de planification, d'organisation, Pêches et Océans Canada, qui nous donnera les réponses écrites à un certain nombre de questions; Environnement Canada, monsieur Serge Lemieux, qui peut-être pourra venir si on a des questions très spécifiques à lui poser dans la planification, de même que pour l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, monsieur François Boulanger, qui pourra nous donner des réponses écrites, si nécessaire.

275

Pour la séance de ce soir, les règles de procédure prévoient d'abord que les requérants d'audience puissent venir brièvement dire pourquoi ils ont demandé une audience. Après cette présentation, le ministère des Transports présentera brièvement son projet.

280

Quand nous aurons entendu ces deux séries d'intervention, nous ferons une pause-santé, je pense qu'on l'aura bien méritée, et après, vous serez invités à vous inscrire au registre pour poser des questions.

285

Comment ça marche? C'est que vous êtes invité, quand vous êtes invité, je vous appelle, vous venez vous asseoir, vous pouvez être un ou deux, des fois on vient avec un autre parce qu'on se sent plus à l'aise, et puis on pose une question. Donc, vous vous adressez à la Commission et la Commission va reposer la question au promoteur ou aux experts des différents ministères fédéraux et provinciaux qui sont présents, pour s'assurer que vous ayez réponse à vos questions.

290

Alors, il y a deux choses qui sont importantes. Vous devez d'abord vous inscrire dans un registre à l'arrière X n'y allez pas tout de suite, vous irez après la pause-café tantôt X et, donc nous vous appelons et vous vous adressez toujours à la Commission.

295

Des fois, on aurait le goût de parler à quelqu'un directement, mais ça, je ne vous permettrai pas. Vous allez respecter de passer par la Commission, qui va s'assurer que vous ayez réponse, et comme ça, on sera sûr du bon ordre dans lequel on va s'inscrire.

300

L'idée du registre d'inscription, c'est l'idée de permettre aux gens de poser des questions. Nous vous accordons deux questions par intervenant. Quand on dit * questions +, là, nous vous demandons de poser la question la plus précise possible. Laissez faire les longs commentaires pour nous expliquer que peut-être que vous travaillez sur le dossier depuis 20 ans et que votre grand-père était là, etc., bon. Ce n'est pas méprisant, c'est juste plus vous faites long de préambule, moins on a le temps de cerner les questions et nous sommes vraiment dans la phase * information +.

305

Quand arrivera le temps de dire votre opinion sur le projet, vos idées, les transformations que vous voudriez, c'est la deuxième partie de l'audience qui est consacrée à ça.

310 Vous vous inscrivez au registre. Il peut arriver... vous êtes nombreux, il y a bien une certaine de personnes certain dans la salle, hélas! le temps est confiné. Alors je siège, nous siégeons ce soir, demain a près-midi à partir de 2 h, demain soir à partir de 19 h, mercredi après-midi, mercredi soir, jeudi après-midi, jeudi soir.

315 Vous avez remarqué, je commence à l'heure, je vais essayer de finir convenablement, pas trop tard, pour qu'on ne s'épuise pas inutilement. Quand la séance sera terminée, le dossier est fermé, si vous voulez, il est possible que des gens n'aient pas pu poser leurs questions, vous reviendrez à la prochaine séance et essayez d'arriver plus tôt pour vous inscrire au début, mais je ne garderai pas un ordre de préséance. Quand une session sera terminée, 320 elle sera terminée, sinon on n'arrive plus à gérer, l'expérience montre qu'on n'est plus capable de gérer la logistique avec des gens qui retiennent leur temps à un autre moment. Donc, je devrais terminer ce soir autour de 23 heures, pour reprendre demain après-midi.

Donc, vous avez droit normalement à deux questions. Vous faites le plus concis 325 possible. On comprend que quand c'est la première fois qu'on vient devant une commission avec autant de monde, il peut y avoir un effet de stress qui joue et que, parfois, on a besoin d'un peu se situer et on est assez permissif mais, en même temps, essayez de nous donner, à nous, la chance d'être le plus efficace possible.

330 De leur côté, les membres de la Commission, ce sont les membres de la Commission qui font l'enquête, donc peuvent, de temps en temps, partir de votre question et reposer une série de sous-questions, à mesure que la progression avance dans la réflexion du dossier.

335 Nous allons normalement tenir deux échanges un peu plus substantiels sur des questions qui ont été perçues comme importantes dans les échanges préliminaires que nous avons eus.

Alors, mercredi soir, nous aborderons la question spécifique de la sécurité, et donc les questions liées à la partie urbaine, et donc à la traversée à ce qu'on appelle les carrefours 340 giratoires. Donc, toute la question de la sécurité et des traversées, alors nous en discuterons de manière plus substantielle mercredi soir. Il est possible d'aborder cette question-là préalablement, mais s'il y a des experts plus pointus qu'il faut, on va essayer de faire un échange plus substantiel mercredi soir là-dessus.

345 Jeudi après-midi, nous aborderons d'une manière explicite et systématique la question du bruit de l'autoroute.

Alors, nous avons averti le promoteur pour nous assurer que les experts puissent être là. Ça ne veut pas dire que ces questions-là sont censurées préalablement, mais que,

350 normalement, un échange plus substantiel devrait avoir lieu pour ces deux sujets-là à ce moment-là. S'il apparaît en cours d'audience qu'on doive aussi chercher à fouiller d'autres aspects, on le verra au fur et à mesure.

355 Normalement, quand nous demandons, suite à vos questions, suite à l'information qui vient, on peut demander des dépôts de documents au promoteur ou aux autres ministères, aussitôt que nous les recevons, les documents qui nous sont transmis deviennent officiels et sont déposés dans les centres et font partie de la documentation de la Commission.

360 Il peut arriver qu'il y ait des documents confidentiels ou un certain nombre d'informations confidentielles dans un document. À ce moment-là, évidemment, on respectera les obligations que nous avons à cet égard.

365 Alors, je me fie sur vous pour la bonne marche de l'audience. Vous avez bien compris, évidemment, qu'il est interdit de fumer dans cette salle. Autant que possible, fermez vos cellulaires aussi, s'il y a moyen. Et je rappelle que si jamais vous avez des observations à faire sur l'audience, qu'il y a des choses qui vous tracassent, vous pouvez toujours vous adresser au Secrétariat de la Commission à l'arrière et faire vos remarques, et vraiment ça nous fera plaisir.

370 Je prends une minute de repos, le temps de prendre une verre d'eau, détendez-vous, parlez avec votre voisin pendant une minute et nous allons ensuite entendre les requérants d'audiences.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

375

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

380 Je signale la présence dans l'assemblée d'un autre représentant du ministère de l'Environnement, monsieur Raymond Lemyre de la direction régionale de l'Outaouais. Bonsoir, monsieur Lemyre.

385 Quand une étude d'impact est rendue publique et soumise à la consultation, il est donc loisible à des gens de demander au ministre de déclencher une audience. D'habitude, dans un dossier, nous avons un, ou deux, ou trois requérants, il y en a neuf d'inscrits ce soir.

390 Donc, le droit de requérir veut dire que vous avez le droit X et c'est un droit que la loi vous reconnaît X de demander au ministre de tenir une audience publique et la procédure prévoit que vous avez le droit de venir en début d'audience dire pourquoi vous avez demandé l'audience. Vous pouvez avoir demandé une audience pour des raisons qui sont légitimes et, donc, vous venez les dire. Nous vous demandons de le faire le plus succinctement possible puisque sans doute, derrière votre demande, il y a aussi une recherche d'information et de questions qui sera la vraie dynamique de l'audience tantôt.

395 Alors, j'invite d'abord l'Association du quartier Wright, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur.

M. PATRICE MARTIN :

400 Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

405 Votre nom, c'est?

M. PATRICE MARTIN :

Patrice Martin.

410 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

M. PATRICE MARTIN :

415 Bonsoir, je suis président de l'Association des résidants et résidentes du quartier Wright. Comme vous l'avez dit, je vais avoir l'occasion lors du dépôt d'un mémoire d'entrer plus en

profondeur dans les raisons qui nous ont poussé à demander des audiences mais, pour l'instant, j'ai des commentaires d'environ trois minutes.

420

Notre Association a milité depuis plusieurs années contre tout lien routier Laramée X McConnell. Depuis quelques années, elle milite cependant en faveur de ce qu'il est convenu d'appeler un boulevard aux dimensions humaines. C'est dans le but d'améliorer le présent projet que nous sommes ici ce soir.

425

D'emblée, il faut comprendre une chose. Le quartier Wright n'a rien à gagner d'un lien routier en cet endroit. Ce boulevard ne vient pas régler un problème propre au quartier et va nous apporter bien peu. Nous n'arriverons pas plus tôt au travail X plusieurs d'entre nous pouvons marcher jusqu'au centre-ville X puis de toute façon, les ponts sont bloqués.

430

De plus, contrairement aux grandes surfaces situées en banlieue, notre secteur commercial ne bénéficiera sans doute pas des retombées commerciales de ce lien.

435

Quelle que soit l'idée retenue, donc, au bout du compte il y aura pour nous plus de trafic qu'auparavant, plus de bruit qu'auparavant, plus de pollution qu'auparavant. Bref, plus de tous ces problèmes qui viennent lorsque, tout à coup, des milliers de voitures et de camions passent là où vivent des familles, là où sont situés des écoles et des parcs, des petits commerces, des boutiques.

440

Mais, malgré cette constatation, et pour que se termine une fois pour toute cette saga interminable du Laramée, l'Association a décidé d'appuyer, en février 2000, l'idée d'un lien routier McConnell X Laramée, mais X comme nous n'avons eu de cesse de le répéter depuis X pas à n'importe quel prix.

445

Notre proposition de l'époque était la suivante: un boulevard paysager à quatre voies, sans transport lourd avec, en prime, des résidences en bordure du côté nord. Des quelque 250 résidents qui ont participé à la soirée publique organisée par nos associations, Wright et Saint-Jean-de-Bosco étaient majoritairement en faveur de cette idée.

450

Donc, pourquoi demander des audiences publiques lorsque la proposition du MTQ semble si près de la nôtre? Plusieurs raisons expliquent notre geste.

455

Premièrement -- et, sur ce point, nous faisons nôtres les commentaires de monsieur Claudel Gagnon du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, Direction de l'aménagement et du développement local qui, dans une lettre du 27 octobre, adressée au ministre de l'Environnement disait souhaiter, et je cite :

460

Un échange favorisant la concertation entre le ministère des Transports et les citoyens concernés par le projet.

C'est en effet parce que ni le MTQ ni la Ville de Hull n'a voulu tenir de véritables audiences publiques et entendre les citoyens touchés par ce projet que nous nous sommes tournés vers vous.

465 Deuxièmement, si, sur la forme, le boulevard proposé, nous n'avons pas de problèmes majeurs et sommes prêts à travailler à l'amélioration du projet, nous croyons que l'idée d'y laisser circuler des camions et le transport lourd rend futile l'aspect convivial que le MTQ a tenté de lui impartir.

470 Les aspects négatifs réels et quotidiens qu'engendrera la présence de plusieurs centaines de camions dans nos quartiers seront de loin plus importants que les aspects positifs, de nature surtout esthétique, liés à la beauté du paysagement proposé.

475 De plus, nous n'avons toujours pas réussi à comprendre comment et pourquoi le MTQ est passé d'une position où il interdisait le transport lourd en juin 99 dans son analyse de la valeur et, aujourd'hui, où il entend faire circuler la circulation lourde en tout temps.

480 Troisièmement, le MTQ n'a pas cru bon d'examiner l'impact qu'aura son projet de boulevard avec transport lourd sur les commerces du boulevard Saint-Joseph. Nous savons que lorsqu'une communauté perd ses commerces et ses services communautaires, elle stagne puis s'appauvrit. Le centre-ville de Hull est très fragile et les questions de survie économique sont intimement liées aux questions de pauvreté et, ultimement, aux questions de santé publique.

485 Quatrièmement, nous espérons que ces audiences obligeront le MTQ à répondre aux questions que lui adressent depuis des mois plusieurs ministères et organismes. Nous souhaitons, entre autres, que les commissaires puissent obtenir les réponses que le MTQ, malgré trois avis de recevabilité, n'a pas réussi à fournir aux citoyens.

490 Et finalement, nous souhaitons que contrairement à ce qui s'est produit lors des dernières audiences publiques, le ministère de l'Environnement fasse sien le rapport du BAPE et qu'il ne crée pas un autre comité dont le mandat serait de faire fi des recommandations du BAPE. Merci.

LE PRÉSIDENT :

495
Merci.

500 S'il vous plaît, je vous demanderai de ne pas applaudir ni quand vous êtes d'accord ni de huer quand vous êtes contre. C'est une question de transparence des communications. Tout le monde peut dire ce qu'il veut ici ce soir, il n'y a pas de bons, il n'y a pas de mauvais.

Le Comité des résidants du quartier Saint-Jean-Bosco, s'il vous plaît. Bonsoir, madame.

505 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Alors, bonsoir. Je ne suis pas aussi bien préparée que monsieur Martin, mais c'est du fond du coeur que ça vient.

510 **LE PRÉSIDENT :**

Et votre nom, c'est?

515 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Sylvie Taschereau, présidente du Comité des résidants de Saint-Jean-Bosco.

LE PRÉSIDENT :

520 Très bien.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

525 Nous, on a fait une demande au BAPE pour avoir une audience publique, pour avoir la sécurité de nos résidants. Les résidants nous ont fait une demande en réunion d'essayer de les aider à protéger leur santé, il y avait question du bruit, la pollution à long terme et à court terme.

530 On parle des études qui sont faites mais, par contre, le côté de Saint-Jean-Bosco n'est pas protégé par des atténuations de bruit aussi bien que le côté du quartier Wright. On se demande pourquoi.

535 Alors, les résidants nous ont demandé de voir comment on pouvait les aider à ce niveau-là. Alors c'est pour ça que nous, le Comité des résidants, on a fait une demande. Et puis c'est pour ça, c'est pour la sécurité et le bien-être, mercredi ce sera à rediscuter encore avec d'autres questions à ce niveau-là, en profondeur.

LE PRÉSIDENT :

540 Merci, madame.

J'invite maintenant les requérants de Jardins Taché, s'il vous plaît.

M. JACQUES LACASSE :

545

Bonsoir, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

550

Bonsoir.

M. JACQUES LACASSE :

555

Mon nom est Jacques Lacasse, vice-président de l'Association des résidents des Jardins Taché.

560

Je voudrais préciser que notre Association ne s'oppose pas de voir le parachèvement du tronçon, l'axe McConnell X Laramée, mais privilégie plutôt un projet qui respecte l'intégrité de notre parc de la Gatineau et craint voir un développement aux abords de cette voie dans le parc.

565

LE PRÉSIDENT :

Merci bien. Le quatrième requérant, un monsieur Dominique Charron. Bonsoir, Monsieur Charron.

570

M. DOMINIQUE CHARRON :

Bonjour, bonsoir. Alors, je suis ici à titre de résident du quartier et je suis très heureux que ces audiences aient lieu pour qu'on ait l'occasion de discuter rationnellement de ce projet.

575

Je déplore, cependant, que les audiences aient commencé en l'absence d'informations importantes dans le dossier, notamment les informations sur des alternatives à ce projet, et c'est un peu le sens de ma requête.

580

Alors, ma demande est motivée par des inquiétudes quant à l'envergure actuelle et future de ce tronçon, c'est-à-dire plus précisément son adéquation par rapport au milieu dans lequel il sera inséré, et ce qu'il adviendra de ce tronçon dans 10 ou 15 ans quand on jugera que la capacité est-ouest du réseau ne sera plus suffisante.

585

Mes inquiétudes sont elles-mêmes fondées sur deux principaux constats, à savoir, un, l'insertion du boulevard Maisonneuve dans le centre-ville de Hull qui a été catastrophique pour ce quartier qui s'est vu vidé de sa population et s'est appauvri de façon dramatique.

590 En deuxième lieu, la pauvreté de l'étude d'impact elle-même en ce qui concerne les impacts sur le milieu de vie des quartiers Wright et Saint-Jean-Bosco, en particulier des études sur le bruit, et le complet silence de l'étude d'impact en ce qui concerne la vocation future de ce tronçon.

595 Je vais expliquer ici plus en détail la nature de mes inquiétudes. L'idée de construire l'axe McConnell X Laramée est un projet qui est intégré à la planification régionale depuis plus de 30 ans. Le plan général est une autoroute qui relie Aylmer à Gatineau et aux autres municipalités plus à l'est. Cette planification implique de passer l'autoroute dans la partie hulloise essentiellement terrain habité, ainsi que dans le parc de la Gatineau.

600 Par rapport aux critères actuels d'urbanisme en ce qui peut concerner la localisation d'autoroutes ou même de grands boulevards, cette planification apparaît, de toute évidence, comme étant à contre-courant, pour ne pas dire archaïque.

605 Le MTQ, la Ville de Hull ainsi que la CUO considèrent toujours ce tronçon comme le principal axe majeur est-ouest de la région.

610 Par exemple, le récent schéma d'aménagement de la CUO mentionne que le boulevard de l'Outaouais, comme elle l'appelle, se trouve au sommet de la hiérarchie routière, que cet axe mérite d'être protégé dans son rôle de transit et d'accueil du camionnage et que tous les moyens doivent être pris pour garantir à long terme les fonctions de cet axe.

615 L'Association des résidents du quartier Wright, puis après elle les associations des quartiers Saint-Jean-Bosco et Jardins Taché, ont montré une très forte résistance à la construction du chaînon manquant de cette route dans leur quartier.

620 Ces associations se sont regroupées en 2000 en appui à un projet alternatif développé par l'Association des résidents du quartier Wright; ce projet était un boulevard à quatre voies avec aménagement paysager, comportant des reconstructions d'habitations, comme il a été mentionné tout à l'heure.

625 Le message de ce projet était clair. Un petit boulevard à quatre voies serait acceptable, mais pas plus. L'idée de reconstruire des habitations visait à assurer qu'il n'y aurait pas d'élargissement possible de ce boulevard et elle comportait en plus l'avantage de pouvoir contribuer à une revitalisation du secteur par l'ajout de nouvelles habitations.

625 Le MTQ, dans son rapport de consultation publique, mentionne que ce projet alternatif a été sérieusement considéré, mais qu'il n'était pas réalisable pour des raisons de géométrie et de circulation. Le MTQ mentionne toutefois que le message a été compris et intégré dans le concept actuellement proposé.

630 Je crains, personnellement, que le MTQ n'ait retenu de ce projet que l'aménagement paysager et qu'il considère toujours ce couloir comme le lieu du principal axe est-ouest de la région.

635 Ceci m'apparaît inquiétant parce que les aménagements de l'actuel projet, c'est-à-dire les carrefours giratoires qui, en principe, doivent réduire la vitesse et le bruit tout en étant sécuritaire, ainsi que la combinaison de buttes et de murs antibruit qui ne coupent pas trop le quartier, que tous ces aménagements risquent de disparaître lorsque le boulevard sera élargi.

640 Cet élargissement ne manquera pas de venir si on ne détermine pas dès à présent que ce tracé ne convient pas à la localisation d'un axe majeur.

645 Je déplore que le MTQ dans son étude d'impact ait complètement ignoré ce contexte et qu'il traite le projet comme un projet définitif, alors qu'il prétend d'autre part qu'il n'y a pas d'alternative possible à ce tronçon. Ceci laisse clairement entendre que l'on réserve ce tronçon pour toute augmentation future de la demande.

C'est pourquoi j'ai l'intention, dans le cadre de ces audiences, d'obtenir le plus d'informations possible sur les impacts prévisibles de l'élargissement du projet proposé.

650 Je crains fortement que ce projet ait été rendu socialement acceptable sur une base techniquement fragile et que tout élargissement implique des impacts très importants sur le milieu même. Merci.

LE PRÉSIDENT :

655

Merci.

Alors, j'invite monsieur Lionel Demers.

M. LIONEL DEMERS :

660

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

665

Bonsoir, monsieur Demers.

M. LIONEL DEMERS :

670 Je m'excuse, j'ai des problèmes de gorge. Mon nom est Lionel Demers, je suis un résidant de Saint-Jean-Bosco. J'ai demandé des audiences publiques sur le boulevard urbain McConnell X Laramée pour les raisons suivantes: le bruit m'inquiète beaucoup parce que tous les calculs sont basés sur des moyennes d'énergie sonore de 24 heures.

675 Le climat sonore actuel, on parle des maisons de la rue Laramée, du premier étage surtout. Aucun écran, dans les documents du ministère de mai 2000, aucun écran ne serait requis du côté sud de Laramée. Je ne comprends pas pourquoi, là, parce que les vents dominants dans la région ici, c'est des vents nord-ouest, puis le plus souvent nord, ça fait les vents du nord vont charroyer la pollution et le bruit du côté sud de la rue Laramée.

680 Dans une lettre du 8 juin, un monsieur ingénieur du MTQ me disait, me répondait qu'aucune mesure n'est requise du côté sud. Puis, en septembre 99, le ministre Chevrette avait annoncé un concept de six voies en surface, sans transport lourd, soulevant l'argument que les mesures d'atténuation de bruit requises seraient inappropriées dans un quartier résidentiel.

685 Je me demande c'est quoi la volte-face, quatre ou cinq mois après, que le transport lourd était partie intégrante de l'autoroute Laramée.

690 Ensuite de ça, en ce qui concerne le bruit, je crois que les études ont été faites en dehors des heures de pointe. Je pense qu'il y a une très grosse différence entre le trafic qu'il va y avoir aux heures de pointe et en plein milieu d'un après-midi ou à 1 h 15 dans l'après-midi.

De plus, le boulevard générera du bruit additionnel, car Laramée sera toujours là et que les carrefours giratoires rendront plus achalandée la future rue Laramée.

695 Pour éviter les giratoires Saint-Joseph et Montcalm, les gens vont prendre des *short cuts*, en bon québécois là, la rue Jogue où je demeure, à peu près à 65 pieds de Laramée, devient une rue à double sens.

700 Ça fait qu'à mon point de vue à moi, des gens vont apprendre que s'ils s'en vont en direction est, puis dans Saint-Jean-Bosco et dans Wrightville, ils vont sortir à Demontigny, au giratoire, ils vont embarquer sur Laramée, ils vont retourner à la rue Walker, ils évitent les deux carrefours giratoires Montcalm et Saint-Joseph.

705 C'est une question de qualité de vie, puis c'est étrange, je trouve étrange que du côté sud de Laramée, le talus n'est que de un mètre et demi, avec écran tampon de 13 mètres de long, alors que du côté de la rue Rouleau, qui est située au nord du boulevard, un talus de 2.5 mètres est prévu avec un écran tampon de 30 mètres.

710 Puis comme j'expliquais au Château Cartier la dernière fois, les vents dominants dans la région aussi, c'est les vents du nord, ça fait que le bruit va venir de notre côté.

715 Puis l'autre question que je me pose et qui m'inquiète beaucoup, c'est qu'on prévoit 17 670 véhicules au lieu de 2000, dès que ce boulevard urbain sera en opération. Je peux difficilement concevoir dans ma logique, là, que 15 000 véhicules de plus par jour n'engendreront pas plus de pollution et ne feront pas plus de bruit. C'est absolument inconcevable.

720 L'analyse en ce qui concerne l'air, l'analyse du monoxyde de carbone, des particules en suspension et d'oxyde d'azote, est-ce que le MTQ a fait des analyses pour les composés organiques volatils, les hydrocarbures aromatiques et les métaux qui sont associés au gaz d'échappement des voitures. Je n'en vois pas de ça.

725 Prévoit-on un suivi sur la qualité de l'air? Non. La réponse était dans le document de la deuxième série de questions du MTQ. C'est non.

730 La sécurité m'inquiète aussi pour traverser ce fameux *no man's land*, parce que le secteur Saint-Jean-Bosco sera comme un ghetto isolé, parce que pour aller à la clinique médicale, à la pharmacie ou n'importe où, à la piscine, il faut traverser ce fameux boulevard-là pour sortir de Saint-Jean-Bosco.

735 Le transport lourd, j'en ai parlé tantôt, la volte-face du ministre que je ne m'explique pas, là. On part de 2000 véhicules, puis en 2011, on grimpe à 26 640.

LE PRÉSIDENT :

735 Est-ce que je peux vous demander d'abréger...

M. LIONEL DEMERS :

740 Oui.

LE PRÉSIDENT :

745 ... parce qu'on n'est pas dans la période de questions ou de mémoire. Je comprends que vous avez plusieurs préoccupations importantes...

M. LIONEL DEMERS :

750 Oui.

LE PRÉSIDENT :

755 ... à l'égard du dossier.

M. LIONEL DEMERS :

760 Le bruit, en ce qui concerne le bruit aussi puis le transport lourd, c'est qu'il y a une très forte dénivellation entre le pont ferroviaire au bout de Saint-Laurent et le boulevard Saint-Joseph. Ça, ça veut dire pollution quand les 18 roues, les 45 pieds vont monter ça, le bruit, puis le fuel qu'on va respirer.

C'est à peu près mes préoccupations puis mes inquiétudes, ça concerne la qualité de vie direct des résidants de Saint-Jean-Bosco et des résidants riverains. Merci, monsieur le président.

765

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Demers.

J'inviterai maintenant madame Madeleine Schryer-Desloges, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Desloges.

770

Mme MADELEINE SCHRYER-DESLOGES :

Bonsoir. Moi, j'ai fait une demande d'audience parce que je demeure dans le quartier depuis longtemps puis, dans le moment, je demeure sur la rue Berri.

775

Alors, il y a différents aspects du dernier plan du boulevard McConnell X Laramée qui m'inquiétaient.

780

C'est sur que le transport lourd, c'était un gros problème: il apparaissait, il disparaissait, puis là, bien il était là encore. Parce que moi, sur la rue Berri, j'ai déjà beaucoup -- la rue Berri, c'est une toute petite rue, qui n'est pas large, j'ai déjà beaucoup de camionnage de transit sur ma petite rue, j'ai même des fois des camions-citernes. Alors, je me dis: si on a du transport lourd qui est permis sur Laramée-McConnell, est-ce que je vais en avoir plus que j'en ai déjà?

785

Et puis également, les carrefours giratoires. Les carrefours giratoires m'inquiètent parce que les carrefours giratoires puis les traverses de piétons, ça ne marche pas, puis traverser une route comme ça, sans avoir des traverses de piétons avec des lumières, on n'est parfois pas assez vite pour venir à bout de le faire. Alors, un genre d'aménagement avec des traverses de piétons sécuritaires, partout où il y en a besoin. Ça, ça m'inquiétait.

790

Ce qui m'inquiétait également, c'était le fait qu'il y avait quatre voies, mais on prévoyait en faire six; je me demande comment ça va finir éventuellement, cette affaire-là.

795

En ce qui concerne... une autre raison qui, franchement, là, a vraiment affirmé ma décision de faire une demande d'audience individuelle, c'est que quand je voyais les choses qui m'inquiétaient, puis que je les voyais énoncées dans les questions et commentaires d'Environnement Québec, puis ensuite les précisions sur l'avis de recevabilité, ensuite les commentaires puis les demandes de renseignements supplémentaires des différents ministères puis organismes provinciaux, puis les ministères fédéraux, je me dis: ça, ce n'est pas répondu. Ils ont les mêmes questions que moi. Alors, j'ai décidé, définitivement je dois faire une demande d'audience.

800

805 Puis je m'attends que dans ce processus-ci, on obtienne des réponses à toutes ces questions-là parce que le rapport d'impact demeure encore incomplet.

LE PRÉSIDENT :

810 Merci, madame.

 Alors, j'invite maintenant le représentant ou la représentante du Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais. Alors, je ne m'étais pas trompé, j'avais un représentant et une représentante, alors veuillez vous asseoir. Alors, vous êtes madame?

815

Mme NICOLE DESROCHES :

 Nicole DesRoches.

820

LE PRÉSIDENT :

 Oui, si vous voulez nous présenter votre collègue?

Mme NICOLE DESROCHES :

825

 Oui, c'est le vice-président du conseil d'administration du Conseil régional, monsieur Harry Gow, qui est aussi président de Transport 2000.

LE PRÉSIDENT :

830

 Merci.

Mme NICOLE DESROCHES :

835

Alors, je suis très contente d'être ici ce soir et de ne pas être la seule requérante. Je pense que monsieur Dériger va comprendre le commentaire! Alors, je suis bien accompagnée dans la salle aujourd'hui.

840

Alors, le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais, c'est-à-dire le CREDDO, s'intéresse au projet du boulevard McConnell X Laramée depuis plus de 10 ans.

845

Le CREDDO a toujours favorisé de ne pas compléter l'autoroute McConnell X Laramée dans la logique qu'une nouvelle route n'amène pas de solution au problème de transport à long terme.

850

Le CREDDO considère qu'il faut d'abord améliorer fortement le système de transport public régional, afin qu'il soit une alternative réelle au problème de transport.

En effet, nous questionnons aussi tout l'aspect sécuritaire, évidemment, et social, et ainsi que sonore du projet. Alors, on va revenir avec des questions sur tous ces aspects.

855

Le Québec est loin d'avoir atteint la moyenne mondiale en ce qui a trait à l'espace parc. En ce moment, il est à se donner une politique sur les aires protégées. Alors même si le parc de la Gatineau, qui n'a d'ailleurs pas de statut de conservation, les gens de l'Outaouais le considèrent un peu à ce titre. Alors, d'ailleurs dans la région de l'Outaouais, il n'y a aucun parc à statut. Alors ça, c'est une problématique qui nous inquiète beaucoup, surtout si l'on considère qu'il y a quand même pas mal de bretelles qui vont empiéter sur le territoire du parc, de même

860

que la route elle-même.

Le projet actuel intègre aussi le transport lourd et, à notre avis, de nouvelles études se doivent d'être réalisées afin de prendre en compte toutes les émissions qui pourront avoir des impacts négatifs sur la santé humaine et sur l'environnement.

865

Il serait d'ailleurs important que des discussions aient lieu sur la problématique de transport lourd, notamment le rail ou l'intermodal, à titre de solution.

870

Il serait aussi important que tout projet d'autoroute soit analysé sous la loupe des changements climatiques. Comme nous le savons, la résultante de toute nouvelle route sera une augmentation du parc automobile. Ceci ne peut qu'éloigner le Québec des objectifs qu'il s'est fixés quant aux objectifs de Kyoto.

875 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur, madame.

J'invite maintenant le représentant de la Ville de Hull, s'il vous plaît, qui a aussi requis l'audience. Bonsoir, monsieur.

880

M. CLAUDE BONHOMME :

885 Bonsoir, monsieur le président, mon nom est Claude Bonhomme, je suis maire suppléant de la Ville de Hull. Je suis également président de la Société de transport de l'Outaouais, société de transport qui a connu, soit dit en passant, une augmentation d'achalandage record au Canada de 30 % dans les derniers cinq ans et, exemple, en l'an 2000, une croissance de 7 % et, les deux derniers mois, une croissance de 12 %. Alors, organisme de transport qui prend ses responsabilités.

890 Alors, monsieur le président, madame et monsieur les commissaires, citoyennes, citoyens, la Ville de Hull accepte le processus initié par le gouvernement du Québec et s'associe aux requérants à l'égard d'audiences publiques sur le projet du tronçon Laramée de l'axe autoroute 50 X Laramée X McConnell.

895 Dans une lettre du 16 février 2001, au ministre de l'Environnement, le maire de Hull, Yves Ducharme, insiste pour que si de nouvelles audiences publiques soient nécessaires, elles se tiennent et se déroulent le plus rapidement possible, afin de ne pas compromettre l'échéancier de réalisation établi par le ministère des Transports.

900 Il n'est pas inutile de rappeler ici que ces nouvelles audiences sont rendues nécessaires par les modifications apportées au projet visé par les audiences de 1989, en vue de prendre en considération un nombre plus grand encore de revendications des citoyens.

905 D'ailleurs, dans son rapport daté du 10 février 89, le BAPE avait retenu que la construction d'un nouveau lien routier entre les villes de Hull et d'Aylmer, dans l'axe Saint-Laurent X Laramée X McConnell, était justifiée pour satisfaire les besoins de circulation entre les deux villes.

910 De plus, dans ses conclusions, le même rapport affirmait que la localisation de cet axe est bénéfique pour le développement des deux villes et, j'ajouterais, pour toute la région.

915 Si, aujourd'hui, je cite ces rapports et ces conclusions, c'est pour illustrer une fois de plus que le dossier ne date pas d'hier. En réalité, l'historique de ce dossier remonte aux années 60 et les premiers plans pour la construction de ce que nous appelons l'axe McConnell X Laramée ont été déposés au printemps 1970.

920 Depuis, il y a unanimité sur le caractère nécessaire et urgent du projet. Toutefois, nous ne sommes pas insensibles aux incidences environnementales de ce projet et nous comprenons le caractère nécessaire de toute cette démarche.

925 Aujourd'hui, nous pensons fermement que le projet de réalisation de l'axe, élaboré au cours des dernières années, représente le meilleur compromis entre les impératifs du développement urbain, les revendications des citoyens et les considérations environnementales globales.

930 Tout au long de ces audiences, monsieur le président, nous espérons que les requérants et les intervenants privilégieront la macroanalyse à la microanalyse, c'est-à-dire qu'ils auront présent à l'esprit l'ensemble des impacts environnementaux générés par la demande de transport dans le corridor est-ouest, maintenant et après réalisation du projet.

935 Nous sommes d'opinion que les impacts actuels subis par les milieux naturels et humains aux abords des axes Taché et Saint-Raymond, doivent être pris en compte dans toute évaluation sérieuse des impacts environnementaux du tronçon Laramée.

940 C'est globalement avant et après qu'il faut évaluer la situation, tant du point de vue de la sécurité des personnes que de celui de la tranquillité des milieux résidentiels ou de la vulnérabilité des milieux naturels et reconstitués.

945 Nous émettons le voeu, monsieur le président, madame, monsieur les commissaires, que ce soit avec une vision élargie de la problématique que vous aborderez votre mandat.

950 Pour notre part, dans la mesure de nos moyens, par nos questions et nos réponses, nous essaierons de bien cerner le débat en mettant de l'avant une approche globale.

955 Nous vous souhaitons donc la bienvenue dans notre ville et nous vous assurons de notre plus totale collaboration. Merci.

LE PRÉSIDENT :

960 Merci, monsieur Bonhomme. J'en profite pour vous demander votre collaboration pour le problème de stationnement sur les rues d'à côté, demain et les autres après-midi. Et il est possible aussi que -- vous m'avez dit que vous étiez président de la Société des transports de l'Outaouais, ce n'est pas impossible que je demande quelqu'un de la Société pour poser possiblement des questions. Madame Marchand ajustera avec vous ou avec les représentants de la Société, si on peut s'organiser là-dessus. Merci beaucoup.

J'invite les représentants du Regroupement McConnell X Laramée, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur.

M. CHARLES MASSE :

960

Bonsoir, j'aimerais juste faire une rectification, c'est le Regroupement * pour + McConnell X Laramée.

LE PRÉSIDENT :

965

Oui, est-ce que j'ai... je n'ai pas dit * contre + certain, ça je suis sûr, mais j'ai dit Regroupement McConnell X Laramée, c'est * pour +.

M. CHARLES MASSE :

970

Oui, exact. Alors, monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

975

Alors, je vous demande de vous identifier, s'il vous plaît.

M. CHARLES MASSE :

980

Mon nom est Charles Masse.

LE PRÉSIDENT :

Charles Masse, oui.

985

M. CHARLES MASSE :

Monsieur le président, madame et monsieur les commissaires, madame et monsieur les analystes, bonsoir. Mon nom est Charles Masse, je suis le porte-parole du Regroupement pour McConnell X Laramée.

990

Ce Regroupement représente les citoyens et les gens d'affaires de Hull et des environs qui sont pour le parachèvement de l'axe McConnell X Laramée. Notre Regroupement a déposé une demande d'audience publique parce que nous croyons que la construction de cet axe est un projet indispensable et viable pour l'ensemble de la région.

995

Indispensable au niveau économique, indispensable au niveau politique, viable au niveau social et, oui, très certainement viable au point de vue environnemental.

1000

C'est donc sur ces quatre aspects X économique, politique, social et environnemental X que nous nous appuyons afin de justifier la pertinence de notre requête.

Économiquement, la réalisation de cet axe motivera un grand nombre d'entreprises, notamment dans le domaine de la haute technologie, à venir s'installer dans l'Outaouais

1005 québécois, créant ainsi des emplois dans un domaine non polluant, soit la recherche et le développement.

1010 Politiquement, la réalisation de cet axe viendra X et ce, à l'aube d'une fusion municipale X confirmer toutes les prises de position en faveur du parachèvement de l'axe McConnell X Laramée qui ont été énoncées ces dernières années, par voie de résolutions ou par voie d'appuis publics et ce, par le Conseil régional du Parti libéral du Québec; le Conseil régional du Parti québécois; les élus des villes de Hull, Aylmer et Gatineau; la Communauté urbaine de l'Outaouais; la Chambre de commerce et d'industrie de l'Outaouais, CCIO; l'Association des gens d'affaires de Hull, l'AGAPH; l'Association professionnelle et industrielle des commerçants d'Aylmer, l'APICA; l'Association touristique de l'Outaouais, l'ATO; le Réseau des femmes d'affaires et professionnelles, le REFAP; l'Association des résidants et résidentes du Lac-des-Fées; les résidants du quartier Saint-Raymond; plusieurs résidants du quartier visé, le quartier Wright; et plusieurs résidants du quartier Val-Tétreau.

1020 Nos prétentions sont que la réalisation de ce lien est-ouest ait un impact bénéfique au point de vue social et environnemental.

1025 Il est bien certain que notre regroupement est conscient que la construction de cette route ne se fait pas sans sacrifier des arbres, de la végétation, et aussi, nous sommes conscients que certaines espèces animales seront perturbées.

Par contre, c'est un sacrifice, un sacrifice que l'on croit justifiable étant donné le besoin impératif d'alléger les perturbations environnementales que subissent actuellement, chaque jour, des humains qui résident près des boulevards Taché et Saint-Raymond.

1030 À titre d'exemple, le boulevard Saint-Raymond reçoit 30 000 véhicules par jour, bien qu'il n'ait qu'une largeur de 66 pieds, donc sans aucune protection au niveau sonore ou au niveau des vibrations.

1035 Le nouveau boulevard Laramée, quant à lui, devrait recevoir 18 000 véhicules par jour après sa construction; par contre, en plus d'être construit avec les nouvelles méthodes de compaction et les nouveaux matériaux modernes, ce boulevard aura plus de 260 pieds de large et ce, comparativement à 66 pour le boulevard Saint-Raymond.

1040 En conclusion, nos prétentions ne sont pas que la réalisation de ce boulevard se fera sans impact environnemental sur les espèces végétales ou animales, mais bien que la non-réalisation de ce boulevard, par contre, aura des effets très néfastes sur certains citoyens et, selon nous, ce sont ces citoyens aussi que nous devons protéger. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1045 Merci beaucoup, monsieur Masse.

1050 Il y a un autre requérant d'audience qui est le ministère des Transports, là je ne pense pas que ce soit nécessaire qu'on vous donne la parole là-dessus. Et une autre personne a aussi fait parvenir au bureau une requête; malheureusement, nous n'avons pas été capable de la rejoindre, elle ne nous avait pas donné les informations suffisantes, on a essayé de mille manières de la rejoindre et on n'a pas été capable.

1055 Donc, le temps accordé pour les requérants d'audience est terminé. Je décrète une pause de deux minutes, aussi courte que la précédente. Après ça, nous entendrons l'exposé du ministère des Transports et, après, il y aura une pause plus substantielle et j'ouvrirai les registres. Donc, on se retrouve dans deux minutes.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1060 (REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

1065 Après la présentation du ministère des Transports, je ferai une autre pause cette fois-là un petit peu plus substantielle. Je sais que c'est dur, mais on va travailler ensemble. Merci.

1070 Vous voyez déjà, à partir des dix demandes de requête d'audience, vous voyez déjà l'ampleur et la diversité des interrogations pour ou contre qui sont posées. Il y aura là l'objet, vraiment, d'une profonde analyse à poursuivre.

Alors, j'invite maintenant le ministère des Transports à nous faire une présentation succincte de son projet. Après, il y aura la pause-café et on ouvrira ensuite les registres pour les gens qui veulent poser des questions.

1075 Alors, monsieur Laflamme, je vous invite à présenter votre équipe et à nous faire la présentation de votre projet.

M. PIERRE LAFLAMME :

1080 Bonjour. Vous m'entendez bien?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1085 **M. PIERRE LAFLAMME :**

À l'extrémité de la table, monsieur Normand Gauthier, représentant de la firme Tecslut. Moi-même, je suis le chef du service des projets, Direction de l'Outaouais. Monsieur Henri

1090 Gilbert, qui est directeur de la Direction Outaouais au ministère des Transports et monsieur Jordan Belovski qui est représentant de la firme Tecsuit aussi.

Le plan de la présentation, c'est exactement la même présentation qui a été faite le 28 février dernier. Le plan de la présentation contient cinq points: 1) la localisation du projet; 2) la justification; 3) l'évolution du projet au cours des dernières décennies, si on peut dire; 4) la description technique du projet; et 5) les impacts et mesures d'atténuation qui sont prévues.

Localisation du projet. Bien, c'est un projet de 3 kilomètres montré en pointillés, qui se situe à l'ouest entre le chemin de la Montagne à Hull et l'autoroute 50, lequel fait partie de l'axe McConnell X Laramée qui relie la route 148, à l'ouest d'Aylmer, et l'autoroute 50 ou le boulevard Saint-Laurent actuel à l'est.

Le point 2, justification du projet. Dès 1965, le besoin d'un lien majeur est-ouest est reconnu, pour relier les villes de Hull, Aylmer, Gatineau et Ottawa. Depuis 1970, il y a eu l'arrivée massive de la fonction publique fédérale à Hull, ce qui signifie environ 17 000 emplois seulement entre la période de 1971 et 1981, additionnels à ce qu'il y avait; je parle d'administration publique.

Deuxièmement, une croissance rapide de la population qui est d'environ 40 % pour le territoire de la CUO, ce qui a causé une augmentation prévisible de la demande en déplacement.

Aussi, en termes de justification, les boulevards Taché et Saint-Raymond n'offrent aucune réserve de capacité, ceux-ci obtiennent déjà le ratio débit-capacité de 1, disons qu'ils sont à congestion aux périodes de pointe, et aucune intervention significative n'est possible sur les corridors actuels, à moins d'exproprier massivement les corridors en vue de les élargir ou autre. Ce projet consiste donc à parachever l'axe routier Saint-Laurent X Laramée X McConnell.

Les conséquences comme telles du statu quo: 1) les augmentations des files d'attente; 2) les retards pour les usagers, incluant ceux qui utilisent le transport collectif; 3) l'étalement des périodes de pointe; 4) l'augmentation des coûts sociaux, économiques et environnementaux causés par la congestion, soit les pertes de temps, consommation de carburant et polluants.

L'évolution du projet. En 1969, il y a eu l'élaboration d'un premier concept autoroute encaissée. En 1972, la signature de l'Entente entre le gouvernement du Québec et la Commission de la capitale nationale sur l'amélioration du réseau routier; l'entente prévoit la construction de l'artère Saint-Laurent X Laramée X Mc-Connell.

En 1977, reconnaissance de la priorité de réalisation de l'artère Laramée X McConnell dans le schéma régional d'aménagement de la CRO. Aussi, entre les deux en 75, il y a eu la libération de l'emprise, les expropriations qui se sont effectuées entre les années 1972-1975.

1135 En 87, il y a eu l'étude d'impact sur l'environnement; 1988, les audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement; 1991, l'obtention des autorisations environnementales pour une autoroute encaissée, reliant le tronçon de l'autoroute 50 au chemin de la Montagne.

1140 1993, l'ouverture du tronçon Vanier au chemin de la Montagne, à l'ouest, et en 1997, l'ouverture du tronçon Vanier et route 148, les deux tronçons totalisant 9 kilomètres.

1145 De 1998 à ce jour, il y a eu une étude d'analyse de la valeur, disons par laquelle on recommandait de modifier le concept en boulevard urbain en surface. Ceci a conduit à diverses études afin d'optimiser le concept, soit des rencontres avec des partenaires, des études de circulation, de sécurité et les carrefours giratoires, ainsi que l'évaluation de l'impact du projet sur le climat sonore.

1150 En l'an 2000, bien il y a eu l'annonce publique par le ministre des Transports du Québec pour le boulevard paysager à deux chaussées séparées, deux voies avec camionnage et carrefours giratoires, c'est-à-dire lors de la présentation du 15 mai dernier.

1155 Généralités sur le projet. C'est un projet évalué à 35 M\$, l'échéancier comme tel de réalisation, bien, c'est le début des travaux suite aux autorisations provinciale et fédérale, et poursuite des travaux sans interruption pour une durée de deux à trois ans.

Le projet comme tel est divisé en deux secteurs, le secteur urbain qui comprend l'autoroute 50 à la promenade du Lac-des-Fées; il y a aussi le secteur du parc de la Gatineau, entre le chemin de la Montagne et la promenade du Lac-des-Fées.

1160 Les impacts associés aux travaux de construction. Durant les travaux, c'est généralement faible, causé par le bruit, la poussière, gestion de la circulation et des piétons. Il y aura aussi des impacts causés par le bruit, côté nord, ce qui va causer une augmentation du niveau sonore et créant un impact résiduel généralement faible. Du côté sud, une diminution générale du niveau sonore.

1165 Des mesures d'atténuation du bruit. Côté nord, buttes ou écrans acoustiques pouvant atteindre une hauteur de 3,5 mètres; côté sud, à l'ouest de la rue Labelle, une butte de 1,5 mètre, alors qu'à l'est de la rue Labelle, aucune mesure n'est requise contre le bruit.

1170 Les impacts visuels. L'ouverture de nouveaux champs visuels, soit dans l'axe est-ouest en raison du profil de la route.

1175 Les mesures d'atténuation et de compensation. Aménagement d'un sentier récréatif est-ouest pour piétons et cyclistes; mise en valeur du milieu, soit lampadaires, tout l'équipement là en milieu urbain : plate-bandes, bacs de plantation, haltes piétonnières et aménagement paysager.

1180 Les impacts sur le parc de la Gatineau. Les travaux vont causer des érosions durant la réalisation, soit déboisement, décapage, remblais-déblais, perte de couvert végétal dans les secteurs boisés, soit environ 20 hectares, ce qui va causer quand même un impact moyen étant donné qu'il y a deux groupements d'arbres matures qui représentent 20 % de la superficie qui vont devoir être coupés.

1185 Aussi, il y a la proximité d'une zone de nidification de l'épervier de Cooper qui a été recensé l'année passée.

1190 Mesures d'atténuation comme telles. Stabilisation et renaturalisation des sols et des pentes, régalaage, ensemencement et enrochement, ainsi que des spécifications rigoureuses afin de protéger les plans d'eau et minimiser les surfaces à déboiser.

Autres mesures d'atténuation. Les surfaces affectées par les activités de construction seront renaturalisées et reboisées, et une récupération possible de certains spécimens végétaux dans le parc de la Gatineau.

1195 Secteur urbain. Suivi environnemental comme tel. Secteur urbain: une étude du climat sonore après la mise en service complète de l'axe routier afin de valider les prévisions, évaluer l'efficacité des mesures comme telles d'atténuation et de proposer des correctifs si nécessaire.

1200 Dans le secteur du parc de la Gatineau: vérification de l'état de l'habitat du poisson dans le ruisseau des Fées après la construction de la structure, suivi de la nidification de l'épervier de Cooper après la construction de la route, ainsi que suivi de l'utilisation des milieux humides par la sauvagine et proposition de correctifs si nécessaire.

1205 Dans la présentation, il y a un chapitre qui est un peu absent, là, dans notre présentation, c'est tout ce qui concerne le secteur technique. Je vais le lire, disons, à haute voix, puis monsieur Gauthier indiquera sur le plan comme tel les aménagements. J'espère que les colonnes ne causent pas un impact visuel trop fort sur le plan.

1210 Secteur urbain, c'est un boulevard urbain paysager en surface, d'une longueur de 1,2 kilomètre, qui se situe à l'est entre l'autoroute 50 et puis la promenade du Lac-des-Fées. Ce sont deux chaussées séparées, à deux voies, incluant un terre-plein paysager d'une largeur d'environ 4,2 mètres.

1215 La vitesse sur ce tronçon sera de 50 kilomètres à l'heure et on retrouve 4 carrefours giratoires, un à l'intersection de Labelle à l'ouest, Demontigny, Saint-Joseph et Montcalm.

En ce concerne les rues locales, celles-ci seront bouclées ou transformées en cul-de-sac, principalement les rues Lois, Crémazie ainsi que d'autres rues, telles Berri, tout ça.

1220 La rue Laramée existante, qui actuellement offre une vocation de transit, deviendra une rue résidentielle très locale, étant donné qu'elle devient un cul-de-sac à ses extrémités et que la circulation y est gérée par des sens uniques pour éviter que les gens la prennent en transit ou l'utilisent en transit.

1225 Le camionnage comme tel est autorisé sur McConnell X Laramée et sur le boulevard Saint-Raymond, donc il est partagé, et puis sur ce tronçon, bien on retrouvera l'éclairage pour la circulation et les sentiers récréatifs.

1230 Aussi, le transport en commun est intégré à la circulation normale; trois refuges d'autobus sont situés en bordure de l'axe près des intersections Saint-Joseph, Demontigny et Labelle.

1235 Il y a aussi des aménagements préférentiels qui sont prévus pour piétons et personnes à mobilité restreinte, tels des feux lumineux et sonores, sentiers, éclairage, îlots de refuge, surélévation, de même qu'un sentier récréatif reliant le réseau existant, le réseau existant qui, on peut voir le long de l'autoroute, la bretelle de l'autoroute 50 ou de l'autoroute 50, alors qu'à l'ouest celui-ci se termine dans le quartier au sud de l'échangeur du boulevard de la Montagne.

1240 Les mesures d'atténuation, lesquelles sont prévues: le secteur du parc entre le chemin de la Montagne et la promenade du Lac-des-Fées, bien c'est une autoroute, c'est de type gabarit d'autoroute pour une vitesse de 90 kilomètres à l'heure, avec une section transitoire qui est située entre les deux promenades, la promenade de la Gatineau et la promenade du Lac-des-Fées, où on se situe en coupe de roc et où on surplombe le ruisseau du Lac-des-Fées ou la décharge du Lac-des-Fées. Cette section transitoire aura une vitesse de 70 kilomètres à l'heure
1245 avec un accès à la promenade de la Gatineau, avec les bretelles qui sont aménagées au sud et au nord, comme vous pouvez voir.

1250 Les impacts associés aux travaux de construction, ça fait partie de la présentation du point 5 que j'ai mentionné tout à l'heure.

Ça fait que ceci complète la présentation du Ministère, c'est une présentation sommaire sur le projet comme tel.

LE PRÉSIDENT :

1255 Alors, merci, monsieur Laflamme. On aura l'occasion d'y revenir, évidemment, quand on en discutera de manière plus serrée de la sécurité. Je ne sais pas si vous avez d'autres aides visuelles? Pour l'instant, à cette distance-là, ça met les yeux des commissaires à l'épreuve, alors c'est correct.

1260 Je rappelle juste une chose. On a référé au rapport du BAPE en 89, c'est le rapport 29 et vous pouvez le consulter sur le site du Bureau d'audiences, il fait partie de la documentation informatique. Malheureusement, les copies papier sont épuisées, moi j'ai une des dernières qui

1265 survit, je pourrai la déposer en arrière pour que vous puissiez la consulter si nécessaire, mais il n'y a plus de, à ma connaissance, de copie papier disponible.

1270 Alors, ceci clôt la période d'introduction de l'audience. J'ouvre l'inscription des registres. S'il y a des gens qui veulent poser des questions, vous vous inscrivez auprès du secrétariat et je suspends l'audience pour 15 minutes, pour une véritable pause-café et pour certains même X c'est honteux de le dire X une pause-cigarette.

Alors, on se retrouve dans 15 minutes. Merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1275 *****

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

1280 Je demanderai au promoteur, s'il vous plaît, de nous déposer les photocopies des acétates que vous nous avez présentées, s'il vous plaît.

1285 Ensuite, vous devez être informés puisqu'on en a parlé sans doute dans les médias -- je ne commenterai pas parce que je n'ai pas le droit de commenter, mais je dois vous informer qu'un groupe a demandé une injonction interlocutoire pour demander de suspendre l'audience. Alors, ça a été référé au tribunal aujourd'hui, je n'ai pas eu le jugement du tribunal. Si la Cour nous interdit de siéger, nous cesserons de siéger, bien sûr. Si, par ailleurs, la Cour n'accorde pas l'injonction interlocutoire immédiatement mais préfère attendre de la juger sur le fond, la Commission continuera ses travaux. J'obéirai au Tribunal et s'il n'y a pas d'intervention, nous
1290 continuerons à siéger comme nous en avons mandat jusqu'à maintenant.

1295 Il est arrivé tantôt une petite erreur. Alors, je vous ai dit qu'une personne requérante nous avait fait parvenir une requête, mais n'avait pas donné les informations pour qu'on puisse la rejoindre. Il s'adonne que cette personne-là est dans la salle et, comme je n'ai pas le droit de la frustrer de son droit, j'inviterai madame Claude Massé à nous faire brièvement le point sur sa requête d'audience. Madame Massé, s'il vous plaît.

Bonsoir, madame Massé.

1300 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

Bonsoir. Je m'excuse si n'étais pas prête parce que je pensais que je devais paraître seulement le 24 avril, donc je n'ai rien de préparé pour ce soir.

1305 **LE PRÉSIDENT :**

Non, non, ce n'est pas un mémoire, vous dites pourquoi vous êtes requérante d'audience.

1310 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

Alors, la raison pour laquelle je suis ici, c'est que je trouve que la route, telle qu'elle a été conçue actuellement, n'offre pas une solution à long terme à la nouvelle réalité économique de la région.

1315

Je trouve, en plus de ça aussi, que ça va avoir trois voies, comme vous avez actuellement, trois axes routiers vont créer beaucoup plus de confusion que toute autre chose.

1320 Le manque de sécurité aussi pour tout le monde. Moi je suis de... je n'habite pas par ici, là, je m'en viens vivre ici pour mes vieux jours, je viens du West Island à Montréal et je ne sais pas si vous êtes au courant, l'axe Morgan, dans le West Island, a causé énormément de problèmes et je pense que ce que vous faites actuellement va reproduire ce même genre de problèmes-là.

1325 Alors, c'était sécurité, la fusion économique actuellement, aussi, des nouvelles villes.

1330 En plus de ça, moi j'habite sur... c'est-à-dire j'habite, j'ai une maison sur la rue Richelieu que je suis en train de reconstruire pour mes vieux jours, j'ai comme voisin, finalement, le gouvernement du Québec et cet endroit-là a été très, très mal entretenu. Alors, je me demande comment est-ce que ça sera entretenu si jamais le gouvernement prenait tout ça.

1335 Alors, c'est tout ça, là, et plus d'autres choses que je n'ai pas eu le temps d'inscrire, là, et je voulais me préparer justement dans le temps de Pâques, prendre trois, quatre jours puis préparer tout ça.

LE PRÉSIDENT :

1340 Très bien. Et ça, c'est très bien, c'est ça qu'il faut faire, parce que ce n'est pas le temps du mémoire maintenant...

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

1345 O.K.

LE PRÉSIDENT :

... c'est le temps de m'expliquer pourquoi vous avez demandé la requête d'audience.

1350 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

1355 Puis moi-même, je n'arrive pas à me trouver d'emploi ici, alors c'est la raison pour laquelle je suis à Montréal, puis je suis dans les nouvelles technologies. Alors, je vois qu'on a un grand potentiel ici, mais qu'on est en train de peut-être ne pas le développer.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame Massé.

1360 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1365 Je vous en prie.

1370 Alors, nous entrons dans la partie des questions. Je vous rappelle que vous avez le droit, normalement, à deux questions. Vous devez vous être inscrit au secrétariat. Jusqu'à maintenant, la première liste que j'ai, c'est déjà 10 personnes en attente et on m'a dit qu'il y en a d'autres qui s'étaient inscrites.

1375 Nous allons travailler jusque vers 11 h, et on va le faire, et quand ça terminera ce soir, les listes ne seront pas conservées de sorte que, demain après-midi, les nouvelles personnes qui s'inscriront X ça peut être vous X vous pouvez vous inscrire une autre fois et on recommencera comme ça pour s'assurer de la continuité.

Alors, j'invite donc d'abord monsieur Yves Bernard, s'il vous plaît.

1380 **M. YVES BERNARD :**

Bonjour, merci pour le temps...

1385 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bernard.

M. YVES BERNARD :

1390 ... tout le monde. Juste pour situer, j'ai déjà vécu dans le quartier sur la rue Chauveau
coin Demontigny ou dans ce coin-là et je suis revenu dans le Lac-des-Fées.

1395 De ce que je comprends, l'augmentation du bruit de 900 % la première année, ça n'a
pas l'air d'être majeur mais, en tout cas, c'est juste des choses que je retiens, mais c'est
quelque chose qui me frappe à quel point c'est un projet qui va être très gros, avec des impacts
énormes, on parle juste de chiffres, mais 900 %, c'est énorme.

1400 Ma question ou mes deux questions, c'est d'abord pourquoi les bretelles, dans le parc
sur la promenade du Lac-des-Fées et sur la promenade du parc de la Gatineau, pourquoi est-ce
qu'il y a des bretelles ou des sorties d'autoroute sur ces affaires-là? C'est des promenades pour
aller se promener, justement, et non pas pour des dessertes d'autoroute.

1405 Alors, je ne vois absolument pas l'utilité d'avoir des bretelles qui, un, vont détruire
beaucoup d'environnement et gâcher beaucoup aussi sur le plan visuel, donc l'environnement
visuel, en plus, évidemment, de l'environnement sonore qui, à Hong Kong, d'ailleurs, est le
principal problème environnemental, c'est le son. Ici, on n'en parle vraiment pas, on dirait qu'on
n'est pas branché sur ça encore, mais ça va venir!

1410 L'autre chose, c'est sur l'environnement visuel. L'autoroute va passer, parce que c'est
une autoroute, ce n'est pas juste un petit boulevard à quatre voies, là, c'est une autoroute à
quatre voies, va passer par-dessus le lac des Fées lui-même ou, en tout cas, le petit ruisseau-
marais, là, qui passe en bas, mais ça va passer après avoir passé sur une crête très haute et
donc, il va y avoir carrément là un viaduc, je dirais à 150 pieds dans les airs ou quelque chose
comme ça.

1415 Donc, le paysage, à cet endroit-là, va être énormément gâché, là, par cette autoroute-
là. Alors, je me demande s'il n'y a pas d'autre chose, évidemment, qui aurait pu être conçu
pour réduire ça au minimum, notamment en augmentant les questions de transport en commun,
dont on dit c'est déjà tout congestionné, alors qu'on disait ça sur le boulevard Taché il y a
1420 quelques années, mais on a très bien réussi à l'utiliser, le boulevard Taché, en mettant du
transport en commun et puis il n'y a pas un autobus qui est congestionné là-dessus le matin.
Merci.

LE PRÉSIDENT :

1425

Restez là, monsieur, vous ne partirez pas tout de suite. Avant qu'on commence, donc, je vais aller chercher les réponses à vos deux questions, mais vous avez un commentaire qui m'intrigue quand vous parlez d'augmentation de 900 % de bruit.

1430

M. YVES BERNARD :

On a parlé de 2000 automobiles actuellement...

LE PRÉSIDENT :

1435

Ah! Donc...

M. YVES BERNARD :

1440

... et on parle de 18 000 la première année...

LE PRÉSIDENT :

1445

Alors, on va s'entendre...

M. YVES BERNARD :

... 900 %.

1450

LE PRÉSIDENT :

... sur le fait qu'il y a une augmentation du trafic, on en induira pas nécessairement une augmentation de bruit de 900 %.

1455

M. YVES BERNARD :

Bien, s'il y a une augmentation de trafic de 900, on peut *approximer*...

LE PRÉSIDENT :

1460

Oui.

M. YVES BERNARD :

1465

... à peu près l'équivalent en bruit.

LE PRÉSIDENT :

On verra.

1470

M. YVES BERNARD :

D'accord.

1475

LE PRÉSIDENT :

C'est correct? Il ne faut pas induire une affaire de l'autre avant qu'on voie. Allons chercher d'abord les bretelles dans le parc de la Gatineau.

1480

Alors, je demanderai d'abord au ministère des Transports de répondre à cette question-là: pourquoi des bretelles et des bretelles manifestement longues, dans certains cas, dans le parc de la Gatineau? Monsieur Laflamme.

M. PIERRE LAFLAMME :

1485

Oui, bonjour. Les bretelles comme telles dans le parc de la Gatineau, bien, elles ont été demandées par la Commission de la capitale nationale.

1490

La justification concernant ces bretelles-là est indiquée dans le rapport d'étude environnementale, d'évaluation environnementale, mais en gros c'est pour constituer un axe direct et formel, un accès direct et formel au parc de la Gatineau, et puis ça fait partie aussi de la planification de la Commission de la capitale nationale dans sa vision à long terme de l'aménagement du parc comme tel.

1495

En gros c'est ça, mais je pourrais, on pourrait sortir le document puis énumérer de façon...

LE PRÉSIDENT :

1500

Non, je vais aller voir la CCN, ça va?

M. PIERRE LAFLAMME :

Oui.

1505

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, monsieur Dubé, le promoteur nous dit que c'est vous qui demandez les accès aux routes dans le parc de la Gatineau. Pourquoi ces accès-là?

1510

M. PIERRE DUBÉ :

1515 C'est juste, monsieur le président. Alors, ça fait référence, monsieur Laflamme a fait référence à un document que je vais joindre à une pièce justificative que j'ai en main ici, qui est une vision que la Commission de la capitale nationale a développée pour les prochaines générations et qui porte sur le coeur de la région de la capitale du Canada.

1520 Parmi les initiatives de planification qui ont été proposées, il y a une initiative qui porte sur, finalement, un accès amélioré et plus simple pour les visiteurs qui désirent se rendre dans le parc de la Gatineau et qui permettrait de desservir de façon plus optimale les visiteurs qui viennent d'Ottawa et même de l'Outaouais, des deux côtés de la rivière.

1525 Ce nouvel accès présenterait une entrée beaucoup plus formelle au parc et aurait éventuellement un effet bénéfique sur l'environnement en réduisant le volume des véhicules sur les routes et les accès secondaires, parce que, actuellement, on entre dans le parc soit par le boulevard Taché ou par le boulevard Gamelin.

1530 Alors, on s'est dit puisque la connexion se fait est-ouest, on voulait, à ce moment-là, s'assurer que les visiteurs puissent avoir un accès direct plus formel au parc de la Gatineau. Alors, c'est le pourquoi on a demandé d'avoir des accès directs à partir de l'axe, vers la promenade de la Gatineau.

LE PRÉSIDENT :

1535 Mais à ce moment-là, si je comprends, il y en a trois, il y en a un au lac des Fées, un à la promenade de la Gatineau et l'autre sur le chemin de la Montagne, qui est le plus à l'ouest?

M. PIERRE DUBÉ :

1540 Actuellement X la carte est en train de tomber, mais...

LE PRÉSIDENT :

1545 J'espère que ce n'est pas symbolique!

M. PIERRE DUBÉ :

J'espère! Monsieur le président...

1550

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1555

M. PIERRE DUBÉ :

... effectivement il y a des accès, on peut les voir, je pense, à partir de l'axe vers la promenade des Fées. La promenade des Fées continue vers le nord, vers Cité des Jeunes et, finalement, c'est ça, actuellement les gens peuvent emprunter la promenade des Fées et jusqu'au boulevard Gamelin et avoir accès à la promenade de la Gatineau.

1560

Actuellement, quand on arrive vis-à-vis de la promenade de la Gatineau, il n'y a pas d'accès là actuellement, les gens entrent par le boulevard Taché et continuent vers le nord, vers l'ensemble du parc.

1565

Quant au boulevard, au chemin de la Montagne, ce que vous voyez, ce qui existe actuellement, c'est en venant de l'ouest, de McConnell, les gens peuvent sortir, arriver sur chemin de la Montagne, mais il n'y a pas d'accès direct à partir du chemin de la Montagne vers la promenade de la Gatineau.

1570

LE PRÉSIDENT :

Alors, la question que j'aurais à vous poser dans le prolongement de la question de l'intervenant, c'est la suivante, c'est est-ce qu'il en faut trois, est-ce qu'il en faut à chacune de ces routes-là et, deuxièmement, avez-vous évalué le nombre de personnes qui pourraient se servir de ces axes-là comme un transit et non pas comme un accès au parc lui-même. Parce que vous demandez des voies d'accès pour la vision et pour que les gens puissent visiter, j'imagine, le parc. Est-ce que vous ne risquez pas de transformer ces routes-là en routes de transit à l'intérieur du parc et est-ce que ça, c'est dans la vision que vous avez du parc?

1575

1580

M. PIERRE DUBÉ :

Bien, je ne crois pas. En fait, ce qu'on demande, c'est vraiment un accès plus direct vers la promenade de la Gatineau. L'accès, les bretelles d'accès vers la promenade des Fées vont, finalement, permettre aux gens d'avoir accès sur promenade des Fées X Cité des Jeunes.

1585

Éventuellement, il faudra regarder la possibilité de réévaluer peut-être le corridor de transit Gamelin. Ça je le dis comme maintenant, je veux dire on n'a pas fait d'études plus poussées à ce niveau-là mais il est possible que, éventuellement, cet axe-là ne soit plus nécessaire, Gamelin.

1590

1595 Par ailleurs, concernant le chemin de la Montagne, le boulevard Gamelin, entre le chemin de la Montagne et la promenade de la Gatineau, a été fermé. Il est maintenant disponible, c'est un sentier récréatif qui est très utilisé et aussi disponible pour les véhicules d'urgence, c'est-à-dire camions d'incendie ou sécurité. Donc, la largeur est assez suffisante pour... et il n'est pas dans l'intention de la Commission, en tout cas dans la planification qu'on a faite, de rouvrir un accès à l'ouest, sur le chemin de la Montagne, pour avoir directement accès à la promenade de la Gatineau.

1600 **LE PRÉSIDENT :**

Mais est-ce que je n'en vois pas une là?

1605 **M. PIERRE DUBÉ :**

Il n'y a pas d'accès prévu à la promenade de la Gatineau. La bretelle ou, en fait, l'échangeur que vous voyez, donne accès au chemin de la Montagne.

1610 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. PIERRE DUBÉ :

1615 Monsieur Laflamme, peut-être...

LE PRÉSIDENT :

Puis au centre? À Gatineau, là, la promenade de la Gatineau est au centre?

1620 **M. PIERRE DUBÉ :**

Oui, près du...

1625 **LE PRÉSIDENT :**

Si je ne vois pas deux bretelles là, moi, qu'est-ce que je vois?

1630 **M. PIERRE DUBÉ :**

Oui, il y a une bretelle...

1635 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

1640 **M. PIERRE DUBÉ :**

... qui est est-ouest, en fait les gens qui viennent du centre-ville peuvent, à ce moment-là, l'emprunter et avoir accès à la promenade vers le nord.

1645 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

1650 **M. PIERRE DUBÉ :**

Les gens qui viennent de l'ouest, d'Aylmer, à ce moment-là pourraient avoir un accès aussi par la bretelle sud vers la promenade de la Gatineau. Donc, c'est est-ouest, en fait. Est-ce que ça va?

1655 **LE PRÉSIDENT :**

Je ne suis pas sûr que ça va, mais on ne peut pas se comprendre aisément du premier coup. Est-ce que vous avez une analyse sous-jacente à votre recommandation, à votre demande, de la quantité de voitures qui utiliseraient, le pourcentage de voitures qui passeraient sur l'éventuel boulevard? Avez-vous un pourcentage, un estimé de la quantité du trafic qui prendrait ces bretelles-là?

1660 **M. PIERRE DUBÉ :**

1665 Non, en fait ce qu'on a évalué à la demande, finalement, du consultant, suite aux rencontres, aux discussions qu'on a eues, on a fait faire en juillet de l'année passée une étude de circulation pour l'ensemble de ce secteur-là en mettant des bretelles et en regardant qu'est-ce que ça pouvait représenter en termes de circulation, et je pense que l'étude fait partie des documents comme tels.

1670 Ce que je peux dire sur l'étude, c'est que les conclusions étaient à l'effet qu'on ne pensait pas qu'il y aurait augmentation dans l'achalandage des véhicules qui vont vers le parc de la Gatineau, simplement une redistribution de la circulation actuelle comme telle.

Alors, c'étaient les conclusions auxquelles principalement l'étude est arrivée.

1675 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va. Dites-moi, est-ce que cette étude-là a été déposée?

1680 **M. PIERRE DUBÉ :**

Je pense qu'elle fait partie des...

LE PRÉSIDENT :

1685 Elle est dans la documentation déjà?

M. PIERRE DUBÉ :

Oui.

1690

LE PRÉSIDENT :

Alors, on va vérifier; si elle ne l'est pas, je la ferai déposer. C'est correct?

Monsieur Dériger, s'il vous plaît.

1695

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Une question concernant la bretelle nord, la bretelle qui va à la promenade de la Gatineau. On remarque qu'il y a un accès à un stationnement, je pense, ou à l'ancien dépotoir; est-ce que vous pouvez nous dire à quoi ça va servir?

1700

M. PIERRE DUBÉ :

En fait, l'ancien dépotoir a été identifié, a été confiné, en fait c'est un espace actuellement qui est recouvert, qui est capté. Dans la planification qu'on avait faite de ce secteur-là, c'était une aire qui est utilisée pour le stationnement, principalement lors de grands événements, soit des événements culturels qui ont lieu à l'amphithéâtre du Lac-des-Fées, des spectacles, en tout cas les gens peuvent stationner, peuvent avoir accès et stationner sur ce terrain comme tel.

1705

1710

Donc, c'était la possibilité d'avoir aussi un accès à un stationnement à partir de la bretelle, soit pour stationner et avoir accès aux sentiers, au réseau de sentiers qui sont à proximité. Alors, c'est pour ça qu'on voit un lien entre les deux.

1715 **LE PRÉSIDENT :**

1720 Très bien. Maintenant, l'impact visuel, parlons de la route qui passe au-dessus du lac des Fées. Monsieur parle d'un viaduc, il parle d'une hauteur de 150 pieds et, donc, il demande quel serait l'impact. Alors vérifions deux choses: est-ce que c'est vrai qu'il y a quelque chose qui passe au-dessus du lac des Fées, à quelle hauteur et comment vous évaluez cet impact-là.

M. JORDAN BELOVSKI :

1725 Effectivement, il y a un viaduc qui est prévu au-dessus du chemin du lac des Fées et c'est la seule solution qui peut permettre de traverser le lac des Fées avec notre corridor avec le moindre d'impacts sur l'environnement.

1730 Il y aura juste quelques piliers de ce viaduc qui doivent quand même empiéter dans l'aire du lac des Fées, le petit ruisseau, mais par contre, la hauteur du viaduc, effectivement, elle est 25 pieds, 8 mètres de hauteur par-dessus. On a le profil, on peut vous le montrer si vous êtes intéressé.

1735 Et puis au niveau de l'impact visuel, moi je dirais plutôt que ce viaduc, à cette étape-ci, la conception n'est pas commencée du tout, on est dans une étape préliminaire du projet comme tel, et ça dépend -- moi, je dirais l'impact visuel dépend beaucoup du type de viaduc qu'on va prévoir à cet endroit-là.

1740 Ce que je peux vous dire personnellement, qu'aux États-Unis et en Europe, il y a quelques viaducs qui attirent les gens. Ils sont tellement beaux que les gens vont y aller spécifiquement pour les voir. Et je ne sais pas si celui-là peut être un comme ça, mais c'est une possibilité; sinon, l'impact visuel, il est là.

LE PRÉSIDENT :

1745 Je voudrais vérifier auprès de la CCN l'impact des piliers dans le lac des Fées. Oui?

M. PIERRE DUBÉ :

1750 Monsieur le président, je dois consulter mon collègue pour cet aspect-là.

LE PRÉSIDENT :

1755 Très bien.

M. PIERRE DUBÉ :

Est-ce que vous me permettez de...

1760 **LE PRÉSIDENT :**

Mais oui, absolument, je vous en prie. Oui, oui, parce que la question peut s'adresser au ministère des Transports du Canada...

1765 **M. PIERRE DUBÉ :**

Oui.

1770 **LE PRÉSIDENT :**

... bien sûr, également. Ça ne m'empêche pas de vérifier pendant ce temps-là auprès de monsieur Mailhot. Est-ce que, dans la littérature évoquée par monsieur, vous avez trouvé des viaducs qui sont *appétents* et que le monde désire aller voir pour leur beauté?

1775 **M. MICHEL MAILHOT :**

Comme ce n'était pas mentionné dans l'étude d'impact, on n'a peut-être pas pu vérifier ces données-là, mais on est intéressé, effectivement, à connaître les endroits.

1780 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous confirmez la distance, la hauteur de 25 pieds?

1785 **M. MICHEL MAILHOT :**

Non, je ne peux pas vous la confirmer, là, mais on ne l'avait pas regardée de cette façon-là, là.

1790 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ce n'est certainement pas 150 pieds?

1795 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Est-ce que je peux la montrer?

LE PRÉSIDENT :

1800 Oui, oui, montrez-le nous.

M. JORDAN BELOVSKI :

1805 On peut le voir sur l'écran ou bien je vais vous la montrer à vous personnellement, c'est une étude qui a été déposée...

LE PRÉSIDENT :

1810 Oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

1815 ... le viaduc en question est ici, un de ces petits carrés a une hauteur de 5 mètres, qui est indiqué ici...

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

1820 **M. JORDAN BELOVSKI :**

... alors qu'on voyait, 10 mètres c'est jusqu'ici, d'ici à là, puis la hauteur qu'on va voir du viaduc, c'est... les piliers seront de l'ordre de 8 mètres, ce qui fait une hauteur de 25 pieds...

1825 **LE PRÉSIDENT :**

25 pieds.

M. JORDAN BELOVSKI :

1830 ... à peu près.

LE PRÉSIDENT :

1835 Merci. Alors, donnez-moi la référence dans le document, s'il vous plaît.

M. JORDAN BELOVSKI :

1840 Le document en question c'est le *Rapport d'étude de circulation* qui était déposé au mois de mai 1999 et qui fait partie de tous les documents qui sont soumis.

LE PRÉSIDENT :

1845 C'est ça. Alors, si vous voulez voir ce tableau-là, vous vous adressez à la table à l'arrière et on va vous le montrer. Ça va?

M. YVES BERNARD :

1850 Oui. Je vous remercie pour ça, c'est...

LE PRÉSIDENT :

1855 Oui, on a encore la réponse de monsieur de la CCN qui va compléter. Oui?

M. PIERRE DUBÉ :

1860 Monsieur le président, avant de répondre à la question spécifique sur le design, est-ce que je peux amener deux compléments d'information que j'aurais dû vous dire tantôt?

LE PRÉSIDENT :

Certainement. S'il y a plus d'information, on ne pleurera pas.

M. PIERRE DUBÉ :

1870 Voilà. La promenade de la Gatineau est la seule promenade qui amène les visiteurs dans le centre ou dans le coeur du parc de la Gatineau, contrairement aux deux autres accès. Ça représente, en fait en termes de visiteurs, on a estimé à 1.2 million de visiteurs par année qui ont accès au parc comme tel et, dans les derniers sondages qu'on a faits auprès des usagers, environ 72 % des gens qui entrent dans ce secteur-là utilisent le boulevard Taché. L'entrée du boulevard Taché et la promenade de la Gatineau. Alors, c'était...

LE PRÉSIDENT :

1875 Oui, mais la question sur laquelle...

M. PIERRE DUBÉ :

1880

Oui?

LE PRÉSIDENT :

1885

... je vous demanderai de réfléchir sera la suivante: êtes-vous capable de me dire, dans les usagers quotidiens qui prendront ces bretelles-là, lesquels iront visiter le parc et lesquels risquent de se servir de ça comme d'une simple voie de transit.

M. PIERRE DUBÉ :

1890

Je dois dire aussi que les promenades en général, dont la promenade de la Gatineau, à partir de la hauteur de Gamelin, sont fermées pendant l'hiver, c'est-à-dire de la période de novembre jusqu'au mois de mai. Donc, actuellement, c'est ça, sur cette période-là, la promenade est fermée. Deuxièmement...

1895

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça voudrait dire que les bretelles seraient également fermées pendant la période de l'hiver?

1900

M. PIERRE DUBÉ :

Non, parce que la promenade de la Gatineau entre le boulevard Gamelin et le boulevard Taché est ouverte, elle va demeurer ouverte; en tout cas, il n'y a pas d'indication à cet effet qu'elle va être fermée. Donc les bretelles, l'hiver, seront aussi ouvertes.

1905

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

1910

M. PIERRE DUBÉ :

Est-ce que je peux répondre sur la question du design, oui?

1915

LE PRÉSIDENT :

Excusez, oui. Ça va.

1920 **M. PIERRE DUBÉ :**

Actuellement, bien on n'a pas eu le détail au niveau du design du viaduc comme tel, et à la Commission de la capitale, on a un comité d'experts qui pose des avis et qui commente finalement les designs sur différents projets.

1925

Donc, effectivement, lorsqu'on aura un design de viaduc qui nous sera proposé par le promoteur, à ce moment-là, il devra faire l'objet d'une évaluation au comité de design de la Commission.

1930 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Oui, monsieur?

1935 **M. YVES BERNARD :**

Juste pour clarifier, si j'ai bien compris là, donc les bretelles pour donner accès au parc sont inutiles sept mois par année, c'est-à-dire de novembre à mai, parce que dans ces mois-là on n'accède pas au parc, si je comprends bien?

1940

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas....

1945 **M. YVES BERNARD :**

Donc, on construit des bretelles pour...

LE PRÉSIDENT :

1950

Ce n'est pas ça qu'il a dit.

M. YVES BERNARD :

1955

O.K., non, je comprends, je comprends...

LE PRÉSIDENT :

C'est correct?

1960

M. YVES BERNARD :

1965 Mais vu que les bretelles, c'est pour donner accès au parc et etc., donc pour l'accès au parc nord...

LE PRÉSIDENT :

1970 Et que la partie nord ne serait pas accessible...

M. YVES BERNARD :

C'est ça.

1975 **LE PRÉSIDENT :**

... la partie sud le reste.

M. YVES BERNARD :

1980 C'est ça, mais comme la partie nord est à peine même pas à 1 kilomètre plus loin que ce qu'on voit sur la carte, c'est vraiment des voies de service pour aller ailleurs, si je comprends bien. Et l'autre point, bon, c'est sûr que les viaducs, ce n'est pas encore déterminé c'est lequel on va choisir, puis peut-être qu'avec le budget qui va rester, on va prendre les modèles qui sont les moins esthétiques. Et si je comprends bien aussi, pour accéder à la nature et permettre aux gens d'accéder à la nature, on va détruire de la nature, c'est bien ça? Avec des bretelles, on va détruire de la nature pour donner la possibilité à des gens d'avoir accès à la nature. Donc, ça, si ça résume bien les réponses que j'ai entendues.

1985

1990 **LE PRÉSIDENT :**

Ça résume votre pensée, ce qui a été dit n'est pas cela, mais ce que vous pensez et c'est correct. Ça va?

1995 **M. YVES BERNARD :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2000 Merci, monsieur.

2005

M. PIERRE LAFLAMME :

Monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

2010

Oui.

M. PIERRE LAFLAMME :

... est-ce que je peux ajouter un élément d'information?

2015

LE PRÉSIDENT :

Mais oui.

2020

M. PIERRE LAFLAMME :

2025

Concernant, là, l'impact comme tel sur la structure, le viaduc qui enjambe. C'est certain que la structure peut causer un impact mais, à défaut d'une structure, il faudrait construire un remblai dans le lit du cours d'eau ou la décharge comme telle du lac des Fées. Ça fait que sans avoir une structure de 8 à 10 mètres de haut, mais si on avait un remblai de, je ne sais pas, moi, 5 mètres avec des pentes de 3 dans 1, à 4 dans 1, l'impact sur la faune serait considérable. C'est pour ça que la structure a été choisie et puis d'un commun accord avec la Commission de la capitale nationale.

2030

L'autre chose aussi comme telle, les piliers, bien il peut y avoir, le design n'étant pas fait, il peut y avoir quatre à cinq piliers, mais c'est certain qu'on va disposer les piliers pour causer encore le moins d'impact sur le ruisseau ou la décharge du lac des Fées. C'est ce que je voulais ajouter.

2035

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

Monsieur Dériger?

2040

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ma question est pour la bretelle à la promenade du Lac-des-Fées. Il y a un déplacement, si je peux voir sur la carte, vers l'ouest, non vers le ruisseau. Est-ce que vous pouvez justifier pourquoi vous devez refaire la promenade sur une distance de 700 mètres?

2045

M. JORDAN BELOVSKI :

2050 Oui, la promenade a dû être déplacée à cause des bretelles effectivement qui doivent être, selon les normes du Ministère, avec une pente d'un certain pourcentage. Et pour pouvoir respecter ces normes du Ministère parce que -- je ne sais pas si vous voulez que je vous montre, mais la distance n'est pas très longue et on doit monter du bas du Lac-des-Fées, de la promenade du Lac-des-Fées jusqu'à McConnell-Laramée, alors on a besoin d'une certaine distance pour monter cette dénivellation et avoir quand même une pente raisonnable.

2055 Voilà pourquoi la promenade du Lac-des-Fées a dû être déplacée de l'ordre de 6 à 8 mètres, si je ne me trompe pas, vers le...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2060 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. De toute manière, c'est des questions qui vont revenir, certainement.

2065 Alors, monsieur Harry Gow, s'il vous plaît.

M. HARRY GOW :

2070 Merci, monsieur le président, et voici deux questions. La première est posée dans un esprit de compréhension du niveau ordinaire quotidien de circulation par rapport au niveau prévu lors des heures de pointe, qui peuvent durer quatre ou cinq heures au total pendant une journée d'affaires normale. Évidemment, on sait que la fin de semaine, c'est étalé différemment.

2075 Voici donc la première question. A-t-on établi l'achalandage hors des heures de pointe, donc hors pointe, afin de vérifier la nécessité d'une telle route, en se disant que parfois les autoroutes sont construites pour les heures de pointe mais les routes ordinaires pourraient suffire hors pointe, en ce sens-là, la nécessité donc d'une telle route et afin de mettre sur pied des stratégies alternatives de transport en commun pour absorber le surplus que l'on voit lors des heures de pointe. Alors, ça, c'était la première question.

2080 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va. On posera la deuxième tantôt.

2085 **M. HARRY GOW :**

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

2090

Alors, donc, ce que monsieur demande, c'est êtes-vous capable de nous dire l'achalandage des heures de pointe, quelles sont les heures de pointe de la journée, quel est l'achalandage prévu durant ses heures et quel est l'achalandage prévu hors de ces heures.

2095 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Oui, on a ces données, sauf que j'aimerais les trouver, on a les données des heures de pointe. Et toutes les études qu'on a effectuées sont basées sur les données des heures de pointe. Finalement, on a calculé les données hors pointe sur l'axe, que je vais trouver.

2100

Je voulais juste comprendre un petit mieux votre question. C'est à propos de l'achalandage, je n'ai pas très bien compris ce propos-là.

LE PRÉSIDENT :

2105

C'est à moi que vous vous adressez, s'il vous plaît, sinon la bagarre va prendre.

Alors, ce qu'il veut savoir -- l'autre partie du raisonnement lui appartient. On ira voir tantôt les stratégies comment on peut écrêter une heure de pointe et quelles sont les autres manières pour diminuer l'achalandage en heure de pointe. Mais il veut d'abord savoir les quantités évaluées durant l'heure de pointe.

2110

Je me rappelle que vous dites dans l'étude d'impact que l'heure de pointe est plus lourde le soir que le matin, si j'ai bien compris, et vous donnez des quantités. Comment vous les établissez. On va d'abord aller voir la méthodologie. Comment vous évaluez la quantité de trafic qu'il y aurait à l'heure de pointe du matin, à l'heure de pointe du soir.

2115

M. JORDAN BELOVSKI :

La quantité comme telle a été évaluée à la base des comptages. Ces comptages proviennent de la Ville de Hull, ces comptages proviennent du ministère des Transports et des comptages que, nous, on a effectués, notre firme Tecsumt. En effet, dans le temps, c'était Agra Monenco, mais maintenant c'est rendu Tecsumt. On a effectué des comptages sur l'axe McConnell X Laramée et toutes les études sont basées sur ces données-là. Alors, pour...

2125

LE PRÉSIDENT :

Ce sont des comptages sur le terrain? Ce ne sont pas des calculs d'ordinateur? Ce n'est pas des projections d'ordinateur?

2130

M. JORDAN BELOVSKI :

Ce sont des comptages sur le terrain, effectivement, oui, que nous, on a effectués. Les comptages de la Ville sont des comptages également sur le terrain, qui nous ont été fournis

2135 à différentes parties, dans les années précédentes. Et il y a des comptages du Ministère. Et tous ceux-ci ont été évalués pour pouvoir déterminer l'achalandage sur le corridor.

2140 Alors, pour les heures de pointe, ce que je peux vous dire tout de suite, ce que nous, on a procédé, on a les débits de l'année 2000, on a les débits prévus pour l'année 2011. Et, en effet, on a fait quelques situations. On a la situation actuelle sur le corridor, on a la situation sur le corridor, on l'appelle la situation actuelle à l'an 2000 ou sera après l'ouverture du lien proposé McConnell X Laramée, et finalement, la situation à l'horizon 2011 sur le même corridor. Et sur ce corridor, on a le débit journalier moyen annuel pour ces trois situations et, ainsi, on a le débit des heures de pointe.

2145 Récemment, depuis la dernière présentation qu'on a eue, on a fait certains calculs pour trouver la répartition des débits durant la journée sur le corridor; alors, on a le débit journalier hors pointe également.

2150 Maintenant, j'aimerais savoir, est-ce que ce sont des chiffres qu'on a besoin de donner comme tels?

LE PRÉSIDENT :

2155 Oui. Vous avez des chiffres pour la pointe du soir, par exemple?

M. JORDAN BELOVSKI :

2160 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Ça vous va, monsieur, si je vais chercher la pointe du soir? C'est la plus haute.

2165 **M. HARRY GOW :**

Oui, absolument, oui.

LE PRÉSIDENT :

2170 C'est correct?

M. HARRY GOW :

2175 Oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

2180 Sur la pointe du soir, maintenant quand on parle de débits de pointe, ces débits sont sur certains endroits, ne sont pas sur... quand on parle d'un corridor comme tel, on a des débits journaliers. Quand on parle de débits de pointe, on a, disons, le débit de pointe sur certaines intersections qui se trouvent sur le corridor. Alors, on a une répartition des débits sur les trois intersections qui sont en milieu urbain du tracé.

2185 Je ne sais pas, maintenant, est-ce que vous voulez que je vous cite en particulier quels sont les débits sur chaque intersection? Les intersections qu'on a traitées, en effet, c'est les intersections de Saint-Laurent/Laramée avec la rue Labelle, Saint-Laurent/Laramée avec la rue Demontigny. Ce sont les trois intersections avec les carrefours giratoires qu'on voit ici, Saint-Joseph ainsi que le petit carrefour avec la rue Montcalm.

2190

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Alors, Saint-Laurent/Laramée, vous avez combien?

2195

M. JORDAN BELOVSKI :

Alors juste pour ne pas me tromper, si on commence -- vous voulez spécifiquement pour la période de pointe du soir?

2200

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, c'est la plus élevée.

2205

M. JORDAN BELOVSKI :

Alors, on commence, par exemple, avec Saint-Joseph, qui est l'intersection la plus achalandée. On peut vous donner les débits par direction à chaque approche, si vous voulez?

2210

Alors, en direction est du carrefour, c'est 465 véhicules; en direction ouest, qui est le soir, c'est la direction de la pointe, 2 030 véhicules. Et tout ça, c'est à l'horizon 2011. Et en direction nord, on a 675 véhicules; et en direction sud, ils sont 455 véhicules. À la rue Demontigny...

2215

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi, mais nord où? Si l'autoroute est est-ouest, où est-ce qu'est le nord?

M. JORDAN BELOVSKI :

2220 Quand je dis direction est, direction ouest, direction nord, direction sud, je veux spécifier que c'est une intersection à quatre branches. Alors celui-là qui vient du nord est en direction sud; celui-là à l'intersection qui vient du sud est en direction nord.

LE PRÉSIDENT :

2225

 Mais il ne prendrait pas la future autoroute, lui, il continuerait sur Saint-Joseph?

M. JORDAN BELOVSKI :

2230

 Pas nécessairement, parce que là, il y a les virages à gauche, les virages à droite qui sont... parce que cela, maintenant, on a même ça, on a une simulation de la circulation sur ces corridors-là.

LE PRÉSIDENT :

2235

 Là, vous me donnez la projection 2011. Si l'autoroute était construite maintenant, la projection 2001 ou 2002, c'est quoi? Vous me dites: en 2011, il y aurait 2 030 véhicules direction ouest à l'heure de pointe du soir.

2240

 Est-ce que ça va, monsieur Gow?

M. HARRY GOW :

 C'est très clair.

2245

LE PRÉSIDENT :

 Je ne suis pas nécessairement un spécialiste de la route, alors j'essaie de comprendre.

2250

M. JORDAN BELOVSKI :

2255

 Je peux vous donner des chiffres. L'étude qui a été effectuée en mai 99, la même que je vous ai montrée tantôt mais le profil, on a fait des études de circulation sur les mêmes intersections. Alors sont indiqués les débits de 1997. Sauf que vu que chaque fois quand on fait des études, on s'attend que l'année prochaine on va construire le corridor, alors comme le corridor n'est plus là, les débits de 97 sont à peu près les mêmes comme ceux-ci de 2000. C'est ça qu'on considère. Les débits de 97 que l'étude a été effectuée avec ces débits sont ceux-ci qu'on trouve en 2000.

2260

 Alors, sur la même intersection Saint-Laurent/Saint-Joseph, Saint-Laurent, en direction est, sont 520 véhicules; en direction ouest, 307 véhicules. Sur Saint-Joseph maintenant, ici, dans cette étude...

LE PRÉSIDENT :

2265

Là, j'ai peur qu'il y ait confusion. Les chiffres sont certainement différents de ça.

M. JORDAN BELOVSKI :

2270

Différents de quoi?

LE PRÉSIDENT :

2275

Si on parle de la pointe du soir.

M. JORDAN BELOVSKI :

Ah! oui, excusez-moi.

2280

LE PRÉSIDENT :

Parce que là, certainement que ça ne peut pas marcher, vous en avez plus en direction est qu'en direction ouest.

2285

M. JORDAN BELOVSKI :

Non, non, ça, c'est la pointe du matin, oui. Je m'excuse, je regardais la pointe du matin.

2290

Mais la pointe du soir, en direction est, sont 191 et en direction ouest sont 649. Puis en direction nord, ici, on a regardé, il y avait dans le temps des voies de service encore. Alors, il y avait Laramée sud et Laramée nord. Mais en direction nord, les véhicules sont de l'ordre de 415-420 véhicules et en direction sud sont de l'ordre d'un petit moins de 600 véhicules. Et en direction est... c'est ça, je vous les ai dit. En direction est, direction ouest, et en direction sud et

2295

en direction nord.

LE PRÉSIDENT :

2300 Je pense qu'on est en train de se mêler bien dur, là. Monsieur Laflamme.

M. PIERRE LAFLAMME :

2305 Oui. Je peux donner une précision par rapport à l'endroit où on retrouvait ça dans l'étude qui, je pense, est très claire peut-être, c'est l'*Étude de circulation et de sécurité sur le boulevard McConnell - Laramée*.

2310 On a la situation en 1997, sans boulevard McConnell - Laramée, pour la pointe du matin et puis pour la pointe du soir. On a aussi la situation qui est évaluée ou qui est estimée en 1997 comme si le boulevard McConnell - Laramée était construit. Donc, ça change à ce moment-là les débits de circulation. On a encore ça pour la pointe du matin et la pointe du soir. Et puis on a la situation en 2011, avec le boulevard McConnell - Laramée et puis les prévisions de circulation.

2315 Je peux donner référence ou les numéros des figures qui sont dans cette étude-là pour la situation 97, sans boulevard McConnell - Laramée, ce sont les figures 3.2 et figure 3.3 de l'étude.

2320 Pour l'estimation pour la situation de base 1997, l'heure de pointe le matin, l'heure de pointe le soir, avec le boulevard McConnell - Laramée, sont les figures 3.13 et 3.14. Et puis pour l'estimation pour l'horizon 2011, ce sont les figures 3.16 et 3.17.

2325 Si vous voulez une direction précise, ici, j'ai les photocopies, je peux vous les donner directement.

LE PRÉSIDENT :

L'étude est à l'arrière, il n'y a pas de problème.

2330 **M. PIERRE LAFLAMME :**

2335 Parce que c'est certain que c'est assez mêlant, là, parler de direction Saint-Joseph X McConnell X Laramée, est, ouest, tout ça et puis dans les deux directions. En tout cas, c'est la référence par rapport aux études qu'on a.

LE PRÉSIDENT :

2340 On est mieux que ça, que de se garrocher des chiffres qu'on ne comprend pas aisément.

Monsieur Dériger, s'il vous plaît.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2345 Par rapport à cette étude de circulation, si je ne me trompe pas, je pense que le transport en commun, le covoiturage faisaient partie des débits. Est-ce que c'est vrai?

M. JORDAN BELOVSKI :

2350 Le transport en commun dans cette étude-là, en effet, on l'a fait avec la collaboration de la STO. On a consulté la STO. Covoiturage, je ne pense pas qu'on a tenu compte du covoiturage. On a prévu des lignes d'autobus sur le corridor, et c'était à la STO de déterminer le nombre de lignes d'autobus qu'ils veulent avoir sur l'axe et à nous de se conformer à cette exigence-là.

2355 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on n'a pas une réponse précise à la question que vous avez soulevée; on a eu des éléments de réponse. Il y a eu un renvoi au tableau de l'étude d'impact. Alors, ce qu'il faut faire, c'est prendre le temps d'analyser le tableau et de revenir avec une question plus pointue sur l'élément que vous désirez.

2360

M. HARRY GOW :

Absolument, monsieur le président. Et je fais mention aussi d'un élément de la question, à savoir les stratégies de transport en commun pour absorber le surplus, qui représente la différence entre l'achalandage de base diurne et l'achalandage de l'heure de pointe.

2365

Alors, peut-être que ça n'a pas été étudié, peut-être que ça a été étudié, mais je ne veux pas ralentir la période de questions plus avant.

2370

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est parce que vous avez une question très technique et je pense qu'on commence à avoir des éléments, mais il va falloir y revenir pour la préciser davantage.

2375

M. HARRY GOW :

Oui, justement.

2380

LE PRÉSIDENT :

Ça va?

2385 **M. HARRY GOW :**

Oui, monsieur le président, c'est très bien. Puis on a des éléments très précis, d'ailleurs.

2390 Alors, monsieur le président, ma deuxième question touche à l'environnement. Et je ferai juste mention, pour me situer là-dedans, pour le CREDDO, une autoroute dans un parc national nous paraît un peu saugrenu, mais passons. Peut-être une route à deux voies passerait plus aisément chez nos membres.

2395 Mais ceci étant dit, a-t-on évalué la quantité de l'augmentation des polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre créée par la nouvelle circulation, la circulation induite par la création de cette autoroute et évidemment ses effets sur la population humaine, la population faunique et la population floristique. En d'autres termes, est-ce qu'on a une mesure, une compréhension de la quantité de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre créés
2400 par l'opportunité que présente cette nouvelle autoroute?

Est-ce que, monsieur le président, la question paraît suffisamment claire?

LE PRÉSIDENT :

2405

Ah! oui, oui, elle est bien claire. Alors, est-ce que vous avez une évaluation sur l'incidence de la construction d'autoroute sur les gaz à effet de serre et sur les polluants atmosphériques? Monsieur Gauthier, je pense?

2410 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Monsieur Gauthier, oui. Alors, au niveau de la qualité de l'air, les études qu'on a faites ont porté sur un certain nombre de polluants très spécifiques, à savoir -- si vous me permettez, il y en a trois, je vais prendre la référence.

2415

LE PRÉSIDENT :

On appelle ça des exercices de manipulation de l'étude d'impact, voyez-vous?

2420 **M. HARRY GOW :**

C'est assez ardu.

LE PRÉSIDENT :

2425

Surtout le premier soir, les gens cherchent encore leur référence. Les collants ne sont pas posés, etc. Alors, tranquillement, ça...

M. HARRY GOW :

2430

Oui, c'est naturel.

LE PRÉSIDENT :

2435

Oui, monsieur Gauthier?

M. NORMAND GAUTHIER :

2440

Alors, les études sur la qualité de l'air ont porté sur trois polluants, à savoir: les poussières, les monoxydes de carbone et les NO₂, NO_x, les oxydes d'azote.

LE PRÉSIDENT :

2445

Donnez-moi la cote de votre document, s'il vous plaît.

M. NORMAND GAUTHIER :

C'est le *Rapport d'évaluation environnementale*, rapport...

2450

LE PRÉSIDENT :

2455

Non, la cote cotée dans la documentation. C'est parce que vos documents sont déposés. Étant déposés dans l'audience, ils ont une cote d'audience. Pourriez-vous, s'il vous plaît, tout au moins si vous n'êtes pas capable de le faire ce soir, demain, de coter vos documents pour qu'il n'y ait pas double recherche, pour que le citoyen qui veut aller voir à l'arrière l'étude d'impact puisse avoir, par la cote du document, immédiatement ce qu'on veut. C'est correct?

M. NORMAND GAUTHIER :

2460

D'accord. Je peux la chercher, si je l'ai pas trop loin, un instant.

M. PIERRE LAFLAMME :

2465

Monsieur le président, je voudrais apporter un élément de réponse à la question précédente de monsieur Gow...

LE PRÉSIDENT :

2470

Oui.

M. PIERRE LAFLAMME :

2475

... à savoir si on avait tenu compte du transport collectif. Je voudrais vous mentionner que dans l'étude de circulation et de sécurité, à la page 38, ce qui a été pris en considération, je lis textuellement la phrase:

2480

En ce qui a trait aux taxis et aux véhicules à taux d'occupation élevé, nous posons comme hypothèse qu'ils représentent 10 % des débits dérivés du logiciel,

2485

c'est EMME2. Ça fait qu'on a tenu compte d'un pourcentage de 10 % comme on a tenu compte d'un pourcentage de camions de 5 %. C'est à la page 38 de l'étude de circulation et de sécurité sur le boulevard McConnell - Laramée, version finale mai 1999. Ça fait partie des hypothèses de travail pour évaluer ou estimer les niveaux de circulation, les niveaux de véhicules.

LE PRÉSIDENT :

2490

Monsieur Gauthier.

M. NORMAND GAUTHIER :

2495

Le document porte la cote PR-3.

LE PRÉSIDENT :

PR-3, oui.

2500

M. NORMAND GAUTHIER :

À la section 4.5.

2505 **LE PRÉSIDENT :**

Section 4.5. Dites-moi, pour les poussières, qu'est-ce que vous avez considéré? Parce qu'il y a un changement de réglementation sur les poussières et je voudrais le savoir, puis je vais aller vérifier auprès d'Environnement Canada sur les poussières mesurées.

2510

M. NORMAND GAUTHIER :

Alors, les études qu'on a faites portent sur deux classes, les PM₁₀, ce qu'on appelle les poussières de 10 microns, puis les particules en suspension. Alors, pour les PM₁₀, on a une donnée qui est une moyenne horaire, donc, une prédiction sur la concentration prévue de poussières pour une moyenne horaire. Ça ne se compare à aucune norme ou règlement parce qu'il n'en existait pas au moment de la publication de...

2515

LE PRÉSIDENT :

2520

Monsieur Dicky, est-ce que Environnement Canada n'a pas de nouvelles normes sur les poussières de ce type-là?

M. RÉGENT DICKY :

2525

Je préférerais soumettre la question à Environnement à Canada plutôt que d'y répondre moi-même. Mais on a fait une demande officielle chez nous pour justement regarder la question des gaz à effet de serre qui pourraient être produits.

2530 **LE PRÉSIDENT :**

Mais dans le cas des micropoussières, il me semble qu'il y a une nouvelle norme qui vient d'être édictée ou qui est en voie d'être édictée?

2535 **M. RÉGENT DICKY :**

C'est possible mais, comme je vous ai dit, il faudrait que j'aille aux sources et puis vous revenir avec la réponse.

2540 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous comprends. Si vous pouvez vérifier ce point-là.

Je vais vérifier évidemment la même chose auprès d'Environnement Québec. Est-ce que vous avez des normes à propos de ces poussières?

2545

M. MICHEL MAILHOT :

2550 Monsieur le président, qu'est-ce qu'on peut tout simplement mentionner, c'est qu'il y a le règlement sur la qualité de l'atmosphère, le *Règlement numéro 20* qui définit des normes de qualité de l'atmosphère. Et à l'intérieur de celle-ci, il y a les particules en suspension qui sont mentionnées et les retombées de poussière.

2555 D'ailleurs, dans la deuxième série de réponses aux questions, le ministère des Transports définit effectivement les données en question. Donc, c'est accessible dans ce document-là, dont malheureusement je n'ai pas la cote.

LE PRÉSIDENT :

2560 Monsieur Gauthier.

M. NORMAND GAUTHIER :

2565 Oui, pour poursuivre sur les poussières...

LE PRÉSIDENT :

Oui, s'il vous plaît.

2570 **M. NORMAND GAUTHIER :**

2575 ... pour vider la question, le deuxième item qu'on a étudié, c'est justement les particules en suspension, justement en comparaison avec ce que le *Règlement sur la qualité de l'atmosphère* prévoit.

2580 Alors, toujours dans le document PR-3, le tableau 28 donne les résultats pour la moyenne 24 heures où la norme provinciale est de 0 à 150 microgrammes par mètre cube et nos projections font état d'une prévision de 145 microgrammes par mètre cube, c'est-à-dire donc en dessous de la norme, à la résidence la plus rapprochée du centre du tracé. On parle toujours dans le milieu urbain.

LE PRÉSIDENT :

2585 Est-ce que ça veut dire que si le trafic réel est plus gros que le trafic escompté, cette norme-là pourrait être aisément dépassée? Parce que si vous êtes à 145 par rapport à une norme de 150, il y aurait un risque de dépassement.

M. NORMAND GAUTHIER :

2590

Ce qui arrive avec les données de qualité de l'air, c'est qu'elles sont toujours faites pour les cas extrêmes. C'est-à-dire que les spécialistes qui font les simulations font les simulations pour les plus mauvaises conditions météorologiques et avec les heures de trafic de pointe.

2595

Bref, le résultat que nous donnent les simulations, c'est peut-être le résultat qui arrive une ou deux fois par année. De telle sorte que quand on regarde ces chiffres-là, ce n'est pas comme les chiffres sur le niveau sonore où on parle de niveaux équivalents, on parle de situations très, très, très, très, très pointues, donc qui peuvent se produire une journée par année.

2600

LE PRÉSIDENT :

Donc, votre réponse, c'est que vous vous tenez pour ces choses-là à l'intérieur des normes existantes.

2605

M. NORMAND GAUTHIER :

Oui.

2610

LE PRÉSIDENT :

Même dans la pire circonstance.

M. NORMAND GAUTHIER :

2615

Il existe aussi une norme annuelle mais, nous, avec les données qu'on avait, on n'était pas capables de la calculer.

LE PRÉSIDENT :

2620

Allez-vous êtes capables de la calculer?

M. NORMAND GAUTHIER :

2625

Non. On n'avait pas les données suffisantes pour cette norme-là. Je vais quand même prendre votre question, s'il vous plaît, en réflexion puis vérifier.

LE PRÉSIDENT :

2630

Oui. Ça pourra faire partie des informations complémentaires. J'imagine que si vous avez des informations pour des données quotidiennes, vous êtes sans doute capables d'avoir des informations pour respecter l'autre partie de la norme sur les données annuelles? J'imagine?

2635

M. NORMAND GAUTHIER :

Je vais vérifier dans mon dossier, effectivement.

2640

LE PRÉSIDENT :

D'accord. On a parlé des poussières. Le monoxyde de carbone, avez-vous des résultats?

2645

M. NORMAND GAUTHIER :

Toujours dans le document PR-3, même tableau, tableau 28, on a des résultats pour la norme 1 heure et la norme 8 heures du ministère de l'Environnement.

2650

Les normes sont de 030 pour la norme 1 heure et 013 pour la norme 8 heures. Le total, concentration totale prévue X encore là, toujours dans les cas extrêmes X 26 ppm sur une norme de 30 pour la norme 1 heure et 9 ppm sur une norme de 13 pour la norme 8 heures.

LE PRÉSIDENT :

2655

Donc, vous êtes encore à l'intérieur de la norme.

M. NORMAND GAUTHIER :

2660

C'est encore à l'intérieur de la norme.

LE PRÉSIDENT :

Et pour les NO_x?

2665

M. NORMAND GAUTHIER :

Les NO_x, la norme 1 heure, où on arrive à une prévision de .12 ppm contre une norme allant jusqu'à 22; une norme 24 heures, .07 pour une norme allant jusqu'à .11. Et la norme annuelle, encore là non calculée et je vais vérifier de la même façon.

2670

LE PRÉSIDENT :

2675 D'accord. Maintenant, tout ça, c'est des études d'ordinateur, c'est des projections. Qu'arriverait-il sur le terrain? Si le projet était réalisé, y aurait-il des mesures réelles sur le terrain, une fois l'équipement installé?

M. NORMAND GAUTHIER :

2680 Des mesures de qualité de l'air?

LE PRÉSIDENT :

2685 Oui.

M. NORMAND GAUTHIER :

2690 Jusqu'à maintenant, le ministère des Transports a jugé que ce n'était pas nécessaire parce qu'on est totalement à l'intérieur des normes.

2695 Il faut dire aussi que ces modèles-là fonctionnent tous de la même façon. Et puis si quelqu'un regarde le tableau 28 de la pièce PR-3, la première colonne qu'on donne, c'est la concentration de fond. Alors, ça, c'est la pollution existante dans le milieu. Et puis cette concentration-là de fond, elle est calibrée à l'aide du réseau de stations de qualité de l'air du ministère de l'Environnement du Québec.

2700 Donc, il y a une station à Hull qui nous donne les caractéristiques de la qualité de l'air généralement dans la municipalité. Je pense que la station est située, pour Hull, sur la rue Saint-Sacrement.

LE PRÉSIDENT :

2705 On va vérifier ça. Alors, le ministère de l'Environnement, s'il vous plaît. Essayons de comprendre le raisonnement derrière ça.

2710 Éventuellement, si le projet se réalise, on a une autoroute, on l'évalue, on dit: *La pollution est en-deçà de la norme prévue+, mais c'est des projections. Dans certains cas, on pourrait être proche de la norme et la question qu'on doit se demander: la réalité va-t-elle se conformer à la prédiction des modèles? Et sinon, qu'est-ce qui arrive si on le dépasse? Est-ce qu'il y a une vérification? Est-ce qu'il y a une validation? Est-ce qu'il y a une observation terrain proche de ladite autoroute qui est faite ou comment la qualité de l'air à Hull est observée?

M. MICHEL MAILHOT :

2715 Effectivement, monsieur le président, on se pose effectivement cette question-là. Et c'est pour ça qu'on avait demandé au ministère des Transports s'il était prévu un programme de suivi de la qualité de l'air.

2720 Habituellement, la façon de faire est celle-ci, effectivement, c'est que lorsqu'on a des doutes sur certains polluants, on demande à ce moment-là au Ministère ou au promoteur d'effectuer des programmes de suivi sur une certaine période de temps après l'ouverture de la route en question.

2725 Donc, il peut y avoir des programmes de suivi qui pourraient s'échelonner sur peut-être cinq années après l'ouverture d'une route pour évaluer effectivement si les prédictions se réalisent ou si, au contraire, c'est pire que prévu. Mais...

LE PRÉSIDENT :

2730 J'ai eu l'impression que le Ministère vous renvoyait la balle, qu'il ne se prépare pas à faire des mesures de suivi, qu'il vous les renvoie. Est-ce que je me trompe?

M. MICHEL MAILHOT :

2735 C'est qu'à la question qu'on a posée, effectivement ils nous ont mentionné que compte tenu que, selon leurs prévisions, ils respectaient les normes, ils ne prévoyaient donc pas faire de programme de suivi.

2740 Évidemment, à l'étape où on se parle aujourd'hui, on n'est pas rendu à l'étape de la décision, ça doit faire partie effectivement d'une décision. Habituellement, c'est dans les décrets du gouvernement, qu'on inclut souvent des conditions de décret où, là, on identifie davantage les programmes de suivi qui devront être réalisés par le promoteur.

LE PRÉSIDENT :

2745 Monsieur Dériger.

M. PIERRE LAFLAMME :

2750 Monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

2755 Oui.

M. PIERRE LAFLAMME :

2760 ... je voudrais juste faire une petite mise au point. Souvent, dans les discussions, on parle d'autoroute et puis dans le milieu urbain, c'est un boulevard urbain à 50 kilomètres à l'heure et non une autoroute. Ça fait que je voudrais qu'on engage la discussion toujours sur un boulevard urbain, parce que c'est ça qui est le projet présenté par le Ministère.

LE PRÉSIDENT :

2765 Oui, vous remarquerez...

M. HARRY GOW :

2770 Monsieur le président, ce que je vois dans le parc est une autoroute.

LE PRÉSIDENT :

2775 Oui, vous remarquerez que je n'ai jamais utilisé ni l'un ni l'autre, j'ai toujours parlé du projet. Correct? Moi, je parle d'un projet qui est sous examen et dont le responsable est le ministère des Transports, et c'est ce projet-là que j'examine. Je ne le qualifie pas, mais j'essaie de voir qui serait responsable du suivi d'observation par rapport à des inquiétudes que des gens posent sur des polluants.

2780 Vous nous avez donné un certain nombre de réponses. J'ai vérifié ensuite. On m'a dit que d'habitude, dans les autorisations, il y a une mesure de suivi qui est parfois demandée dans le décret. Et un projet comme le vôtre est soumis à un décret. Le reste, on ne fera pas de...

M. HARRY GOW :

2785 C'est de la rhétorique de chacun, monsieur le président, le mien ou le sien. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

2790 Vous avez raison et on ne fera pas de discours de rhétorique. Ça va?

M. HARRY GOW :

2795 Alors, je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Je crois que nous avons certains éléments de réponses, mais je dirais que les questions globales restent non répondues en partie.

LE PRÉSIDENT :

2800 Oui, mais on n'en est qu'au deuxième intervenant et faites-vous en pas, on va continuer à poser des questions.

M. HARRY GOW :

2805 Merci beaucoup, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

2810 Je vous en prie, monsieur Gow.

M. HARRY GOW :

 Merci aux autres.

2815 **LE PRÉSIDENT :**

 Monsieur Patrice Martin, s'il vous plaît.

M. PATRICE MARTIN :

2820 Monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

2825 Monsieur Martin!

M. PATRICE MARTIN :

2830 J'ai une question au sujet de la question du transport lourd. Nous savons que la dernière fois que le BAPE s'est penché sur ce projet, pour ne pas le qualifier, il a recommandé que le transport lourd n'emprunte pas ce que lui recommandait, c'est-à-dire un boulevard à quatre voies, ce que nous avons présentement. Ça, c'est en 89.

2835 Dix ans plus tard, dans l'analyse de la valeur de juin 99, dans sa section *recommandations*, le MTQ semble être d'accord avec cette position-là et recommande qu'il n'y ait pas de transport lourd sur Laramée.

2840 Si on ajoute à cela la façon élogieuse dont parle le MTQ de cette analyse de valeur, c'est-à-dire que c'est un document X et je cite X parfaitement objectif, je me pose la question suivante: qu'est-ce qui s'est passé entre 1999 et maintenant, quelle étude ou quelles données additionnelles sont entrées en compte pour que le MTQ conclut que ce qui posait problème pour le BAPE en 89 et pour lui-même en 99, soit le transport lourd, ne pose plus de problème?

LE PRÉSIDENT :

2845

Très bien. Alors, monsieur Laflamme, quels sont les nouveaux éléments ou les nouveaux événements qui se sont produits, qui ont amené le ministère des Transports à inclure le transport lourd sur l'axe McConnell X Laramée.

2850

M. PIERRE LAFLAMME :

2855

Je voudrais dire premièrement que les recommandations du BAPE de 1987 stipulaient que le transport lourd serait dirigé prioritairement sur Saint-Raymond. Là, il faudrait regarder dans le dictionnaire ce que ça veut dire *prioritairement*. Est-ce que c'est majoritairement? Puis si c'est majoritairement, est-ce que c'est 50 % plus 1? En tout cas, je n'ai pas le dictionnaire près de moi. Mais ce qui est sûr, c'est que c'est inscrit *prioritairement*.

2860

L'autre chose. En juin 99, il y a un comité d'analyse de la valeur qui s'est réuni, qui s'est formé pendant six jours pour analyser les besoins du projet en fonction d'en diminuer les coûts puis en fonction d'en diminuer les impacts sur le milieu. Le comité, ce qu'il a recommandé, c'est un boulevard à six voies, sans transport lourd.

2865

Parce que dans les études de 1987, il y avait quand même trois options: une option encaissée, une option semi-encaissée puis une option en surface. Et même en 1987, on mentionnait que l'option en surface nécessitait des murs de 5 mètres de haut. Ça fait que le comité, ce qu'il s'est dit, bien, sans poursuivre les études, rien, bien, il a recommandé un boulevard en surface sans trafic lourd, en se basant sur les données de 1987, tout ça.

2870

Ce rapport-là recommandait quand même de poursuivre les études de bruit et de poursuivre les études de circulation, notamment au niveau des carrefours giratoires. À ce moment-là, on a fait des études complémentaires de circulation, des études de bruit. On a voulu quand même -- le concept qui s'est dégagé, c'est un concept avec carrefours giratoires, qui permettait quand même de rendre le boulevard à une dimension qui était encore beaucoup plus humaine.

2875

Parce que dans l'analyse de la valeur, c'était quand même un six voies. On a diminué le boulevard à quatre voies; c'est quand même une amélioration. Tout ça à cause des carrefours giratoires, parce que ça nous permet une meilleure fluidité, ça nous permet aussi moins de bruit, moins de pollution, une vitesse plus régulière sur le boulevard.

2880

2885

Mais on s'est rendu compte aussi qu'à l'intérieur de l'emprise de 70 mètres qui était disponible, et bien, on pouvait quand même, avec des mesures de mitigation qui étaient acceptables pour le milieu, on pouvait quand même laisser circuler le trafic lourd. On a fait des scénarios, 0 trafic lourd, 100 % trafic lourd. Et puis on a fait même une étude et on s'est dit que, selon la demande, le trafic lourd se répartit environ 40 % sur McConnell X Laramée et 60 % sur Saint-Laurent.

2890 La vocation quand même du ministère des Transports, c'est d'assurer le transport des
personnes et des marchandises autant que possible, surtout sur les axes routiers. C'est pour ça
que le Ministère a changé d'option. Parce qu'en analysant plus en profondeur les
recommandations de l'analyse de la valeur, on en est venu qu'avec 40 % de trafic lourd, un
boulevard à quatre voies, on se retrouvait, somme toute, sans mesures de mitigation ou à peu
près pas du côté sud et puis des mesures de mitigation variant de 1 2 mètre à 3 2 mètres du côté
nord, ce qui était quand même très acceptable.

2895 Ce serait ma réponse.

LE PRÉSIDENT :

2900 Vous me parlez de scénarios variables que vous avez formulés. Sont-ils dans l'étude
d'impact?

M. PIERRE LAFLAMME :

2905 Oui, les variantes avec différents pourcentages de camions, soit 0 % sur McConnell X
Laramée, 100 %...

LE PRÉSIDENT :

2910 Elles sont dans l'étude?

M. PIERRE LAFLAMME :

2915 Elles sont dans l'étude d'impact. Et même, les variantes ont été simulées ou ont été
faites avec carrefours giratoires et puis avec intersections, avec feux de circulation.

LE PRÉSIDENT :

2920 Au moment où votre Ministère, donc dans une première hypothèse, ne retient pas le
trafic lourd, et à la suite de l'examen de l'exercice de la valeur que vous avez faite avec différents
spécialistes, vous aboutissez à la nécessité d'analyser plus loin, et quand vous trouvez
l'hypothèse des carrefours giratoires, vous estimez que c'est l'argument déterminant qui vous
permet d'accepter du trafic lourd.

2925 **M. PIERRE LAFLAMME :**

2930 Oui, parce que même avec des feux de circulation, le niveau de bruit est quand même
plus élevé. Même avec 40 % de camions, avec carrefours giratoires, on a des murs, j'ai dit, du
côté nord qui variaient jusqu'à une hauteur de 3 2 mètres. Le même pourcentage avec des feux
de circulation, on a des murs qui atteignent quand même 4 2 mètres à 5 mètres. Et si on avait

100 % de camions X comme l'étude de 87, ce qui était prévu, c'était 100 % de camions sur McConnell - Laramée X on a des murs de 6 mètres. L'étude de 87 parlait de 5 mètres; on est allé plus à fond, c'était des murs de 6 mètres.

2935 C'est pour ça qu'avec le trafic lourd partagé, c'est ça. En réalité, c'est l'option carrefours giratoires qui nous a amenés, disons, à accepter le trafic lourd en partie sur McConnell X Laramée.

LE PRÉSIDENT :

2940 Donc, l'argument central, c'est celui du carrefour giratoire.

M. PIERRE LAFLAMME :

2945 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2950 Ça va.
Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2955 Avez-vous examiné la possibilité d'interdire le camion de nuit? Est-ce que c'est quelque chose que vous avez examiné ou si c'est en tout temps?

M. PIERRE LAFLAMME :

2960 C'est en tout temps, étant donné que la circulation de nuit est quand même très faible. Parce qu'on a même des comptages de circulation, exemple, sur le pont McDonald-Cartier ou des comptages de circulation sur King-Edward, je donne ça en exemple parce que c'est un problème le trafic lourd sur King-Edward. Durant les heures de nuit, de 11 h le soir à 7 h le matin, ça représente quand même 10 % du volume de circulation de toute la journée, la nuit. Ça fait qu'on peut s'attendre que sur McConnell X Laramée, ce soit le même pourcentage ou sur Saint-Raymond la même chose, 10 % entre 11 h le soir et 6 h le matin.

LE PRÉSIDENT :

2970 Ça va.

M. PATRICE MARTIN :

2975 Donc, je peux conclure de ça que tant et aussi longtemps que tiennent les carrefours giratoires, la question du transport lourd est, aux yeux du MTQ, résolue, mais si les carrefours devaient tomber, on aurait un problème.

LE PRÉSIDENT :

2980 On doit dire, ça, c'est une interprétation, mais ce qui est dit, c'est que c'est l'argument du carrefour giratoire qui les a amenés à réintégrer du transport lourd.

M. PATRICE MARTIN :

2985 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Ça va?

2990 **M. PIERRE LAFLAMME :**

2995 Avec des feux de circulation, on avait quand même, en 2011, on était presque à saturation. Le carrefour giratoire nous procure une plus grande fluidité et une marge de manoeuvre sur plus d'années. Donc, c'est certain qu'on ne peut pas remplacer le carrefour giratoire par des feux de circulation, ce qui est une option qui est moins intéressante.

LE PRÉSIDENT :

3000 On verra.

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3005

Quelle est la relation entre la gestion des artères et le camionnage? Quand il y a des camions sur une artère, est-ce que c'est la responsabilité du Ministère? Comment ça fonctionne?

3010

M. PIERRE LAFLAMME :

3015

Étant donné qu'on veut partager le trafic lourd sur les deux axes, à ce moment-là, le Ministère va conserver la gestion des deux axes. Si on avait, disons, pu construire un boulevard, exemple, de type encaissé, ce qui était prévu initialement, bien, là, à ce moment-là, McConnell X Laramée aurait reçu 100 % du trafic lourd et puis la gestion de l'axe Saint-Raymond, on l'aurait remis à la Ville de Hull. Étant donné qu'on partage le trafic lourd sur les deux axes, on ne peut pas remettre la gestion de l'axe Saint-Raymond à la Ville de Hull. Donc, le Ministère, disons, va continuer à assumer la gestion des deux axes ou l'entretien, l'exploitation des deux axes.

3020

LE PRÉSIDENT :

3025

Là, il y a peut-être des éléments sous-jacents qu'on ne comprend pas bien. Si je comprends bien, quand c'est une route qui est gérée par le ministère des Transports, le trafic lourd est autorisé.

M. PIERRE LAFLAMME :

3030

Si on peut dire, peut-être à 99.9 %, tous les axes du ministère des Transports... le ministère des Transports a une gestion d'environ 29 000 kilomètres. Il y a juste peut-être quelques tronçons où le trafic lourd est interdit. Exemple, le long du Richelieu, près de McMasterville, c'est une question de sécurité, il y a une usine, je pense la CIL, le trafic lourd est interdit. Il y a quelques tronçons ici et là en province.

3035

Mais lorsqu'on peut, disons, accepter le trafic lourd sans causer trop d'impacts, disons, au milieu, à ce moment-là c'est certain que le Ministère va l'accepter. Parce que la raison de sa mission, c'est le transport des biens et des personnes.

3040

LE PRÉSIDENT :

Et si c'est de gestion municipale, le trafic lourd peut être interdit plus facilement.

M. PIERRE LAFLAMME :

3045

Il pourrait être interdit. Mais si la Municipalité veut interdire le trafic lourd sur l'axe Saint-Raymond, elle doit obtenir l'autorisation du ministère des Transports.

LE PRÉSIDENT :

3050

Monsieur Martin.

M. PATRICE MARTIN :

3055

Mon autre question porte encore sur la question du transport lourd et amène X quoique ce n'est pas mon rôle ici X des éléments de réponse à la question que vous avez soulevée à monsieur Laflamme. Dans son rapport d'étude d'impact, justement le MTQ écrit:

3060

Précisons dès le départ que nulle part au Québec le Ministère n'interdit à la circulation lourde d'utiliser son réseau, sauf en des endroits spécifiques à cause de la capacité limitée des ponts ou des dangers reliés au transport de matières dangereuses.

3065

En faisant une petite recherche, j'ai lu que lors d'audiences du BAPE à Mont-Joli, un porte-parole du MTQ avait dit, lui, en parlant du transport lourd, je cite:

Habituellement, ce sont des demandes qui sont faites par les contribuables d'une municipalité donnée et c'est en concertation qu'on s'entend pour interdire le trafic lourd ou pour imposer toute autre restriction.

3070

J'aimerais savoir quelle est la politique du MTQ en regard du transport lourd. Est-ce que c'est quelque chose qu'ils ne font nulle part au Québec, comme ils le disent dans leur rapport d'impact, ou à 99 %, ou c'est quelque chose qui se fait en concertation avec les contribuables? Si tel est le cas, je fais une demande formelle, ce soir, pour qu'une consultation ait lieu.

3075

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

M. PIERRE LAFLAMME :

3080

3085

Et bien, pour le transport lourd, si des résidents d'un quartier veulent, disons, interdire le trafic lourd, ils vont adresser une demande à la Municipalité. La Municipalité, elle, va adresser une demande au ministère des Transports, mais c'est le ministère des Transports qui accepte ou non le règlement. Il doit quand même mesurer les impacts de l'interdiction du trafic lourd sur les axes avoisinants ou auprès des municipalités avoisinantes. Même, à l'intérieur d'une municipalité, si on veut interdire le trafic lourd sur un axe et cet axe-là débouche dans une

autre municipalité, au départ, ça prend l'accord de l'autre municipalité pour qu'une interdiction après étude puisse être accordée.

3090 Dans le cas de Saint-Raymond, c'est certain que le ministère des Transports, s'il présente son projet avec le transport partagé sur les deux axes, il ne peut pas, exemple, dans deux ans, dans cinq ans, dans dix ans, accepter une interdiction de trafic lourd sur Saint-Raymond. Parce qu'on présente le projet avec des mesures d'atténuation des impacts, en fonction d'une répartition 40-60. À ce moment-là, si le trafic lourd est interdit dans cinq ans sur
3095 Saint-Raymond, on se retrouverait avec 100 % de trafic lourd sur McConnell X Laramée. Donc, on ne respecte pas notre étude environnementale. On ne respecterait pas les conditions, les mesures d'atténuation, tout ça.

3100 Donc, c'est impossible que le ministère des Transports autorise la Ville de Hull dans X années. À ce moment-là, on sera obligé de retourner devant le ministère de l'Environnement pour avoir même une autorisation.

LE PRÉSIDENT :

3105 Qu'arrive-t-il maintenant si les conduites des gens ne correspondent pas à votre prédiction et si l'usage fait que 80 % du trafic lourd s'en va sur l'axe McConnell X Laramée et abandonne l'axe Saint-Raymond?

3110 Parce que là, vous avez une prédiction qui est faite par des études et des modèles, mais la conduite réelle du monde peut être différente. Est-ce qu'à ce moment-là, le même processus peut jouer?

M. JORDAN BELOVSKI :

3115 Mais les prévisions, c'est exactement, on les fait pour essayer de voir quel sera le comportement des usagers. C'est difficile de répondre à votre question parce que, nous, on fait la prévision et on fait les calculs suivant nos hypothèses de nos prévisions. Et puis nos prévisions et nos hypothèses quand même sont basées sur des données réelles, certaines données réelles.

3120 Alors si on change, si ça arrive qu'on s'est trompé, c'est ce que vous voulez demander, j'imagine...

LE PRÉSIDENT :

3125 C'est parce que vous parlez de prévision, moi, je parle de prédiction, mais ça, il y a des petites différences. Mais des prédictions, ça reste un exercice d'une projection dans le futur à partir de données maintenant. Par exemple, vous dites dans l'étude d'impact: l'accroissement de la population a été plus grande que ce qui avait été prédit. La taille des ménages est plus
3130 petite maintenant que ce qui avait été prédit.

Donc, on avait prédit que les gens se conduiraient d'une telle manière et autre chose est arrivé. Cela peut-il arriver dans la prédiction qui est faite d'un usage d'un transfert de 40 % du camionnage? Et si oui, qu'est-ce que ça oblige à faire comme intervention si cela se produisait.
3135 C'est juste une logique de modèle que j'essaie de suivre.

M. JORDAN BELOVSKI :

3140 Notre étude a été basée sur les développements. On ne s'attend pas à développer de nouveaux parcs industriels à Aylmer et dans la région, et que ça va changer dramatiquement la répartition du camionnage sur les corridors. Mais quand même, d'après moi, si cela arrive et que le Ministère a pris l'engagement de faire un suivi sur le corridor, du bruit après l'implantation du corridor, il y aura des correctifs à faire comme, par exemple, changer la hauteur des murs ou des buttes. Je ne sais pas.

3145 Mais on ne s'attend pas à ça parce que, quand même, notre étude est basée sur des enquêtes. Cet exercice qu'on a fait, on a enquêté les générateurs de circulation lourde dans l'ouest de la région pour savoir le camionnage se dirige vers où, quelles sont les origines et destinations du camionnage. Et on a trouvé quels sont les temps de parcours les moins longs
3150 pour toutes ces entreprises et un parc industriel dans la région, et de là on a fait la répartition. Et on peut voir que toujours le chemin le plus court vers l'autoroute 5 sera Saint-Raymond. Ce n'est pas logique, même si les giratoires donnent une fluidité incroyable sur le corridor, que les véhicules vont prolonger le temps de parcours et leur kilométrage pour se rendre dans leur destination.

3155 Voilà pourquoi on est arrivé avec ces chiffres-là. Et on pense qu'ils sont assez raisonnables. Comme vous dites, ça se peut, tout peut arriver, mais on ne peut pas toujours calculer et prévoir toutes les options.

3160 **LE PRÉSIDENT :**

Non, non, sauf que vous m'avez donné une réponse qui est une réponse de suivi, en disant: *Il y a une possibilité de suivi.+ Et donc, un suivi oblige une observation et éventuellement à d'autres interventions si la réalité ne se réalisait pas comme la prédiction. Ça
3165 va.

Ça va, monsieur? Merci.

Alors, on va respirer un peu. Cinq minutes de relâche, le temps de s'activer l'organisme
3170 et on revient avec madame Nicole DesRoches. Merci.

(SUSPENSION DE L'AUDIENCE)

(REPRISE DE L'AUDIENCE)

3175

LE PRÉSIDENT :

3180

Alors, il y a un conseiller municipal du quartier, ici, qui m'a confirmé que les mesures pour le stationnement seront reconduites demain après-midi et demain soir, mercredi après-midi et mercredi soir, jeudi après-midi et jeudi soir. Vous pouvez donc venir et stationner sans trop de risques. Bien.

3185

D'autres personnes ont fait la remarque, la demande d'une discussion thématique sur le bruit jeudi après-midi ne leur convenait pas et qu'ils voulaient que ce soit jeudi soir. Je prends la question en délibéré puis je vous en reparlerai. Je vais consulter le monde mais on va s'ajuster. On est là à votre service mais on essaie de faire correctement la job comme il faut.

Alors, on continue avec madame Nicole DesRoches. Bonsoir, madame!

3190

Mme NICOLE DESROCHES :

3195

Bonsoir! Alors, ma question s'applique surtout au scénario ou alternatives. Il a été souvent question avant les audiences d'alternatives, mais ce qu'on nous a présenté, c'était plutôt des variantes sur le tracé. Ce que j'aimerais savoir, c'est au-delà de trente ans que le projet vivote, c'est à savoir si on a étudié autre chose que McConnell X Laramée. Est-ce qu'on a étudié, par exemple, le transport intermodal comme solution au transport lourd? Est-ce qu'on a étudié la construction d'un tunnel sous le parc? Est-ce qu'on a étudié autre chose que McConnell X Laramée?

3200

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Laflamme.

3205

M. PIERRE LAFLAMME :

Bien, concernant la question du tunnel, ça nous avait été posé cette question-là le 28 février. On a évalué le coût pour un tunnel de 1 3 kilomètre, le coût serait de l'ordre de 75 M\$ et sans voie de raccordement, seulement à Saint-Joseph avec des voies de raccordement.

3210

C'est certain qu'à 75 M\$, le Ministère, avant d'aller de l'avant avec le tunnel, il va aller de l'avant avec l'autoroute encaissée pour laquelle il a un CAR. Puis l'autoroute encaissée, on l'a remise en question parce qu'elle était dispendieuse et qu'elle causait trop d'impacts aussi au niveau de la population.

3215

Il faut dire autre chose aussi, au niveau de l'axe comme tel...

LE PRÉSIDENT :

3220 Quant à le faire, on va ramasser les informations tout de suite. L'autoroute encaissée, elle coûterait combien?

M. PIERRE LAFLAMME :

3225 On l'avait évaluée dans l'analyse de la valeur. Le tronçon urbain, on l'avait évalué environ à 20 M\$ 19 M\$, je pense, point quelque chose, on va dire 20 M\$. Alors que le tunnel, ce serait 75 millions \$ et puis un boulevard en surface, c'était de l'ordre d'environ 6 M\$ à 7 M\$.

LE PRÉSIDENT :

3230 Pour la partie urbaine?

M. PIERRE LAFLAMME :

3235 Pour la partie urbaine entre l'autoroute 50 et puis promenade.

LE PRÉSIDENT :

3240 Mais la question de madame DesRoches est plus globale en disant: là, vous pensez l'axe McConnell X Laramée. Est-ce qu'il y avait d'autres hypothèses pour répondre au problème que vous avez? Et elle a évoqué des alternatives genre transport modal ou d'autres gestions du trafic.

C'est bien ça, madame?

3245 **Mme NICOLE DESROCHES :**

C'est bien.

3250 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Bien, par le passé, on avait examiné une alternative qui était plus au sud. Mais étant donné que l'axe McConnell X Laramée est quand même construit sur 9 kilomètres actuellement, bien, il faut dire que le début et la fin, c'est très limité.

3255

Donc, on a regardé pour des variantes maintenant qu'il reste seulement que 3 kilomètres. Sur le 3 kilomètres, il y a 1 kilomètre qui est exproprié, donc, on ne peut pas regarder plus au sud. Donc, il reste la partie du parc de 2 kilomètres. On a regardé quand même trois options. Ça fait partie des documents: une qui est près du dépotoir, une qui est près de la ligne électrique et l'autre qu'on préconise actuellement.

3260

En ce qui concerne les autres options, on peut dire trafic lourd puis tout, on n'a pas regardé ça, mais on s'est basé plutôt sur notre *Plan de transport* qu'on a rendu public en 96. Le *Plan de transport*, bien, lui, il a tenu compte de plusieurs études: l'étude des plans intégrés des réseaux routiers et le transport en commun de la STO, avec lesquels on est en partenariat; l'étude des ponts; d'autres études de gestion de la demande qu'on a mises à jour.

3265

Et puis le *Plan de transport*, à ce moment-là, il prévoyait qu'il y avait une problématique dans les axes est-ouest, notamment parachever McConnell X Laramée et puis parachever le boulevard La Vérendrye, ce qu'on a complété en 99. Puis il voyait aussi des mesures de gestion de la demande; il voyait des mesures de transport en commun au niveau des voies réservées, du stationnement incitatif. Il y a des mesures qui sont faites à chaque année. Il voyait même à plus long terme un projet de Viabus et puis à très très long terme, étant donné que la région va se développer considérablement, un pont qui enjambe l'Outaouais pour relier la rive ontarienne.

3270

3275

Mais c'est dans le cadre du *Plan de transport*, de la planification des villes, tout ça, qu'on a plutôt regardé ça, plutôt qu'un axe, disons, qui servirait seulement au trafic lourd ou seulement au transport en commun. On juge que tout l'ensemble des mesures est nécessaire pour suffire aux besoins de la région en termes de besoins.

3280

Mme NICOLE DESROCHES :

Si je comprends bien, c'est l'asphalte qui est la solution. Il n'y a pas d'autres solutions autres que l'asphalte qui a été regardée.

3285

LE PRÉSIDENT :

Non, ce n'est pas ça qu'il vous a dit. Il vous a dit deux choses. Non, il faut qu'on se comprenne dans la communication. Il vous a dit: d'un côté, l'axe est déjà en place, 9 kilomètres sont faits. Et là, la marge de manoeuvre pour réfléchir sur une solution de rechange par rapport à ça est mince, dit-il, et la partie urbaine est déjà expropriée, et l'autre partie a fait l'objet de variantes.

3290

3295 Quant à l'horizon de pensée, il vous a référée au *Plan de transport 96*, où, là, dit-il, sur un grand ensemble, plusieurs hypothèses sont étudiées, y compris, a-t-il dit, la gestion de la demande et d'autres axes de développement.

3300 Le problème, c'est que la question que vous posez est plus globale que celle du projet qui est là. On peut aller vérifier maintenant si du côté du ministère de l'Environnement, du côté de la justification du projet, ils ont été satisfaits par rapport aux données du ministère des Transports dans leur considération sur l'étude d'impact fournie.

M. MICHEL MAILHOT :

3305 Monsieur le président, comme vous avez sans doute pu le voir dans les avis sur la recevabilité ou les précisions sur l'avis sur la recevabilité, les ministères consultés se posaient encore un certain nombre de questions à ce niveau. Nous avons reçu effectivement dernièrement des documents additionnels. Je ne vous cache pas que je n'ai personnellement pas encore lu ces documents-là. Et la consultation interministérielle s'est peut-être lancée
3310 aujourd'hui parce que les documents étaient, ce matin, à nos bureaux ou, du moins, ils sont arrivés vendredi tard dans l'après-midi et c'est simplement ce matin que les documents ont peut-être été envoyés.

LE PRÉSIDENT :

3315 La principale interrogation sur la justification du projet venait de quel intervenant dans la concertation interministérielle?

M. MICHEL MAILHOT :

3320 De mémoire, il y avait autant les Affaires municipales que le ministère de la Santé et des Services sociaux, que même de nous-mêmes, on se posait certaines questions. C'était, je crois, surtout ces deux ministères-là.

3325 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

M. MICHEL MAILHOT :

3330 Comme je vous mentionnais, les documents sont publics.

LE PRÉSIDENT :

3335 Oui, bien sûr.

M. MICHEL MAILHOT :

Les commentaires sont...

3340

LE PRÉSIDENT :

C'est quant à vous avoir à la table, j'aime autant vérifier tout de suite. Ça va.
Madame DesRoches.

3345

Mme NICOLE DESROCHES :

Alors, on sait qu'une partie de la route est en urbain et que la vitesse prévue est de 50 kilomètres/heure, et que sur l'autre partie, c'est de 90 kilomètres/heure. Mais connaissant la conduite des gens, j'aimerais savoir si, à titre de comparaison, on a par exemple des données sur les infractions de vitesse sur l'autre partie de McConnell X Laramée où il y a un changement de vitesse, où, par exemple sur le chemin du parc de la Montagne, où il y a des changements de vitesse, où le parc de la Montagne devient Saint-Raymond à un moment donné. Alors, je voulais savoir si on avait fait des comparaisons, à savoir si les gens respectent les changements.

3350

3355

LE PRÉSIDENT :

On va vérifier ça. Est-ce que le représentant de la Protection civile est ici? Alors, on va retenir votre question.

3360

Du côté du ministère des Transports, est-ce que vous avez des données là-dessus, sur les infractions?

3365

M. PIERRE LAFLAMME :

Du côté du Ministère, on n'a pas de données. C'est certain que pour le savoir, il faudrait consulter les services policiers soit de Hull ou d'Aylmer.

3370

L'élément que je voudrais apporter, moi, c'est concernant les carrefours giratoires. C'est que le carrefour giratoire régularise la vitesse, dans le sens que l'automobile qui va arriver du parc va arriver avec une vitesse de 90 kilomètres à l'heure. Après ça, on a une zone de transition à 70 kilomètres à l'heure. Lorsqu'il va aborder le premier carrefour giratoire, s'il n'y a aucune automobile, il va l'aborder à une vitesse de 25 à 30 kilomètres à l'heure. Il ne pourra pas l'aborder plus rapidement que ça.

3375

Si c'est un feu de circulation, on sait que sur Labelle, le volume de circulation est très faible par rapport à l'axe McConnell X Laramée, donc la lumière serait verte sur l'axe McConnell X Laramée la majorité du temps, et principalement la nuit parce qu'il y avait des boucles de

3380 détection, donc on peut présumer qu'avec des feux de circulation, la vitesse pourrait être de l'ordre de 80 kilomètres à l'heure durant la nuit, peut-être 80, 90.

3385 Donc, avec carrefours giratoires, peu importe la période de la journée, ça ne pourra pas être plus vite que 25 à 30 kilomètres à l'heure. Puis étant donné que les trois carrefours giratoires sont très rapprochés les uns des autres X on parle de distance d'environ 3-400 mètres ou 500 mètres tout au plus X l'automobiliste n'aura pas le temps d'accélérer jusqu'à 80 kilomètres à l'heure, après ça rediminuer sa vitesse à 25, 30 kilomètres à l'heure puis emprunter -- entre Demontigny et Saint-Joseph, il y a une distance de même pas 300 mètres.

3390 Alors que les feux de circulation, s'ils étaient synchronisés la nuit, tout ça, ce serait vert et puis ça irait très rapidement. C'est pour ça qu'on a opté pour cette solution-là, c'est une solution qui est très sécuritaire. Pour les infractions, bien, c'est le service de police qui pourrait répondre.

3395 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Moi, je veux juste ajouter, à propos de la régularisation de la vitesse sur le corridor, premièrement, ce qui est le plus important, c'est, d'après moi, dans la partie urbaine. Je n'ai pas compris très bien si la question était spécifiquement dans la partie dans le parc ou c'était plutôt dans la partie urbaine.

3400

LE PRÉSIDENT :

3405 Madame a demandé s'il y avait des informations sur les infractions et sur les vitesses réelles suivies par les gens particulièrement dans les zones de 90 kilomètres/heure.

Mme NICOLE DESROCHES :

3410 On faisait la transition entre les deux.

3410

LE PRÉSIDENT :

3415 Oui. Il y a une question que je voudrais poser là-dessus en sous-question, c'est à la Commission de la capitale nationale. Il m'a semblé y avoir dans vos dernières réponses un désaccord sur la vitesse à l'intérieur de la section du parc. Si ma mémoire est bonne, le ministère des Transports prévoyait une partie à 90 kilomètres/heure jusqu'à la promenade Gatineau, ensuite 70 kilomètres/heure, pour ensuite tomber à 50 dans la partie urbaine.

3420 Il me semble que dans vos remarques, vous dites: *Toute la section du parc devrait être à 70 kilomètres.+ Est-ce que je me trompe?

M. PIERRE DUBÉ :

3425 C'est exact, monsieur le président. En fait, dans les commentaires ou les points qu'on avait soulevés sur l'évaluation environnementale de juillet 2000, et je cite textuellement:

3430 *Il semble y avoir confusion entre le boulevard et l'autoroute, et nous demandons d'identifier le tronçon situé dans le parc de la Gatineau uniquement comme boulevard urbain, c'est-à-dire à 70 kilomètres/heure, au lieu d'une autoroute de surface à 90 kilomètres. Qu'une seule limite de vitesse soit constante pour le parc de la Gatineau, c'est-à-dire identifié à 70 kilomètres/heure et la transition à ce moment-là pourrait être beaucoup plus facile.*

En tout cas, c'est le commentaire qu'on a fait dans l'ensemble des...

3435 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que votre organisme a des statistiques sur les infractions, sur les excès de vitesse dans le parc?

3440 **M. PIERRE DUBÉ :**

Non, monsieur le président, on n'en a pas. Non, on n'en a pas.

3445 **LE PRÉSIDENT :**

Ça ne veut pas dire que les gens n'en font pas.

M. PIERRE DUBÉ :

3450 Ça ne veut pas dire que les gens n'en font pas.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

3455 Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3460 Si la vitesse dans les carrefours giratoires est de 25 à 35 kilomètres, est-ce qu'on ne pourrait pas plutôt faire la transition à 50 kilomètres/heure au lieu de 70 dans la zone de la rue Labelle ou jusqu'à la promenade du parc de la Gatineau, puis d'aller à 70 par la suite au lieu de 90, de réduire de 20 kilomètres toutes les vitesses?

3465 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Est-ce qu'on pourrait répéter la question? Je m'excuse.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3470

C'est-à-dire qu'actuellement, ce qui est prévu, c'est la vitesse de transition entre Labelle et la promenade du parc de la Gatineau, elle est de 70 kilomètres/heure. C'est ça?

M. JORDAN BELOVSKI :

3475

Oui, exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3480

Donc, si on arrive au carrefour de Labelle à 25, à 35 kilomètres/heure, pourquoi on n'est pas à 50 dans cette partie-là?

M. JORDAN BELOVSKI :

3485

En effet, le changement de vitesse, ce qu'on a regardé, c'est plutôt dans l'autre direction qui est plus important. Parce qu'en sortant de la zone urbaine, on estime que même si vous roulez à 100 kilomètres à l'heure, les problèmes de sécurité ne sont pas tellement élevés. Tandis qu'en direction est, quand vous roulez en direction est sur une route qui a quand même le profil transversal d'une autoroute, même si c'est un boulevard urbain, les gens ont la

3490

tendance de ne pas tellement respecter les limites de vitesse. Voilà pourquoi on essaie de les faire respecter.

Alors, ce n'est pas seulement le changement de limite de vitesse qu'on a prévu, je ne sais pas si vous m'entendez, mais...

3495

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

3500

... mais en effet, il y a d'autres aménagements, des aménagements paysagers qui sont faits de sorte de restriction de la vision des conducteurs, qui les amène naturellement à diminuer la vitesse. Comme également on a prévu, après la promenade de la Gatineau, l'aménagement des bordures, ce qui les amène à se sentir dans un milieu urbain plutôt que dans un milieu rural où il y a des accotements assez larges des deux côtés du boulevard. Alors, ce sont des éléments.

3505

Ils roulent à 90 kilomètres en provenance du chemin de la Montagne ou d'Aylmer sur un profil, même si c'est boulevard quand même typiquement autoroutier, et au moment où ils

3510

3515 arrivent à la promenade de la Gatineau, ils tombent déjà sur un profil avec des bordures, avec des aménagements paysagers qui les incitent théoriquement à diminuer la vitesse, et ils tombent déjà, après le viaduc sur le ruisseau du Lac-des-Fées, sur une zone de 50 kilomètres par heure. Parce qu'on sait que pour traverser le premier giratoire, ils sont supposés de diminuer leur vitesse, ils n'ont pas le choix de diminuer leur vitesse à 35 kilomètres. Ça, c'est la vitesse à laquelle cette courbure peut être traversée. Donc, ce sont les éléments les plus importants.

3520 En direction ouest, il n'y a pas de problème de sécurité. On ne regarde pas tellement la transition de la vitesse de 50 à 70 et à 90 en direction ouest. Ce n'est pas tellement important. Quand même, c'est le tronçon qui a une limite de vitesse de 70, mais le problème, c'est en direction est.

3525 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Il faut dire aussi que les vitesses sont basées sur le comportement de 85 % des conducteurs. Ça, c'est pour toute l'Amérique du Nord, autant au Canada qu'aux États-Unis.

3530 Ça fait qu'à l'approche du carrefour Labelle, il faut s'imaginer qu'on va avoir un boulevard à quatre voies séparées par un New Jersey. Demander à un automobiliste de rouler 50 kilomètres à l'heure lorsqu'il n'y a aucun accès, un boulevard à quatre voies, un New Jersey, alors qu'on pourrait à la limite rouler 100 kilomètres à l'heure, c'est lui demander beaucoup et il ne la respectera pas.

3535 C'est comme le boulevard McConnell - Laramée, dans la partie à l'ouest du chemin de la Montagne, à l'ouverture, la vitesse affichée était de 80 kilomètres à l'heure. C'est un boulevard séparé par un terre-plein d'environ 10, 12 mètres. Et puis on a augmenté la vitesse à 90 kilomètres à l'heure parce qu'on avait un design d'autoroute pratiquement. La seule différence avec une autoroute, c'est qu'on a des intersections à niveau, exemple au chemin Vanier et puis
3540 à l'entrée de la Ville d'Aylmer, la rue Eddy et puis d'autres rues. Mais à ce moment-là, ce serait 100 % des conducteurs qui ne X comment je pourrais dire X qui ne respecteraient pas la vitesse, alors qu'on vise que 85 % des conducteurs la respectent.

3545 C'est tout ce que je peux dire.

M. JORDAN BELOVSKI :

3550 J'aimerais rajouter, monsieur le président, nous, on pense toujours que le problème réel est dans la partie urbaine. Alors, il y a plusieurs aménagements qu'on a prévus.

Ici, vous pouvez voir à la photo un des aménagements qui est présentement en discussion sur ce projet-là, parce que ça fait partie de la conception dans les phases prochaines des plans et devis du projet de déterminer exactement quels seront les aménagements qu'on

voudrait avoir sur le corridor. Mais ça, c'est un des aménagements qu'on discute présentement.

3555

Alors, vous pouvez voir, on pense faire les traverses de piétons aux giratoires de ce type surélevé. Je peux vous dire que même s'il n'y avait pas la courbure de giratoire même, les véhicules ne peuvent pas traverser avec plus que 30 kilomètres par heure cet aménagement-là, parce qu'il y aura un coup assez important sur les roues du véhicule s'ils passent à une vitesse plus élevée.

3560

Alors, on regarde à cette étape-ci plusieurs différents aménagements juste dans le but de faire respecter la vitesse là où il y aura les piétons surtout. Mais ça, c'est probablement dans la journée de la sécurité des piétons qu'on va regarder plus amplement.

3565

LE PRÉSIDENT :

On va y revenir.

3570

Mme NICOLE DESROCHES :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3575

Ça va? Merci, madame.

Est-ce que la représentante de la Sécurité civile est revenue? Pouvez-vous venir vous asseoir un instant, madame? Je vais vous redemander votre nom parce que j'ai eu le temps de l'oublier.

3580

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3585 Oui, Danièle Meilleur de la Sécurité civile. Je m'excuse, je n'ai pas compris tantôt quand vous m'avez apostrophée de Protection civile.

LE PRÉSIDENT :

3590 Ah! c'est ça.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3595 Dans le passé, c'était...

LE PRÉSIDENT :

3600 C'est parce que dans la rencontre, c'est moi qui ai fait la confusion. Je vous demande pardon.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3605 Avant, on parlait de Protection civile.

LE PRÉSIDENT :

3610 Non, non, c'est moi qui suis dans le tort. Je voulais juste savoir, est-ce que vous avez des données statistiques sur les infractions et sur les...

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3615 Je n'en ai pas présentement. Je peux peut-être faire une recherche à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

3620 S'il vous plaît.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3625 Si j'ai bien compris, au niveau des infractions de vitesse, on parle dans le parc de la Gatineau?

LE PRÉSIDENT :

3625

On parle de la route McConnell, l'axe McConnell, dans la partie déjà construite depuis Aylmer jusqu'à la fin, les 9 kilomètres, si vous avez des données là-dessus.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3630

Ce serait au niveau des corps policiers. Parce que ce que je pense vite fait, dans les deux promenades, je pense que c'est la GRC qui patrouille ça. La GRC patrouille.

LE PRÉSIDENT :

3635

Les promenades dans le parc?

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3640

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3645

Mais là, je ne vous parle pas de la section du parc. Je vous parle de la section de la route.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3650

Je pourrais vérifier auprès de la Sûreté du Québec.

LE PRÉSIDENT :

Si vous pouviez, ce serait commode.

3655

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

Très bien.

LE PRÉSIDENT :

3660

Merci, madame. On aura une idée de certaines données de pratique des...

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3665

D'accord, et on revient là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

3670 C'est parce que l'inquiétude des gens est simple, l'inquiétude des gens est la suivante.
C'est qu'ils ont l'impression que les gens vont toujours plus vite que ce qui est écrit, voyez-vous?
Moi, pour faire la route 20 entre Montréal et Québec, ça m'arrive souvent de constater que les gens roulent plus vite que la limite permise. Ça ne veut pas dire que moi, je le fais; je dis: je constate.

3675 Donc, les gens ont des questions de sécurité et donc, ils ont l'impression qu'ils vont plus vite et ils se disent: est-ce que le 50 kilomètres dans la partie urbaine, est-ce qu'on va le respecter? Le ministère des Transports a donné un premier élément de réponse en disant: *C'est le carrefour giratoire qui va retarder les gens.+ Mais la question est légitime, on veut savoir: est-ce que les gens de la région ici ont de mauvaises pratiques de conduite et roulent
3680 beaucoup plus vite que ce qui est autorisé.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3685 Très bien.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

3690 **Mme DANIÈLE MEILLEUR :**

Mercredi soir?

LE PRÉSIDENT :

3695 Oui, parfait.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

3700 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

3705 Oui, mercredi soir, c'est parfait.

Alors, madame Jeanine Bédard, s'il vous plaît. Bonsoir, madame!

Mme JEANINE BÉDARD :

3710 Bonsoir, monsieur! Mon nom est Jeanine Bédard et je suis une expropriée de ce que, moi, je vais appeler la rue Laramée, puisque l'axe McConnell X Laramée n'est pas encore venu au monde. J'habite le quartier depuis 73 ans. Et moi, ce que je veux vous demander ce soir, c'est combien de temps s'écoulera-t-il encore avant qu'un matin je puisse ouvrir mon journal et lire que les travaux débutent?

3715

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

3720

Mme JEANINE BÉDARD :

Parce que de la façon dont on s'en va, vous ne savez même pas si on continuera avec les audiences ou pas. Donc, c'est toujours retardé et retardé, et retardé. Et monsieur, ça fait 30 ans que ça dure. Et légalement, si vous n'allez pas de l'avant, les terrains, vous devrez les remettre. Et moi, je trouve que ça fait suffisamment longtemps que j'attends.

3725

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci. Permettez-vous qu'on en fasse une question? On va aller chercher quelques informations.

3730

Mme JEANINE BÉDARD :

Oui.

3735

LE PRÉSIDENT :

Alors, le ministère des Transports, comment se fait-il que le projet autorisé en 90 ou en 91 n'a pas été réalisé?

3740

M. PIERRE LAFLAMME :

Il faut quand même dire que le projet qui a été autorisé en 90, 91, depuis cette date-là, on a construit 9 kilomètres. On a construit le tronçon du chemin de la Montagne jusqu'à Vanier, qu'on a ouvert en 93. Après ça, on a ouvert l'autre tronçon de Vanier jusqu'à la limite ouest d'Aylmer en 97. En 98, on a amorcé le tronçon Saint-Laurent/Saint-Joseph, dans le sens qu'on a construit le viaduc ferroviaire et puis on a amorcé la construction.

3745

On avait préparé les plans en fonction de l'ancien concept d'autoroute encaissée, dans le sens qu'on voulait construire seulement dans une première phase les bretelles de raccordement à Saint-Joseph. En cours de construction est intervenu l'exercice d'analyse de la valeur et puis on a réétudié ou on a analysé les besoins. Parce que les gens voyaient qu'on se

3750

3755 préparait, disons, à construire le tronçon de 3 kilomètres, il y avait de plus en plus d'opposition au concept. Le ministère des Transports aussi trouvait que ça coûtait cher, 65 M\$, traverser une ville de 60 000 de population, desservir une ville de 40 000 de population avec une autoroute encaissée. On a regardé voir quelles étaient les fonctions du boulevard, à quoi devait répondre le boulevard.

3760 En tout cas, je ne résumerai pas l'exercice de l'analyse de la valeur, j'en ai parlé tout à l'heure. Et puis on en est rendu avec un boulevard urbain. Ça fait que la décision a été prise en 99, on a finalisé nos études en juin 2000 et on est rendu là. Puis on est rendu aux étapes d'autorisation environnementale fédérale et provinciale.

LE PRÉSIDENT :

3765 Mais on sait que la planification, c'est long pour une route. C'est un exercice qui est fort long, fort complexe. Mais ce qui est difficile à comprendre, c'est comme se fait-il qu'au moment où il y avait une autorisation gouvernementale pour l'ensemble du projet, que le projet n'ait pas été réalisé. Ce sont des considérants économiques qui ont été surtout importants ou si ce sont des difficultés de relation entre les partenaires? Est-ce des blocages entre le niveau municipal, les villes entre elles qui ne s'entendaient pas? Est-ce les acteurs qui se sont désolidarisés? La vraie raison, c'est quoi?

M. PIERRE LAFLAMME :

3775 Bien, premièrement, les considérations économiques; puis deuxièmement, les considérations du milieu qu'il a fallu prendre en compte. Parce que là, le milieu, même si on avait un décret, s'opposait beaucoup. Il y avait beaucoup d'opposition.

3780 Et l'autre chose aussi, c'est qu'on a construit les 9 kilomètres les moins coûteux. Et puis si on regarde le rapport coût-bénéfice, bien, on construisait 9 kilomètres pour peut-être 30 à 40 M\$ et puis le dernier 3 kilomètres, initialement une autoroute encaissée, coûtait 65 M\$.

LE PRÉSIDENT :

3785 Oui, mais personne ne vous avait forcé la main à définir à priori ce modèle-là comme ça. J'imagine que quand vous avez conceptualisé une autoroute encaissée, vous deviez avoir l'argent pour le faire, j'imagine?

3790

M. PIERRE LAFLAMME :

Bien, il y avait une...

3795 **LE PRÉSIDENT :**

Quand vous l'avez conceptualisée, ce n'est pas un autre qui vous a obligé de conceptualiser ça. C'était bien votre propre initiative.

3800 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Oui, mais on a toujours l'argent une année à la fois. Les budgets sont autorisés une année à la fois, ils ne sont pas autorisés dix ans à l'avance. Et puis on sait que la situation économique a pu évoluer grandement de 1990 à 95 ou à l'an 2000. Et puis c'est pour ça qu'on s'est remis en question et puis on a analysé le nouveau concept. On a proposé un boulevard paysager en surface au coût de l'ordre d'environ 35 M\$ qui pourrait répondre aux besoins de trafic pour relier les villes. C'est ça.

3810 **LE PRÉSIDENT :**

Et si le projet était autorisé suite à l'audience, etc., le délai entre l'autorisation et la construction, ce serait quoi? Risquez-vous dans le prochain budget de ne pas avoir d'argent pour le faire parce que là il y aurait une autre contrainte économique et donc que ce serait reporté, ou ça prendrait combien de temps faire des plans et devis et procéder?

3815

M. PIERRE LAFLAMME :

Bien, il y a une volonté très ferme du ministère des Transports X même le ministre l'a annoncé le 15 juin 2000 X à vouloir compléter cet axe-là de 3 kilomètres qu'il reste à compléter. Il y a une volonté très ferme du ministère des Transports et aussitôt qu'on aura obtenu les autorisations, soit provinciales, fédérales, on va se mettre à la tâche pour préparer les plans et devis dans une première phase Saint-Laurent/Saint-Joseph et dans l'autre phase, Saint-Joseph jusqu'au chemin de la Montagne.

3825

Et puis notre échéancier, bien, on veut réaliser ça dans un délai quand même de deux à trois ans. Quand même, il faut tenir compte qu'il y a des hivers ici au Québec, et deux à trois ans, c'est quand même relativement court pour dépenser 35 M\$. Mais il y a une volonté très ferme de vouloir compléter cet axe-là et c'est ce qui est prévu dans notre planification quinquennale.

3830

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

3835

Mme JEANINE BÉDARD :

Est-ce que je pourrais vous poser une autre question?

3840

LE PRÉSIDENT :

Vous me la posez à moi, madame.

3845

Mme JEANINE BÉDARD :

Oh! excusez-moi, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

3850

Il n'y a pas d'offense.

Mme JEANINE BÉDARD :

3855

Pourquoi nous avoir expropriés si tôt? Et je veux bien que vous compreniez que moi, je suis en faveur de l'axe McConnell X Laramée. Je ne suis pas ici parce que je suis contre, je suis en faveur.

LE PRÉSIDENT :

3860

Mais pourquoi qu'on vous a...

Mme JEANINE BÉDARD :

3865

Pourquoi nous avoir expropriés si tôt?

LE PRÉSIDENT :

3870

Oui. Alors, monsieur Laflamme. Vous allez me dire que vous n'étiez pas là, mais votre institution l'était.

Mme JEANINE BÉDARD :

Est-ce que c'est dans les habitudes?

3875 **LE PRÉSIDENT :**

On va vérifier ça.

3880 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Bien, dans les années 72 X c'est vrai, je n'étais pas là X dans les années 72, on a conclu l'entente, à Québec, CCN. C'était une entente qui prévoyait plusieurs axes routiers avec des dépenses de l'ordre de plusieurs centaines de millions. Et puis dans ces années-là, c'était les années, si on peut dire, de vache grasse, dans le sens qu'on construisait beaucoup d'infrastructures autant routières que municipales ou scolaires, ou de services, hôpitaux et tout ça. Ça fait qu'on a procédé aux expropriations.

3885 C'est certain que la Loi sur l'expropriation était plus simple. Aussitôt que le plan était déposé au bureau d'enregistrement, le transfert de propriété était fait automatiquement, et puis
3890 il n'y avait pas de normes environnementales. Mais tout ça a fait que dans les années 72, le projet a retardé jusque dans les années 80. On a réalisé d'autres réalités très importantes de l'entente CCN: on a construit l'autoroute 50 sur 35 kilomètres; on a ouvert 184, c'est plusieurs centaines de millions; on a construit l'autoroute 5. Actuellement, ce sont des axes, à 50, qui varient de 60 à 75 000 véhicules/jour. On a construit le boulevard La Vérendrye; on a élargi le
3895 chemin d'Aylmer à quatre voies.

On a construit, en tout cas, je pense, 360 M\$ de travaux dans l'entente CCN depuis 1972. Ça fait qu'on ne peut pas tout faire, autrement dit, là.

3900 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous êtes en train de me dire que si le projet se reproduisait maintenant, l'expropriation ne pourrait plus se faire si facilement?

3905 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Si ça se faisait maintenant, c'est que pour faire l'expropriation, il faut avoir le décret, il faut avoir le certificat d'autorisation de réalisation avant d'exproprier. Maintenant, c'est ça, il faut avoir complété une étude d'impact, obtenu le décret.

3910 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ça veut dire que si au moment où vous avez été expropriée, madame, le projet se représentait aujourd'hui, vous n'auriez jamais été expropriée encore. Vous seriez menacée d'être expropriée; vous ne seriez pas expropriée.

3915 **Mme JEANINE BÉDARD :**

Monsieur, lorsque nous avons été expropriés, ça a été une bombe.

3920

LE PRÉSIDENT :

J'imagine.

3925

Mme JEANINE BÉDARD :

Personne n'en savait rien. Personne n'avait été informé. Ce que nous avons eu, ce fut une lettre dans nos boîtes à lettres nous informant que nous allions être expropriés et que nous devrions quitter les lieux dans tant de temps. On a même coupé l'eau et l'électricité à des gens pour qu'ils quittent leur maison, parce que ces gens-là s'entêtaient de ne pas quitter tant qu'ils n'auraient pas reçu l'argent pour leur maison.

3930

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

3935

Mme JEANINE BÉDARD :

Parce que pour acheter ailleurs, ça vous en prend de l'argent, monsieur. Mais moi, je connais des gens, je peux les nommer de nom, que leur eau leur a été coupée et leur électricité. C'est ce qu'on nous a fait. Je vous dis, ce fut une expropriation sauvage, qu'on n'a jamais tenu compte de la population, de ce que l'on faisait à ces gens-là qui résidaient sur cette artère-là depuis 75 et 80 ans. Je suis probablement la plus jeune qui a été expropriée sur cette... j'étais probablement la plus jeune qui a été expropriée sur cette...

3940

3945

LE PRÉSIDENT :

Mais vous n'étiez certainement pas la moins vigoureuse.

3950

Mme JEANINE BÉDARD :

De toute façon, je l'ai dit l'autre soir, il faut qu'elle se fasse.

LE PRÉSIDENT :

3955

Ça marche.

Mme JEANINE BÉDARD :

3960 Elle a coûté trop cher, et pas trop cher monétairement, elle a coûté trop cher à des gens.

LE PRÉSIDENT :

3965 Socialement.

Mme JEANINE BÉDARD :

Il faut qu'elle se fasse.

3970

LE PRÉSIDENT :

Je vais juste vérifier une dernière chose. Si l'autoroute n'était pas construite, madame a raison, il y aurait rétrocession de la propriété?

3975

M. PIERRE LAFLAMME :

Non, il n'y aurait pas rétrocession de la propriété, parce qu'au *Plan de transport*, on veut protéger les axes qui sont expropriés. On a, exemple, cet axe-là, on a un contournement de l'autoroute 50 au nord de Hull, on a l'axe Deschênes. Ça fait partie du *Plan de transport* pour être utilisé dans le futur, on peut dire à long terme, le Ministère veut absolument protéger ces axes-là au lieu de les rétrocéder.

3980

LE PRÉSIDENT :

3985

Donc, il ne serait aucunement question de rétrocéder.

M. PIERRE LAFLAMME :

3990 Aucunement question.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

3995

Mme JEANINE BÉDARD :

Monsieur le président, si vous me permettez...

4000

LE PRÉSIDENT :

Oui?

Mme JEANINE BÉDARD :

4005

... après avoir eu un avis légal, ça se fait, parce que ce qui voudrait dire que nous avons été expropriés sur de fausses représentations. Et ça, c'est un avis légal et je la tiens depuis dix ans, et elle m'a été confirmée encore il y a deux semaines.

4010

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

Mme JEANINE BÉDARD :

4015

J'ai une deuxième question.

LE PRÉSIDENT :

4020

Oui.

Mme JEANINE BÉDARD :

4025

C'est un peu un commentaire. Ce matin, lorsque j'ai ouvert mon journal et puis que j'ai pris connaissance de ce que le docteur Légaré de la Santé publique avait à dire sur l'axe McConnell X Laramée, et ce qui, en d'autres mots, n'était pas bon pour les résidents de l'endroit et tout ça, au niveau santé, je me demande si elle a considéré et donné la même considération aux gens du boulevard Saint-Raymond et d'Alexandre-Taché. Et serait-elle prête à admettre que ces gens-là, dans le moment, vivent ce qu'elle dit que les gens de l'axe McConnell X Laramée ne devraient pas vivre si elle se faisait, ne devraient pas avoir à subir si elle se faisait.

4030

Et c'est certain que si on allait de l'avant avec l'axe McConnell X Laramée, on rendrait un grand service à ces deux autres artères qui ont le transport lourd, qui ont tous ces véhicules-là qui circulent, et que je crois que leur santé et leur bien-être et leur qualité de vie est aussi importante que les gens de l'axe McConnell X Laramée. Et ça revient toujours à la même chose, la même conclusion: *Pas dans ma cour mais dans la cour du voisin+.

4035

LE PRÉSIDENT :

4040

Très bien. Merci, madame. Alors, on va la vérifier cette question-là.

Le représentant du ministère de la Santé, s'il vous plaît. Bonsoir, madame!

Mme CAROLE LÉGARÉ :

4045

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

4050 Rappelez-moi votre nom.

Mme CAROLE LÉGARÉ :

4055 Carole Légaré.

LE PRÉSIDENT :

C'est vous qui êtes mise en cause?

4060 **Mme CAROLE LÉGARÉ :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

4065 Très bien. Alors, on va essayer de voir. Vous avez fait des déclarations, si j'ai bien compris, sur l'impact potentiel de la route sur la santé des gens de l'axe McConnell X Laramée. C'est ça?

4070 **Mme CAROLE LÉGARÉ :**

Non.

LE PRÉSIDENT :

4075 Non?

Mme CAROLE LÉGARÉ :

4080 J'ai été très surprise de voir l'article dans le journal. Je n'ai pas été interviewée par aucun journaliste. Tout d'abord, je dois rectifier que contrairement à ce que dit le journal, je ne parle pas au nom de la Régie régionale mais plutôt au nom de la Direction de la santé publique. Il y a une nuance. Et j'imagine que le journaliste a dû prendre ses informations sur les commentaires qu'on a émis au niveau...

4085 **LE PRÉSIDENT :**

Par écrit?

4090 **Mme CAROLE LÉGARÉ :**

... par écrit, au niveau de la recevabilité et qui sont sur votre site Internet. Ce qu'on a ici, c'est des questions qu'on se pose. On a des questions au niveau du bruit; on a des questions au niveau de la qualité de l'air; on a des questions au niveau du tissu social. Et on n'a jusqu'à
4095 présent jamais émis d'opinion sur le projet, à savoir s'il est acceptable ou non, et évidemment qu'on va tenir compte de ce qui se passe sur les autres artères dans nos décisions.

LE PRÉSIDENT :

4100 Est-ce que vous avez des données sur l'état actuel des menaces à la santé sur Saint-Raymond, par exemple?

Mme CAROLE LÉGARÉ :

4105 On n'a pas de données précises sur les effets à la santé présentement, mais on pourra comparer avec les débits de circulation en termes de ce que ça peut représenter comme gains à la santé lorsqu'on diminue ces débits-là.

LE PRÉSIDENT :

4110 Oui, parce que plus tôt dans la soirée, la question est venue et le ministère des Transports a fait valoir, par exemple, que l'exposition au bruit des camions et du trafic sur l'axe Saint-Raymond, sur une route de 60 pieds de large, était sans doute beaucoup plus importante que ce qui pourrait advenir sur l'axe Laramée où il y a une distance beaucoup plus considérable.

4115 Mais vous, vous n'avez pas fait d'études actuelles sur l'état de la pollution de l'air ou l'état des nuisances à la santé liées au trafic dans l'axe Saint Raymond ou dans l'axe Taché.

Mme CAROLE LÉGARÉ :

4120 On n'a pas de données précises sur l'état de santé des résidants qui sont le long du boulevard Saint-Raymond et on n'a pas de données non plus sur le bruit actuel, mais évidemment on s'imagine de l'impact à cause la proximité des résidences puis de l'importance du trafic. C'est des choses qui vont être prises en considération dans nos prises de position.

4125 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Est-ce que vous avez des questions? Oui, allez-y.

4130 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4135 J'avais une question sur les terrains qui ont été expropriés. Dans le document PR-5.1, qui est les réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement du Québec du 30 novembre 2000, on disait que:

Tout changement de vocation de l'emprise du MTQ impliquerait la rétrocession des terrains aux propriétaires originaux.

4140 Est-ce que vous pouvez expliquer c'est quoi la différence de cette phrase-là par rapport à ce que vous avez dit tantôt?

M. PIERRE LAFLAMME :

4145 La volonté du Ministère, c'est de les conserver. Si toutefois le ministère des Transports décidait de rétrocéder les terrains, selon la Loi sur l'expropriation, il doit les offrir aux propriétaires qui ont été expropriés en 1972, au départ, en premier choix.

M. NORMAND GAUTHIER :

4150 Juste pour compléter, on dit bien, on parle de vocation. Ce que le ministère des Transports dit, c'est qu'il veut conserver la vocation de transport. Le jour où il ne voudra plus faire de transport avec cette emprise-là, il devra rétrocéder, effectivement.

4155 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

D'accord, merci.

LE PRÉSIDENT :

4160 Merci bien.

Écoutez, on est rendu déjà à 10 h 55. J'avais dix personnes d'annoncées; j'en ai cinq de faites. Donc, je ne passerai pas tout le monde, mais je vais accepter un dernier intervenant. 4165 Parce que sans ça, si on mène à minuit, 1 h ce soir, c'est les autres soirs qui vont être handicapés, on ne sera plus capables de continuer. De toute manière, je pense que vous êtes un même milieu qui va finir par poser toutes les questions essentielles. On a déjà un éventail fort impressionnant de questions diverses qui ont été posées jusqu'à maintenant.

4170 Monsieur Stéphane Renaud, s'il vous plaît.

M. STÉPHANE RENAUD :

4175 Oui, monsieur le président, êtes-vous au courant que Transports Canada a des laboratoires dans les environs de l'aéroport d'Ottawa pour faire des analyses des émanations des véhicules?

4180 Moi, ma question, c'est est-ce qu'il serait possible d'avoir plus d'information au sujet de... parce qu'eux autres, ils ont des machines à résonance magnétique, chromatographie spectrale. Ils ont beaucoup de scientifiques qui ont développé au niveau des informations que les fonctionnaires ont pour des listes complètes.

4185 Surtout, là, comme on parle des particules de moins de 10 microns. On sait que le gaz diesel émet beaucoup de ce genre de particules-là. Moi, ce serait de savoir, est-ce qu'on peut y retrouver, mettons, du mercure en suspension ou de la dioxine?

 Puis en deuxième volet, je m'adresse...

4190 **LE PRÉSIDENT :**

 Une minute, on va d'abord aller chercher ça, le mercure en suspension, dioxine. Là, qu'est-ce que vous voulez demander à Transports Canada? Vous m'avez demandé: êtes-vous au courant s'il y a un...

4195 **M. STÉPHANE RENAUD :**

 C'est que...

4200 **LE PRÉSIDENT :**

 Vous allez de l'air à le savoir, vous.

M. STÉPHANE RENAUD :

4205 O.K. Moi, on m'a mentionné que, bien, comme Transports Québec a seulement trois paramètres au sujet des émanations, moi, je sais que, d'après mes recherches personnelles, eux autres en avaient découvert plus de 300 pour le gaz diesel, puis 200...

4210 **LE PRÉSIDENT :**

 On va vérifier ça.

 Alors, vous avez entendu l'intervention de l'intervenant, pouvez-vous nous donner les éléments d'information dont on a besoin.

4215 **M. RÉGENT DICKEY :**

 Alors, monsieur le président, je pense que j'ai répondu un peu à cette question-là en disant que j'étais pour revenir avec les éléments de réponse qui va clarifier cette question-là.

4220 **LE PRÉSIDENT :**

Mais monsieur parle d'un observatoire. Est-ce que vous avez actuellement un observatoire ou...

4225 **M. RÉGENT DICKEY :**

Je ne peux pas dire que je suis au courant ou non. Personnellement, je ne suis pas au courant, mais je sais qu'on a des spécialistes chez nous, à Transports Canada, en environnement, qui sont en train d'étudier ces domaines-là. Donc, je vais référer la question à ces gens-là pour m'assurer d'une bonne réponse.

4230

LE PRÉSIDENT :

Oui, je vous comprends, merci.

4235

Oui, monsieur.

M. STÉPHANE RENAUD :

En deuxième question X j'ai eu le temps d'éplucher un peu les documents que vous avez déjà déposés - je m'adresserais à Anne-Marie Laroche. Ce serait plus de sa spécialité. J'ai vu qu'il y a eu des analyses des eaux souterraines qui ont été faites. J'ai regardé la liste des métaux lourds qui a été faite, oligoéléments. Aussi, j'ai regardé qu'il y a aussi eu des analyses au sujet de traces pétrolifères.

4240

4245

Moi, j'ai remarqué qu'au moins, il y avait le plomb qui était mentionné comme mesure de quantité. Moi, ce qui m'intéresserait le plus, que je trouve qui est manquant, ce serait le mercure, surtout le mercure de méthyle. Puis pour ce qui est des pétrolifères, je n'ai pas pu détecter, au niveau des isomères, la section des dioxines.

4250

LE PRÉSIDENT :

Alors, donc, votre question porte sur les eaux souterraines.

4255 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Bien, moi, ce serait comme, en fin de compte, il y aurait une espèce de relation à long terme, à savoir est-ce que les émanations des véhicules vont, au niveau des poussières en suspension... bien, les gaz, ça se dilue pas mal en haute atmosphère, mais ce serait de savoir
4260 est-ce qu'il va y avoir aussi des contaminations au niveau des eaux souterraines à long terme.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. On va aller vérifier ça. Ce n'est pas madame Laroche qui va vous donner la
4265 réponse parce que, nous autres, on n'est pas des personnes-ressources, on pose des questions.

M. STÉPHANE RENAUD :

4270 D'accord. Bien, c'est en regardant le...

LE PRÉSIDENT :

Madame Laroche va peut-être poser des questions au ministère des Transports.

4275

Alors, ministère des Transports, est-ce que vous avez étudié l'impact possible d'une route sur les eaux souterraines dans les paramètres que monsieur évoque: métaux lourds, plomb, mercure, méthyle mercure et autres? Oui.

4280 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Non, monsieur le président. En fait, les études de caractérisation des eaux souterraines qui ont été faites, parce qu'il y en a eu, c'était dans le cadre des travaux préparatoires, si on veut, à la construction de l'axe en vue de la décontamination des terrains. Donc, il y a eu une
4285 caractérisation des sols et une caractérisation des eaux souterraines.

Parce que cette emprise-là a déjà fait l'objet d'une utilisation humaine, des garages, des stations-services, des réservoirs d'essence en tout genre, alors préalablement aux travaux, il y a eu des campagnes pour caractériser les déchets, localiser ces structures-là, et vérifier si ces
4290 structures-là contaminaient et les sols et les eaux souterraines. Donc, c'est dans ce sens-là que les...

LE PRÉSIDENT :

4295 Allons voir les paramètres qu'il a quand même évoqués. Dans les caractérisations des eaux souterraines actuelles, est-ce que vous avez trouvé des éléments dont il parle: du plomb, du mercure, méthyle mercure, etc.?

M. NORMAND GAUTHIER :

4300

Il faudrait que je vérifie dans les pièces en question.

LE PRÉSIDENT :

4305

Voulez-vous, vous vérifierez et vous me donnerez une réponse demain?

M. NORMAND GAUTHIER :

Oui, d'accord, merci.

4310

LE PRÉSIDENT :

4315 Maintenant, au plan prédictif, la question de monsieur qui est posée, qui est une question légitime, au plan de la prédiction pour le futur, il peut y avoir de la pollution atmosphérique. On en a dit un mot tantôt. Peut-il y avoir une pollution du sol qui amène une pollution des eaux souterraines dans les paramètres qu'il évoque. Est-ce que vous avez là-dessus analysé la possibilité de ça?

M. NORMAND GAUTHIER :

4320

Nous n'avons pas analysé la possibilité de ça. Le principal cas où je verrais des possibilités de contamination du sol et éventuellement des eaux souterraines, c'est en cas de déversement, par exemple, d'un déversement accidentel, donc lors d'une urgence.

LE PRÉSIDENT :

4325

Vous en avez aussi des éléments à propos des sels de déglacage, si ma mémoire est bonne.

M. NORMAND GAUTHIER :

4330

Voulez-vous préciser? Des éléments?

4335 **LE PRÉSIDENT :**

Des risques de pollution potentielle ou de modification du milieu par l'utilisation de sels de déglçage, de chlorure, qui pourraient modifier l'environnement, éventuellement polluer des nappes.

4340

M. NORMAND GAUTHIER :

Oui, effectivement, c'est un effet connu et documenté. D'ailleurs, le gouvernement fédéral a lancé une réflexion à ce sujet-là et le ministère des Transports aussi est en train de participer à la consultation que le gouvernement fédéral fait sur cette question-là et de mettre en place son programme de gestion des sels de déglçage.

4345

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que là-dessus, vous avez pris des décisions, par exemple, de ne pas utiliser de sels de déglçage dans la section de la route qui traverse le parc?

4350

M. NORMAND GAUTHIER :

Jusqu'à maintenant, non.

4355

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que cela est envisagé?

4360

M. NORMAND GAUTHIER :

Jusqu'à maintenant, on n'a pas de facteurs qui nous indiqueraient que ça serait utile ou nécessaire. Premièrement, le point le plus important, c'est qu'il n'y a pas d'utilisateurs des eaux souterraines, d'utilisateurs humains s'entend, là. Ce n'est pas comme s'il y avait des puits de résidences isolées ou bien des puits municipaux ou des zones de recharge d'aquifère. Tout le monde, tous les habitants sont desservis par des réseaux.

4365

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez une étude hydrogéologique sur l'état des aquifères et de la...

4370

M. NORMAND GAUTHIER :

4375

Les prises d'eau sont en rivière, je crois. Il faut que je vérifie quel est l'état d'approvisionnement en eau des résidents de la Ville de Hull et d'Aylmer. Je regrette, je n'ai pas l'information.

4380 **LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que vous m'avez dit: *Il n'y a pas de risque sur l'aquifère.+ Alors, à ce moment-là, je suis obligé de vous demander quelles sont les études vous avez sur la formation des aquifères. Parce que s'il y a une recharge d'aquifère et qu'il y a une pollution de l'eau souterraine, on peut retrouver cette pollution-là ailleurs, ensuite.

4385

M. NORMAND GAUTHIER :

Je m'excuse. C'est parce que j'ai sauté une étape dans mon raisonnement. C'est que comme il n'y a pas non plus d'utilisateurs d'aquifère, pour moi, la question était, disons, d'importance mineure.

4390

M. PIERRE LAFLAMME :

Monsieur le président...

4395

LE PRÉSIDENT :

Oui.

4400

M. PIERRE LAFLAMME :

... il y a quelqu'un du ministère des Transports qui voudrait compléter la réponse. Monsieur Yves Boutin.

4405

M. YVES BOUTIN :

Bonsoir! Au niveau de...

4410 **LE PRÉSIDENT :**

Rappelez-moi votre nom pour qu'on ne se confonde pas.

4415 **M. YVES BOUTIN :**

Yves Boutin.

4420 **LE PRÉSIDENT :**

Yves Boutin, oui.

M. YVES BOUTIN :
4425

Ministère des Transports. Au niveau de l'aquifère dans le secteur urbain, la caractérisation s'est basée sur la politique du ministère de l'Environnement pour caractériser les terrains. On a tenté de caractériser l'aquifère pour éventuellement peut-être trouver si les hydrocarbures seraient en phase libre dans cette aquifère-là, pour décontaminer, ce qui n'a pas été trouvé avec les résultats d'analyse.

4430

Au niveau du parc, il n'y a pas d'étude hydrogéologique qui a été faite parce que les puits d'eau potable les plus près sont situés à la limite d'Aylmer, dans les secteurs un peu plus agricoles. Il n'y en a pas dans le secteur du parc.

4435

Et un autre document du Ministère sur les nappes aquifères, la protection des nappes aquifères, va demander une étude hydrogéologique surtout pour un secteur sensible. Si on peut, mettons, assécher un milieu humide par le fait qu'on construit la route, qu'on draine des milieux; ce qui n'est pas actuellement le cas du projet.

4440 **LE PRÉSIDENT :**

Vous n'avez pas de données, par ailleurs, qui montreraient qu'il y aurait une contamination de certains aquifères du parc avec les utilisateurs agricoles d'Aylmer.

4445 **M. YVES BOUTIN :**

Non. Selon ce qu'on peut connaître, l'aquifère va se déplacer vers la rivière de l'Outaouais, donc vers le milieu urbain.

4450 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Ça va?

M. STÉPHANE RENAUD :
4455

Oui, c'est bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

4460 Un instant, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4465 Avez-vous fait une étude de sol et d'eau souterraine pour la section de l'ancien dépotoir?

M. YVES BOUTIN :

Non. Ça, c'est sur le territoire de la Capitale nationale, le parc.

4470 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais vu que vous avez vos bretelles qui s'en viennent tout près, est-ce qu'il va y avoir une étude qui va être faite éventuellement ou si...

4475 **M. YVES BOUTIN :**

Oui. Et tous les travaux sont faits en conformité avec la politique du ministère de l'Environnement, et éventuellement si on doit construire sur un dépotoir, en fonction de leur procédure d'analyse de risques.

4480 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4485 L'autre question que j'avais, c'est par rapport aux eaux souterraines. Est-ce que ces eaux-là alimentent dans le parc? Est-ce qu'elles alimentent le ruisseau Moore et le ruisseau des Fées?

M. YVES BOUTIN :

C'est possible, oui.

4490 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, actuellement, vous n'avez pas d'étude qui démontre -- vous n'avez rien là-dessus, si je comprends bien?

4495 **M. YVES BOUTIN :**

Non, pas d'étude hydrogéologique.

4500 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Laroche.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

4505

Juste une question par rapport aux eaux souterraines. Est-ce que vous connaissez le niveau dans le parc de l'eau souterraine?

M. YVES BOUTIN :

4510

Non, il n'y a pas de puits qui a été foré dans le parc pour mesurer le niveau de la nappe phréatique.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

4515

Aucunement. Merci.

LE PRÉSIDENT :

4520

On va vérifier la même donnée. Est-ce que vous avez des données à la Capitale nationale là-dessus, sur le niveau des eaux souterraines dans le parc, s'il vous plaît?

M. PIERRE DUBÉ :

4525

Je vais demander à ma collègue de venir répondre à la question. Madame Simonyi.

LE PRÉSIDENT :

Oui, madame, s'il vous plaît.

4530

Mme GABRIELLE SIMONYI :

Oui, bonjour! Gabrielle Simonyi. Je vais juste vous dire qu'on pourrait déposer. Il y a une étude qui a été faite X je ne me rappelle plus en quelle année X au début des années 90 sur le dépotoir en question. Alors, à ce moment-là, je pense qu'on pourrait avoir l'information sur les niveaux d'eau souterraine et la qualité des sols.

4535

LE PRÉSIDENT :

4540

Est-ce que vous disposez d'études hydrographiques?

Mme GABRIELLE SIMONYI :

4545 C'est la seule étude qui me vient à l'esprit, qui a été faite dans le secteur, qui pourrait avoir des données sur la qualité des sols puis la qualité de l'eau souterraine. Je n'en connais pas d'autres.

LE PRÉSIDENT :

4550 Très bien. Merci, madame.
Ça va?

M. STÉPHANE RENAUD :

4555 Bien, comme je ne suis pas au courant de la provenance des sels, si les sels épandus sont déjà de provenance de sels de mer ou quoi que ce soit, s'il y aurait des métaux à l'intérieur, puis je sais que l'écologie dans le secteur... moi, j'aimerais ça que, si possible, l'eau qui fond avec le sel serait peut-être détournée un petit peu plus loin avant de tomber directement dans le ruisseau comme tel, parce que l'écologie est assez spéciale dans ce coin-là. Mais à part de ça, je n'ai pas d'autres...
4560

LE PRÉSIDENT :

4565 Merci. On va aller vérifier ça pareil. Est-ce qu'il y a des mesures de captation, dans l'éventualité d'utilisation de sels de déglçage, est-ce qu'il y a des mesures de précaution particulières qui seraient prévues?

M. NORMAND GAUTHIER :

4570 Au niveau de la traversée du ruisseau des Fées, monsieur le président, il est prévu que le drainage de la structure X je vais l'appeler pont parce que, selon moi, on traverse une rivière, il y en a qui disent plus viaduc X ce drainage-là soit fermé, c'est-à-dire qu'on va capter toutes les eaux qui vont tomber sur la chaussée et les eaux de fonte, et qui vont être amenées dans la partie urbaine du projet pour être captées par le réseau de traitement de la municipalité et de la
4575 Communauté urbaine.

LE PRÉSIDENT :

4580 C'est-à-dire qu'elles seraient captées puis elles seraient envoyées dans quoi? Dans un réseau pluvial?

M. NORMAND GAUTHIER :

4585 Réseau pluvial.

LE PRÉSIDENT :

4590 Et ce réseau pluvial est-il relié à l'usine d'épuration ou s'il est renvoyé directement au cours d'eau comme un trop-plein?

M. NORMAND GAUTHIER :

4595 Je vais laisser l'ingénieur répondre.

M. JORDAN BELOVSKI :

4600 Il n'est pas relié à une usine d'épuration, mais il est relié à des structures spéciales où les sédimentations sont captées, qui sont prévues, qui ne sont pas construites mais que la Ville de Hull, qui est le maître d'oeuvre de ces réseaux-là, les exige déjà et les a exigées au Ministère pour le projet du boulevard Saint-Laurent, qui était la partie qui était déjà construite. Et il y en a encore un qui est prévu sur ce même réseau-là.

LE PRÉSIDENT :

4605 C'est une forme de bassin de rétention?

M. JORDAN BELOVSKI :

4610 Ce n'est pas une forme de bassin de rétention, mais c'est comme X le terme m'échappe à ce moment-là X mais c'est comme un énorme regard avec un système spécial de fonctionnement à l'intérieur et qui doit être nettoyé à chaque, je ne sais pas, chaque mois, par exemple. Tout ce qui est comme sédimentation et comme polluant est capté au fond de ce type de structure.

4615

LE PRÉSIDENT :

Pourriez-vous vérifier le terme exact et nous le redire?

4620 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Absolument, oui.

4625 **LE PRÉSIDENT :**

Parce qu'il y a des petits éléments là-dessus.
Monsieur Dériger, s'il vous plaît.

4630 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Dans l'étude d'impact, dans le *Rapport d'évaluation environnementale*, le PR-3, à la page 144, vous dites que:

4635 *L'exutoire principal...*

- en parlant du drainage -

... est le ruisseau Moore pour la partie ouest et le ruisseau des Fées ou le ruisseau de la Brasserie pour la partie est.

4640 Est-ce que c'est bien ça?

M. JORDAN BELOVSKI :

4645 Oui, oui, ce sont les trois ruisseaux. Mais le profil de l'autoroute, du boulevard dans le parc est fait de sorte...

LE PRÉSIDENT :

4650 Ce n'est pas moi qui ai dit autoroute là. Je vous signale ça, là.

M. JORDAN BELOVSKI :

4655 Bon, parce que quand même, dans le parc, on a le profil transversal d'une autoroute mais on l'appelle boulevard. Mais dans la partie urbaine, ça reste un boulevard, effectivement. Ça n'a rien à voir avec les autoroutes. Mais le viaduc comme tel, le profil est lui qui amène les eaux, qui capte les eaux pluviales et les amène dans le réseau de la ville, mais le reste, c'est un drainage ouvert, ce sont des accotements.

4660 Alors, principalement, ce sont les mesures prévues de captage du sel standard qui sont avec les nouvelles normes en vigueur.

LE PRÉSIDENT :

4665 Alors, on va arrêter là-dessus ce soir. On se retrouve X vous remarquerez que je commence à l'heure, j'essaie de finir à l'heure X 2 h, demain après-midi, et on recommence. Merci, bonne nuit.

4670 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

ET, J'AI SIGNÉ:

4675

LISE MAISONNEUVE, s.o.