

**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 2**

Séance tenue le 20 mars 2001, à 14 h  
Église Saint-Jean-Bosco  
20, rue Booth  
Hull

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 20 MARS 2001 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
MADELEINE DESLOGES .....	11
JEAN LANGLOIS.....	22
REPRISE DE LA SÉANCE .....	24
DIANE THIBAUDEAU .....	40
IAN HUGGETT.....	61
LIONEL DEMERS.....	72
NICOLE DESROCHES .....	86
GÉRARD DESJARDINS .....	96
STÉPHANE RENAUD.....	110

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT:

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

10 Alors, hier soir, donc, nous avons ouvert l'audience avec une série d'interventions de gens qui étaient des requérants d'audience; ensuite, le ministère des Transports a présenté son projet de manière très rapide, très simple, et le questionnement est commencé, nous allons donc poursuivre ce questionnement.

15 Je vous rappelle les règles du jeu. Pour venir poser des questions, vous vous inscrivez auprès du secrétariat, à l'arrière; je prendrai les interventions dans l'ordre d'inscription. Nous vous donnons droit à deux questions et, comme vous avez vu, une question permet souvent un certain nombre d'échanges assez substantiels. Ne soyez pas surpris qu'à la première fois, toute l'information ne sorte pas ou toute la question ne soit pas discutée en profondeur, on revient d'une manière itérative, on revient sur les mêmes sujets et, tranquillement, l'analyse du projet X  
20 ce qu'on appelle l'enquête X se fait, grâce aux ressources des différents ministères présents, pour nous permettre à tout le monde de mieux comprendre et de mieux saisir les différents aspects du projet.

25 Il arrive parfois qu'on utilise des mots techniques dont la compréhension échappe. Si vous êtes au moment de l'interrogatoire, ne vous gênez pas pour dire: à propos, ça veut dire quoi, tel terme? Il n'y a pas de honte à ça, on apprend ensemble et il est normal que le vocabulaire technique doive être démystifié et ajusté.

30 Hier, en cours de réunion, nous avons demandé un certain nombre de documents aux différents ministères présents, alors je vais d'abord vérifier ça. Ensuite, j'aurai une petite question à poser au représentant de la Ville de Hull et, ensuite, je procéderai à l'écoute des questions de la part des gens qui se sont inscrits.

35 Alors, à la Capitale nationale, nous avons demandé deux choses hier: le dépôt de votre document de vision, l'exercice de vision, vous me l'aviez promis, est-ce que vous avez pu le déposer?

### M. PIERRE DUBÉ :

40 Oui, monsieur le président, chose promise chose due, alors oui, je n'ai pas les copies avec moi parce que ma collègue les apporte, mais on va le déposer.

J'aimerais préciser aussi qu'on va déposer d'autres documents, le concept et le plan de la capitale du Canada qui a été approuvé par Commission en 1999.

45

**LE PRÉSIDENT :**

Juste quand vous apportez des documents, vous les déposez auprès du secrétariat, auprès de madame Marchand en arrière.

50

Également, il était question de l'estimation du trafic pour la justification des bretelles pour la promenade de la Gatineau.

**M. PIERRE DUBÉ :**

55

Il s'agit de l'étude de circulation de Roche Deluc qui a été réalisée en juillet 2000.

**LE PRÉSIDENT :**

60

2000.

**M. PIERRE DUBÉ :**

65

C'est le seul document, je pense qu'il fait déjà partie, il a déjà été déposé, à ma connaissance.

**LE PRÉSIDENT :**

70

Non, il n'a pas été déposé encore. Déposez-le, s'il vous plaît, puisque c'est vous qui étiez propriétaire de l'étude.

**M. PIERRE DUBÉ :**

75

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

80

Merci. Au ministère des Transports, vous avez parlé, hier, d'un Plan de mesure de la gestion de la demande. Est-ce qu'il y a une étude particulière sur ce point-là ou si c'est compris d'une manière globale dans votre rapport de 96?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

85 Il y a un chapitre qui traite des mesures de gestion de la demande dans le *Plan de*  
*transport* de 1996, effectivement. Suite à ça, il y a un comité qui a été formé, qui regroupe des  
spécialistes des deux côtés des rives de l'Outaouais, soit Ontario et Québec, dans le sens qu'il  
y a des représentants de la MRCO, la Municipalité régionale Ottawa-Carleton, qui est  
maintenant la nouvelle ville d'Ottawa, il y a un représentant de la CCN, de la STO et puis du  
90 ministère des Transports.

Il y a une étude qui avait été faite dans les années peut-être 97, 98, je ne me souviens  
pas exactement. Cette étude-là avait été faite par une firme et puis il y a des mesures qui  
avaient été recommandées. Nous ne l'avons pas présentement en main, mais elle pourrait être  
95 déposée.

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît, tout au moins le chapitre sur la gestion de la demande, qui est une chose  
100 assez fondamentale et c'est intéressant puisque là c'est de la planification sur l'ensemble du  
territoire. Merci.

On a discuté hier, ministère des Transports, on vous a demandé s'il y avait des données  
de mesure sur le mercure et le plomb dans les eaux souterraines; est-ce qu'il existe une étude  
105 là-dessus ou des relevés là-dessus dont vous pouvez disposer?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

Monsieur le président, la question, d'après mes notes, portait sur le mercure et les  
110 dioxines dans l'eau souterraine?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, il a aussi été question du plomb, l'intervenant avait évoqué le plomb également.  
115

**M. NORMAND GAUTHIER :**

Je vais au moins répondre pour les deux premiers.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, très bien.  
120

125 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Alors, pour ce qui est des dioxines, les dioxines sont des produits qui proviennent de la combustion imparfaite à haute température de produits de plastique ou de BPC. Donc, l'usage routier n'est pas une source de ces produits-là, que ce soit par la combustion des moteurs ou bien par les produits qu'on utilise pour l'entretien. Donc, ce n'est pas une source.

130 L'autre chose, en ce qui concerne le mercure, la principale source serait potentiellement les fondants qu'on utilise, qu'on répand dans l'environnement, toujours dans le but là de contaminer les eaux souterraines.

135 Alors, vérification faite dans un document publié par Environnement Canada et Santé Canada, il n'y a pas, le mercure ne constitue pas un élément présent dans le sel utilisé comme fondant sur les routes. Je peux vous donner la référence complète du document auquel je fais référence.

140 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît.

145 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Alors, c'est un document qui porte la mention *Ébauche pour commentaires du public*, publié en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* en 1999 et il fait partie de la liste des substances d'intérêt prioritaire, *Rapport d'évaluation - Sel de voirie*, donc publié par Environnement Canada et Santé Canada en août 2000.

150 Monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

155 Oui, je vous en prie.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

160 Un complément qui me vient comme ça sur le plomb; depuis qu'on utilise l'essence sans plomb, le plomb est de moins en moins considéré comme une préoccupation environnementale et, aussi, par rapport aux analyses chimiques qui ont été faites dans l'emprise pour la caractérisation des eaux souterraines, dans le cadre des travaux de caractérisation en vue de la décontamination dont je vous ai parlé hier, les résultats d'analyses mentionnent que la concentration en plomb est inférieure à la limite, est inférieure à 10 microgrammes par litre, qui correspond à la plage A du ministère de l'Environnement, donc la plage de contamination la plus faible, si on veut.

165

**LE PRÉSIDENT :**

170

Très bien, merci. Toujours auprès de Transports Canada, est-ce que vous avez des informations sur ce qu'on a évoqué hier, le bassin de décantation des eaux acheminées vers le réseau d'interception. Monsieur Belovski?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

175

Oui, monsieur le président, ça m'est arrivé tout de suite après la session hier...

**LE PRÉSIDENT :**

180

Ça arrive des fois!

**M. JORDAN BELOVSKI :**

185

... au moment où je me suis détendu, probablement. Donc, ce qui est prévu, la structure s'appelle *stormsepter* et ça représente un petit peu comme les regards et les puisards...

**LE PRÉSIDENT :**

190

Répétez-moi la structure?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

195

C'est un nom anglais...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

200

... *stormsepter*.

**LE PRÉSIDENT :**

205

*Stormsepter*, intercepteur d'orage au plan littéral si on veut, là.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

210

Si vous voulez.

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, très bien.

215

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Et ça représente une structure qui est quelquefois plus grande que la structure d'un regard ordinaire, et le coût de ces *stormsepter*, par rapport au coût des regards qui sont de l'ordre de 3 à 5000 \$, le coût de *stormsepter* c'est de l'ordre de 30 à 50 000 \$. Et ça, c'est déjà prévu, il y en a un qui est en place...

220

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

225

**M. JORDAN BELOVSKI :**

... il y en a un autre qui est prévu, puis ce sont les structures pour l'instant, donc...

230

**LE PRÉSIDENT :**

On comprend que c'est surdimensionné, mais ça fait quoi comme traitement? Ça permet d'accueillir un excès d'eau de manière subite, mais est-ce que...

235

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Non, ça n'a rien à voir avec l'eau.

240

**LE PRÉSIDENT :**

Non?

245

**M. JORDAN BELOVSKI :**

C'est une structure qui capte les sédimentations et les huiles qui s'écoulent dans les égouts.

250 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

255 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Surtout l'huile des véhicules, on sait qu'il y a plusieurs véhicules qui ne sont pas tout à fait corrects.

260 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Et à ce moment-là, de temps en temps, vous allez les cueillir dans cet intercepteur et, là, vous les traitez comme un déchet?

265 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Exactement, c'est environ une fois à chaque deux mois, ça dépend de l'endroit, même plus que ça, que la Ville qui est supposée d'entretenir ces structures-là doit aller les vider.

270 **LE PRÉSIDENT :**

C'est la Ville qui les traite.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

275 C'est la Ville de Hull.

**LE PRÉSIDENT :**

280 Alors, comme j'ai un représentant de la Ville de Hull, je vais aller la chercher tantôt. Oui, monsieur Laflamme?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

285 Dans le cas présent, étant donné que l'axe McConnell X Laramée va être construit par le ministère des Transports, va être sous la gestion du ministère des Transports, bien, c'est lui qui devrait assumer l'entretien de ces équipements-là. Il peut le faire par le biais de ses employés ou il peut le faire par un contrat qu'il peut octroyer à la Ville, mais c'est le ministère des Transports qui en est responsable, étant donné qu'il est responsable de l'axe.

290

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, cette forme d'interception-là ne sera pas encore rendue dans les équipements de la Ville à ce moment-là, au moment où c'est recueilli.

295

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Non. Ceux qui vont être installés dans le cadre de la construction du projet de l'axe McConnell X Laramée par le ministère des Transports seront à l'entretien du ministère des Transports. S'il y en a d'autres sur, exemple, Saint-Laurent, dont la gestion est à la Ville, ceux-là sont la responsabilité de la Ville.

300

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci.

305

À la Commission de la capitale nationale, s'il vous plaît, il était question hier d'une étude d'impact sur la circulation de l'échangeur proposé. Je vous avais demandé quelle est la quantité, la proportion de gens qui pouvaient transiter d'une place à l'autre pour accéder au parc; est-ce que vous avez des données là-dessus?

310

**M. PIERRE DUBÉ :**

Monsieur le président, malheureusement l'étude qu'on a réalisée ne couvrait pas cet élément-là, donc je ne suis pas en mesure de vous donner...

315

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

320

**M. PIERRE DUBÉ :**

... de pourcentage sur la circulation de transit.

**LE PRÉSIDENT :**

325

Maintenant, vous m'aviez parlé d'une étude de la qualité des sols à propos du dépotoir, je pense...

**M. PIERRE DUBÉ :**

330

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

335 ... dans le voisinage du dépotoir?

**M. PIERRE DUBÉ :**

340 Effectivement, il s'agit d'une étude réalisée par Consor en novembre 93. Nous avons retrouvé le document, il est en impression, mais malheureusement on a dû évacuer le building cet après-midi, donc je doute que ce soit fait cet après-midi.

**LE PRÉSIDENT :**

345 Vous avez évacué votre building?

**M. PIERRE DUBÉ :**

Voilà!

350

**LE PRÉSIDENT :**

355 Bon. Je ne ferai pas d'enquête sur l'évacuation du building, ça sortirait des prérogatives de la Commission. Merci, j'espère que vous pourrez retrouver vos locaux dans les meilleurs délais.

360 Alors, je demanderai au représentant de la Ville de Hull, la Ville de Hull nous a signifié sa présence à l'audience, monsieur Paul-André Roy, s'il vous plaît, si vous voulez venir vous asseoir. Bonjour! j'avais une question que je voulais vous poser hier. Est-ce que vous avez des statistiques sur les contraventions données par vos policiers sur des excès de vitesse dans les zones de 50 et moins.

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

365 D'accord, monsieur le président. La demande de votre question a été transmise au Service de police...

**LE PRÉSIDENT :**

370 Oui?

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

375 ... et je me suis assuré ce matin qu'elle avait été traitée, et les réponses pourront suivre probablement demain, lors de la prochaine journée d'audience.

**LE PRÉSIDENT :**

380 Très bien.

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

385 L'exemple X si vous permettez juste un commentaire là-dessus X l'exemple peut-être le plus rapproché, équivalent ou semblable aux aménagements proposés, ce serait dans l'axe du boulevard Saint-Raymond où on a une zone de transition, une zone où la vitesse légale autorisée est de 80 kilomètres/heure, à l'ouest, à l'ouest du boulevard Cité des Jeunes, alors qu'on passe à une zone de 50 kilomètres/heure à l'est du boulevard Cité des Jeunes, toujours sur Saint-Raymond, bien sûr.

390

Alors, il y a effectivement un cas où on a une zone de transition qui est temporisée par la présence d'un feu de circulation au carrefour des boulevard Saint-Raymond et boulevard Cité des Jeunes. Alors, c'est l'exemple qu'on pourra vous amener dans les jours qui viennent.

395

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est un coin qui est payant pour la Ville de Hull?

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

400

Malheureusement, je ne saurais vous dire, monsieur le président, je ne suis pas au courant.

**LE PRÉSIDENT :**

405

On aura les informations demain.

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

410

D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

415

Merci, monsieur Roy.

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

Je vous en prie.

420 **LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez retourner à votre chaise; quand on aura besoin de vous, je vous ferai signe. Merci.

425 Alors, j'invite madame Madeleine Desloges, s'il vous plaît, à venir poser ses questions. Asseyez-vous, madame.

430 Juste avant, j'ai une petite information que je dois donner à l'assemblée aussi. J'ai annoncé deux discussions thématiques plus approfondies, l'une mercredi soir sur les questions de sécurité, notamment toute la question du transit du trafic dans les carrefours giratoires.

435 J'ai annoncé aussi une discussion plus approfondie sur le bruit; je l'avais annoncée pour jeudi après-midi, mais j'ai eu des représentations de différentes personnes qui ont dit: l'après-midi, les citoyens sont plus difficilement disponibles et c'est une question cruciale pour les gens du coin. Alors, j'ai accepté de la reporter à jeudi soir.

440 Bon, pourquoi si tard? C'est parce que ça n'était que le jeudi que les experts du ministère des Transports étaient disponibles et, je pense que quand on prend une discussion de fond, il faut vraiment bien s'assurer que les meilleures personnes-ressources soient là.

445 C'est malheureux que ça arrive si tard dans le processus de l'audience, mais il fallait l'avoir et, quant à l'avoir jeudi après-midi, c'est mieux de l'avoir jeudi soir pour que les gens puissent y être. Alors, c'est la décision qu'on a prise en souhaitant que ce soit la meilleure décision en la circonstance.

Madame Desloges, je vous écoute.

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

450 Comme vous savez, je demeure dans le quartier Wright sur la rue Berri puis je vais avoir à subir les effets du projet routier.

455 Ma question porte sur le rapport d'impact qui a été préparé par le promoteur. Quand on suit la paperasse, on peut voir qu'il y a eu un rapport qui a été déposé, ensuite qui était censé être selon la directive de septembre; ensuite, il y a eu des questions et commentaires sur le rapport, il y a eu des réponses de la part du promoteur.

460 Là, on commence à perdre le fil de comment ça fonctionne, c'est que quand il y a eu l'avis de recevabilité, l'avis de recevabilité, j'ai vérifié d'autres projets qui sont subis au processus du BAPE et, habituellement, l'avis de recevabilité à savoir si le rapport d'impact est recevable ou non, c'est à peu près deux, trois lignes maximum.

465 On s'est permis de nous donner trois paragraphes qui expliquaient que le rapport d'impact, il n'était pas complet, qu'il y avait encore des questions à répondre puis des demandes supplémentaires qui n'avaient pas été rencontrées, et puis je lis la ligne qui est spécifique, qui dit :

470 *Rendre publics les documents déposés, mais demander au promoteur de fournir des réponses additionnelles avant le début d'une éventuelle audience publique.*

475 Alors, si je comprends bien, on est dans le processus de l'audience publique. Il y a eu, depuis que la période d'information a commencé le 6 de février, des précisions sur l'avis de recevabilité. Ensuite, le MTQ a donné des réponses. Moi, je ne suis pas une experte, mais dans les 12 pages que j'ai vues, il me semble que tout n'a pas été couvert.

480 Alors, ma question est: à qui relève la responsabilité de s'assurer que le rapport d'impact est complet, c'est-à-dire qu'à ce moment-là, les membres de la Commission, vous, le public, puis éventuellement le ministre de l'Environnement peut se faire une décision arrêtée, qui a la responsabilité de s'assurer que c'est complet.

485 Puis quand on dit *demander*, là ça veut tu dire : si ça vous tente, vous le donnez, c'est correct, sinon, bien on va passer à côté puis on va procéder pareil, ou s'il y a vraiment des dents dans *demander*. Alors, c'est la première partie de ma question.

**LE PRÉSIDENT :**

490 Très bien, madame. Alors, on va se retourner vers le ministère de l'Environnement, vous comme moi, là-dessus, on ne peut pas grand-chose, c'est une procédure administrative...

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

495 Je comprends.

**LE PRÉSIDENT :**

... qui est gérée à l'intérieur du gouvernement et le responsable du cheminement de l'étude d'impact, c'est le ministère de l'Environnement.

500

Alors on va demander au ministère de l'Environnement quelles ont été les étapes franchies et comment, est-ce qu'il y a des circonstances particulières dans la recevabilité de l'actuel dossier. Monsieur Mailhot, s'il vous plaît.

505

**M. MICHEL MAILHOT :**

Bonjour, monsieur le président. Bon, comme madame l'a mentionné, effectivement, dans l'ordre, il y a eu effectivement un rapport sur l'évaluation environnementale produite par le ministère des Transports; il y a eu une série de questions et commentaires qui a été effectivement envoyée au mois de novembre.

510

On a eu des réponses à ces questions et commentaires-là au mois de décembre et, effectivement, il y a eu un document intitulé *Avis sur la recevabilité* qui a été produit en janvier où, comme madame l'a mentionné, il a été question d'un certain nombre de points qui étaient manquants.

515

Le dossier a effectivement été rendu public par le ministre, c'est le ministre qui a la responsabilité de rendre public le dossier. Donc, le dossier a donné mandat au BAPE de rendre public, effectivement, l'étude d'impact et les autres documents et d'entreprendre, donc, la période d'information.

520

On a eu à préciser, effectivement, les questions, si on peut dire, qui étaient dans l'avis sur la recevabilité, d'où un autre document de support qui s'appelait *Précisions sur l'avis sur la recevabilité* et qui était accompagné des documents, des avis que différents ministères consultés dans notre procédure avaient fournis.

525

Donc, tant que l'étude n'était pas comme telle publique, ces avis-là, on ne les rendait pas non plus publics là.

530

Donc, l'ensemble des questions, si on peut dire, ont été rendues publiques à ce moment-là et on a eu aussi, par la même occasion, les avis des ministères fédéraux en question.

535

Donc, évidemment, il y a eu aussi des demandes d'audience publique, comme le président l'a mentionné hier, et le ministre, suite aux demandes d'audience publique fournies, a décidé effectivement de donner mandat au BAPE de tenir les présentes audiences publiques.

C'est la façon que ça a procédé, c'est le ministre qui est responsable, effectivement, des différentes procédures.

540

**LE PRÉSIDENT :**

Pouvez-vous me dire à quelle date l'avis de projet pour la directive -- la directive a été émise quand?

545

**M. MICHEL MAILHOT :**

Bien, je peux vous dire que la directive comme telle est datée de septembre 2000, mais j'ai sans doute la date comme telle. Elle n'est pas tellement loin, là.

550

**LE PRÉSIDENT :**

C'est parce qu'une des choses surprenantes, évidemment, c'est que le rapport d'impact qui est du 20 juin, il précède la directive, paradoxalement...

555

**M. MICHEL MAILHOT :**

Effectivement.

560

**LE PRÉSIDENT :**

... parce qu'à ce moment-là, le Ministère estimait qu'il avait déjà une autorisation du Conseil des ministres et que donc, il présentait des informations supplémentaires pour la modification du décret, mais n'estimait pas qu'il s'agissait d'un nouveau projet. C'est bien ça qui s'est produit?

565

**M. MICHEL MAILHOT :**

Effectivement, monsieur le président, c'est que ça a débuté par une demande de modification de décret et c'est, en fait, le 28 juin que le ministère des Transports a fait une demande de modification du décret 1446-92, donc le décret qui, effectivement, autorisait un projet qui était encaissé. Donc, c'est de cette façon-là qu'a débuté, si on peut dire, la nouvelle procédure et ces documents-là, plutôt cette demande était accompagnée d'un certain nombre de documents, dont celui dont vous avez parlé, qui est en fait l'étude d'impact qu'on pourrait résumer.

575

**LE PRÉSIDENT :**

580           Parce que, règle générale, il est assez rare qu'un promoteur vous arrive avec une étude d'impact avant même d'avoir eu la directive.

**M. MICHEL MAILHOT :**

585           Effectivement, c'est assez rare, mais c'est déjà arrivé.

**LE PRÉSIDENT :**

590           C'est déjà arrivé. Bon. Alors, une fois que le document pour demander la modification du décret vous est arrivé, vous avez considéré cela comme un nouveau projet et vous avez émis la directive.

**M. MICHEL MAILHOT :**

595           Oui, effectivement, c'est que ça a été seulement... j'ai la date sous les yeux, le 29 septembre...

**LE PRÉSIDENT :**

600           29 septembre.

**M. MICHEL MAILHOT :**

605           ... que le ministère de l'Environnement a pris la décision, a envoyé, en fait, une lettre au ministère des Transports, l'avisant qu'il s'agissait non pas d'une modification du décret mais d'un nouveau projet, et que la demande de modification de décret était considérée comme l'avis de projet, tel que c'est demandé dans la procédure. La première étape est habituellement l'avis de projet, donc, il a été considéré que c'était l'avis de projet.

610           **LE PRÉSIDENT :**

615           Maintenant, la question de madame porte d'une manière plus particulière sur l'avis de recevabilité. D'ordinaire, dans un dossier d'un autre genre, l'avis de recevabilité est donné après qu'il y ait eu les réponses à l'ensemble des questions qui ont été formulées. Est-ce que je me trompe ou si c'est la manière habituelle de travailler?

**M. MICHEL MAILHOT :**

620           Il faut comprendre qu'il peut y avoir plusieurs avis sur la recevabilité.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

625 **M. MICHEL MAILHOT :**

Évidemment, on nous demande, si on peut dire, les fonctionnaires, de faire rapport régulièrement. Dans un premier cas, on a appelé le document *Questions et commentaires*, dans un deuxième cas, on l'a appelé *Avis sur la recevabilité* et, dans le troisième cas, on l'a appelé *Précisions sur l'avis sur la recevabilité*.

630 Donc, c'est peut-être des termes qui sont là pour effectivement faire la distinction entre les documents, pour ne pas trop mêler déjà le public qui peut s'y perdre, mais il peut y avoir plusieurs avis, ça le dit: *avis sur la recevabilité* et non pas *avis de recevabilité*.

635 Donc, c'est certain qu'on préfère avoir un seul avis sur la recevabilité parce que souvent, lors de la production de l'étude d'impact, il y a des études d'impact préliminaires. Donc, comme je vous mentionnais tout à l'heure, il existe des directives types, comme par exemple pour les projets de routes, dont le ministère des Transports a sûrement copie et que toute personne peut avoir copie X c'est sur les sites Internet, de toute façon, du ministère X et un promoteur pourrait, dès le début, s'inspirer de cette directive-là, commencer son étude d'impact, envoyer son avis de projet avec une ébauche d'étude d'impact à la limite, là.

640 Il pourrait y avoir, à ce moment-là, des discussions entre le Ministère et le promoteur pour améliorer son étude.

645 Donc, plusieurs façons de faire existent. Et, évidemment dans ce cas-ci, ça a été un peu différent de l'habitude, donc on a dû procéder par plusieurs étapes de questionnement.

650 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ces questionnements-là sont terminés?

655 **M. MICHEL MAILHOT :**

Je ne penserais pas.

**LE PRÉSIDENT :**

660 Est-ce que la demande que vous faites au promoteur de vous donner des réponses complémentaires, compléments de réponses, est-ce que c'est selon la bonne volonté du promoteur de répondre ou si cela est impérieux avant qu'une décision administrative, genre autorisation, soit donnée?

665 **M. MICHEL MAILHOT :**

Encore là, c'est que le ministre a une certaine discrétion et là, je ne voudrais pas rentrer dans un débat, là...

670 **LE PRÉSIDENT :**

On n'entrera pas dans le débat puisqu'il y a une poursuite devant les tribunaux. Correct?

**M. MICHEL MAILHOT :**

675

Effectivement, c'est...

**LE PRÉSIDENT :**

680

On n'ira pas là. Je veux juste savoir quand vous avez dit tantôt X et madame Desloges, c'est sa question X est-ce que les questions complémentaires qui sont posées, est-ce que la réponse est libre au ministère des Transports ou si vous estimez, vous, de votre niveau, que cela est indispensable pour la progression du dossier à votre niveau.

685 **M. MICHEL MAILHOT :**

Je vous répondrais en citant peut-être un article de la loi, c'est l'article 31.4. On dit :

690

*Le ministre peut à tout moment demander à l'initiateur du projet de fournir des renseignements, d'approfondir certaines questions ou d'entreprendre certaines recherches qu'il estime nécessaires afin d'évaluer complètement les conséquences sur l'environnement du projet proposé.*

695

Donc, vous comprenez quelle est la discrétion ou le pouvoir du ministre lorsqu'il exerce son pouvoir, évidemment, je crois que...

**LE PRÉSIDENT :**

700

Oui, mais quand vous demandez une question, vous, c'est le ministre qui la demande. La loi ne fait pas la distinction entre le ministre et vous là-dessus. Vous, vous êtes un fonctionnaire. Quand vous posez une question, on peut estimer que c'est ce qui est indiqué par la loi, que c'est le ministre qui demande une information complémentaire.

**M. MICHEL MAILHOT :**

705

Je ne suis pas avocat, je crois que oui, mais... parce qu'on représente, évidemment, habituellement notre ministre et c'est habituellement les autorités qui entérinent, disons, les

positions des fonctionnaires. Comme, par exemple, l'avis sur la recevabilité du mois de janvier a été rendu public uniquement lorsque le ministre l'a décidé.

710

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

715

**M. MICHEL MAILHOT :**

Parce qu'autrement, si ce n'est pas... c'est toujours un avis, je dirais bien, de fonctionnaire et les autorités ont le loisir de faire ce qu'elles veulent à ce niveau-là. C'est le ministre qui décide toujours, finalement, dans la hiérarchie. S'il donne des pouvoirs délégués, c'est son choix, c'est toujours lui qui décide.

720

Donc, lorsqu'on pose des questions, évidemment, il y a une certaine hiérarchie qui entérine ou pas les questions, et c'est dans ce sens-là que là, c'est le ministre qui les pose.

725

Mais à l'ultime limite, c'est toujours le ministre qui va signer. De la même façon qu'il signe lui-même la directive, s'il veut vraiment, si on peut dire, forcer un promoteur, il va textuellement citer sans doute l'article 31.4.

**LE PRÉSIDENT :**

730

Très bien. Et dans le cas du présent dossier, c'est le ministre qui a décidé de rendre le dossier public, pour les raisons qui sont les siennes.

**M. MICHEL MAILHOT :**

735

Effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

740

Très bien.

Est-ce que ça va, madame, sur le niveau -- aller plus loin ce serait difficile puisqu'il y a un procès là-dessus et je n'ai pas à refaire le procès.

745 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

Je comprends.

750 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va?

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

755 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pourrez voir les nuances et les niveaux.

760

Je peux poser une sous-question, si vous voulez. Monsieur Mailhot, est-ce qu'il y a d'autres dossiers semblables dans lesquels l'avis de recevabilité ou les actes relevant de la recevabilité ont été émis avant que toutes les réponses aux questions soient arrivées, à votre connaissance? Y a-t-il d'autres dossiers similaires qui ont été traités?

765

**M. MICHEL MAILHOT :**

Bien, je vous dirais que oui, à ma connaissance, il existe d'autres dossiers, effectivement, où toutes les questions n'ont pas été répondues avant que le dossier soit rendu public. Donc, l'avis sur la recevabilité, à l'occasion, oui, identifie des questions encore qui sont en suspens.

770

**LE PRÉSIDENT :**

775 Très bien, merci.

Ça va, madame?

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

780

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

785 Merci.

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

Maintenant, je passe à ma deuxième question.

790

**LE PRÉSIDENT :**

Mais, oui.

795

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

Alors, comme on est dans le moment et dans la période d'information qui se termine le 23 mars, et la première partie de l'audience, ça serait le temps où habituellement on aurait à prendre connaissance de toute la documentation.

800

Ce que j'essaie de comprendre, moi, puis je me pose cette grosse question-là, c'est que si le 23 mars, toutes les réponses n'ont pas été fournies pour que ça fasse partie de la documentation accessible au public, est-ce que le public va être en mesure d'avoir accès puis être capable de voir ces réponses-là après le 23 mars?

805

Parce qu'on est dans la situation, dans le moment, où on aura à présenter des mémoires, probablement alentour du 24 avril, basés sur une partie des renseignements, sans les avoir complètement.

810

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, c'est une question, madame Desloges, qui arrive dans toutes les audiences parce qu'il est rare que, dans la première partie de l'audience, on ait complètement toutes les réponses à l'audience. Et une des choses qu'on vérifie, à la fin, il y a souvent une liste de questions que les gens ont posées et que la Commission a reçues, et la Commission vérifie à la fermeture de la première partie de l'audience avec le promoteur ou avec les autres ministères concernés, dit à ces gens-là ses attentes sur les documents attendus et on convient de dates.

815

De sorte que quand vous sortez, normalement, il y a un engagement de la part des acteurs de fournir les réponses. Tantôt, j'ai posé des questions, on m'a dit: on va vous revenir demain avec telle réponse. Et, quand je fermerai le 23, je fermerai ça, pour ce qui est des questions qui sont transitées par la Commission.

820

S'il y a d'autres questions qui sont transitées ailleurs par le Ministère, je vais vérifier qu'est-ce qu'il advient. Monsieur Mailhot.

825

**M. MICHEL MAILHOT :**

830

En fait, comme vous le savez, monsieur le président, le 45 jours de période d'information qui est prévu normalement, c'est pour permettre aux gens de s'informer du projet et demander des audiences publiques.

**LE PRÉSIDENT :**

835

Oui, mais le 45 jours, on peut dire qu'il est terminé, il a été abrégé, puisque l'audience est commencée maintenant.

**M. MICHEL MAILHOT :**

840

C'est ça, le 45 jours, il est toujours jusqu'au 23 mars, mais les audiences publiques peuvent commencer après 30 jours. Donc, la période d'audiences publiques fait quand même partie de la consultation publique. Donc le 23 mars, c'est une date qui servait surtout à demander des audiences publiques.

845

Donc, pour le reste, je crois que, monsieur le président, vous pouvez le confirmer, les documents que vous recevez sont installés sur le site Web...

**LE PRÉSIDENT :**

850

Immédiatement rendus publics.

**M. MICHEL MAILHOT :**

855

Aussitôt, donc...

**LE PRÉSIDENT :**

860

Donc, tous les documents qui vont transiter auprès du ministère de l'Environnement ou auprès du Bureau d'audiences, seront automatiquement rendus publics. Correct?

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

865

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

870

Merci, madame.

Monsieur Jean Langlois, s'il vous plaît.

**M. JEAN LANGLOIS :**

875 Bonjour. Mes questions portent surtout sur le parc de la Gatineau et le tronçon qui passe là-dedans. Une première question qui est assez spécifique: est-ce qu'il existe... ou, peut-être de façon plus générale, quel est le contexte dans lequel les routes sont construites dans le parc de la Gatineau?

880 Donc, de façon plus spécifique, est-ce qu'il y a une politique qui indique quel est le niveau de nécessité afin qu'on approuve une route dans le parc de la Gatineau et, peut-être encore plus spécifiquement, est-ce qu'il y a une politique pour limiter ou pour dire essentiellement quand est-ce qu'on va cesser de construire des routes dans le parc?

885 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Alors, manifestement, la question s'adresse à monsieur Dubé. Vous êtes chanceux, vous allez avoir un certain nombre de questions. Alors, monsieur Dubé, dites-moi d'abord est-ce que le parc, est-ce qu'il a un statut? De quelle sorte de parc parle-t-on et de sa catégorie pour la protection ou la conservation?

890

**M. PIERRE DUBÉ :**

895 Monsieur le président, le parc de la Gatineau n'est pas un parc national ni un parc provincial, c'est un parc qui est régi par la Commission -- qui est régi et propriété de la Commission de la capitale nationale, qui elle-même est une agence, une société d'État fédérale, qui est régie par la *Loi sur la capitale nationale*. Donc, est-ce que c'est clair ou...

900 **LE PRÉSIDENT :**

C'est-à-dire que c'est clair et ça ne l'est pas parce que, dites-moi, quand vous le déclarez parc, vous ne le déclarez pas espace vert, vous prenez un mot particulier. Est-ce qu'il y a, à l'intérieur des statuts ou des responsabilités de la Commission de la capitale nationale, est-ce que vous avez un article dans lequel vous définissez quel est ce parc et quel est ce statut que vous lui reconnaissez?

905

**M. PIERRE DUBÉ :**

910 Est-ce que je peux consulter mes collègues?

**LE PRÉSIDENT :**

915 Oh, oui! Vous pouvez consulter votre collègue.

**M. PIERRE DUBÉ :**

920 Je ne veux pas me tromper dans le...

**LE PRÉSIDENT :**

C'est très bien. Alors, je vais vous reformuler cette question-là...

925 **M. PIERRE DUBÉ :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

930

... en une autre question que j'aurai en même temps. Donc, ce que pose monsieur; ensuite, est-ce que vous avez un acte déclaratif sur les routes, quelles sont les routes acceptables ou non acceptables, avez-vous un plan de développement des routes ou de traversées du parc par la route présente ou par d'autres routes? Et il y aura une sous-question

935 là-dessus, c'est la partie plus au sud du parc, est-ce que vous l'envisagez, vous lui envisagez une vocation différente du reste du parc? Au fond, est-ce qu'à l'intérieur du parc, vous avez des plans pour des usages différenciés? Ça va?

**M. PIERRE DUBÉ :**

940

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

945

Alors, je suspends l'audience de deux minutes et je vous donne l'occasion d'aller causer avec votre collègue.

**M. PIERRE DUBÉ :**

950

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

955

Détendez-vous pendant deux minutes, ça va vous faire du bien. Merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

\*\*\*\*\*

(REPRISE DE LA SÉANCE)

960 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Dubé, j'imagine qu'il doit y avoir une carte qui définit le territoire de la capitale nationale?

965 **M. PIERRE DUBÉ :**

Oui, c'est une carte que je n'ai pas en main, mais que je voulais apporter aujourd'hui.

970 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, vous m'en apporterez les copies nécessaires, s'il vous plaît.

**M. PIERRE DUBÉ :**

975 Oui, c'est une carte quand même qui est assez... qui est montée sur un panneau, donc je l'apporterai si...

**LE PRÉSIDENT :**

980 Pas nécessaire de m'apporter le panneau.

**M. PIERRE DUBÉ :**

Oui, O.K.

985

**LE PRÉSIDENT :**

Non, mais si vous avez quelque chose de simple, photocopie...

990 **M. PIERRE DUBÉ :**

Oui, oui.

995

**LE PRÉSIDENT :**

... relativement brève, qui permet de comprendre l'ensemble du territoire que ça couvre.

**M. PIERRE DUBÉ :**

1000 On parle de la région de la capitale nationale, à ce moment-là, qui couvre les deux  
côtés de la rivière...

**LE PRÉSIDENT :**

1005 Oui.

**M. PIERRE DUBÉ :**

... du côté ontarien, du côté québécois.

1010

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

1015 **M. PIERRE DUBÉ :**

Voilà.

**LE PRÉSIDENT :**

1020

Alors, revenons aux questions posées.

**M. PIERRE DUBÉ :**

1025 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, est-ce qu'il y a un statut, d'abord, à la notion de parc de la Gatineau?

1030

**M. PIERRE DUBÉ :**

Je dois revenir sur la question de la *Loi sur la capitale nationale*...

1035 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. PIERRE DUBÉ :**

1040

... qui a été adoptée en 1958 et amendée en 1988, et qui donne le droit à la CCN d'aménager, de gérer des terrains, incluant ceux du parc de la Gatineau. Je peux déposer la loi si vous voulez.

1045 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, je serais intéressé, ça dépend de sa grosseur. Elle est grosse comment?

1050 **M. PIERRE DUBÉ :**

Pas très grosse.

**LE PRÉSIDENT :**

1055 Pas très. Alors, déposez s'il vous plaît.

**M. PIERRE DUBÉ :**

1060 Dans la loi, il y a une série de règlements sur les propriétés et la circulation, alors le chapitre 1044 X il y a plusieurs articles dans la loi X porte sur la protections d'aires naturelles, donc évidemment on peut penser au parc de la Gatineau, et qui nous interdit, par exemple, de couper des arbres, de faire des feux, au niveau des mines, d'extraction des mines, etc. En tout cas, il y a...

1065 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1070 **M. PIERRE DUBÉ :**

.. toutes sortes de règlements qui s'appliquent sur la propriété comme telle. Concernant...

1075 **LE PRÉSIDENT :**

Des règlements qui vous contraignent.

**M. PIERRE DUBÉ :**

1080 Voilà.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1085

**M. PIERRE DUBÉ :**

1090

C'est contraignant. Concernant le parc de la Gatineau, c'est un parc qui a été créé à partir du début du siècle dernier. Officiellement, il a été créé en 1938. Et lorsqu'on se reporte aux plans qui ont été réalisés au début du siècle, on a toujours parlé d'une réserve naturelle. Alors que ce soit les plans Holt ou Todd dans les années 1915 et, ensuite, plus tard en 1923, il y a toujours eu cette idée de créer une aire naturelle, un parc.

1095

Ça s'est matérialisé en 1938, et j'explique pourquoi. C'est qu'après la période de dépression, il y a eu une exportation assez intensive au niveau de la coupe du bois et, à ce moment-là, il y a un groupe de citoyens qui s'appelaient la Federal Woodland League qui se sont liés, ils ont dit: il faut protéger cette particularité-là pour éviter une coupe excessive. Et c'est de là qu'est née vraiment l'idée de créer le parc.

1100

Donc, 1938, le parc a été créé officiellement et, en 1950, lorsque Jacques Gréber a déposé son plan pour l'ensemble de la région de la capitale nationale, il a suggéré, parmi les cinq recommandations qu'il faisait, d'agrandir le parc de la Gatineau. Donc, ça a été fait par la suite au fur et à mesure des années.

1105

Les limites du parc ont été révisées en 1997 et nous sommes allés au Conseil du Trésor pour l'approbation de ces limites. Donc, la carte que je vous apporterai, qui indiquent les limites du parc de la Gatineau, elle est approuvée par le Conseil du Trésor.

1110

Maintenant, pour la question concernant les promenades et les routes qui traversent le parc, ce que je dois dire, c'est que dans le plan Gréber, une des recommandations était aussi la création d'un réseau de promenades. Et j'explique ici, et je lis la définition d'une promenade, c'est:

1115

*Une route qui donne un accès panoramique, à accès limité ou contrôlé, qui est conçue et construite, contrôlée et gérée selon les normes de la CCN; elle sillonne des terrains ayant des caractéristiques panoramiques significatives et se compose de deux voies généralement, avec une emprise aménagée et paysagée de 60 mètres au minimum.*

1120

Donc, il y a eu, à l'intérieur du territoire de la région de la capitale nationale, un réseau de promenades qui a été créé. Du côté ontarien, on a la promenade Elizabeth, la promenade du colonel By, la promenade Rockliff de l'Outaouais, et du côté québécois, en majorité les promenades du parc de la Gatineau, dont la promenade de la Gatineau qui a été construite à la fin des années 50.

1125

Donc, et on a une politique corporative, si on peut dire, qui s'adresse principalement aux promenades panoramiques.

**LE PRÉSIDENT :**

1130           Très bien.

**M. PIERRE DUBÉ :**

1135           Ça va? Il faut distinguer la nature d'une promenade d'un projet comme celui de  
McConnell X Laramée, qui n'est pas considéré comme une promenade, évidemment, puisqu'il  
traverse le parc comme tel. Il y a aussi l'axe Saint-Raymond qui est une route, en fait, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1140           Vous avez l'axe Saint-Raymond, vous avez la rue Gamelin qui vient...

**M. PIERRE DUBÉ :**

1145           Voilà.

**LE PRÉSIDENT :**

1150           ... cesser juste à la porte et, là, on parlerait de Laramée, l'axe Laramée qui lui  
traverserait complètement...

**M. PIERRE DUBÉ :**

1155           Voilà.

**LE PRÉSIDENT :**

1160           ... le parc.

**M. PIERRE DUBÉ :**

1165           Exact. La Commission a, depuis des décennies, réalisé des plans directeurs pour le  
parc de la Gatineau. Le premier plan officiel date de 1980. Il a été mis à jour en 1990. Et le plan  
directeur qui est à jour actuellement et officiellement approuvé, dont j'ai déposé une copie à  
l'arrière...

**LE PRÉSIDENT :**

1170           Oui, vous avez les bons réflexes déjà, voyez-vous, alors...

**M. PIERRE DUBÉ :**

Oui, on apprend...

**LE PRÉSIDENT :**

1175

C'est ça!

**M. PIERRE DUBÉ :**

1180

... c'est l'expérience.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va.

1185

**M. PIERRE DUBÉ :**

C'est le plan qui guide, finalement, l'aménagement et l'utilisation du parc de la Gatineau. Dans le plan de 90, on a divisé le parc en cinq secteurs. Je vous les énumère: le seuil du parc, c'est-à-dire toute la portion qui va du sud du lac Pink jusqu'au boulevard Taché, c'est finalement la porte d'entrée du parc.

1190

Le secteur des promenades, qui est plus au nord, qui regroupe... c'est de valeur que je n'aie pas la carte pour vous montrer, mais en tout cas, je vous l'apporterai demain.

1195

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. PIERRE DUBÉ :**

1200

C'est tout le secteur du lac Meech, camp Fortune et le domaine Mackenzie-King.

Plus au nord, le secteur qui couvre l'ensemble de la vallée du ruisseau Meech vers Wakefield.

1205

Le secteur du coeur, c'est-à-dire tout ce qu'il y a sur le plateau d'Eardley, c'est l'escarpement d'Eardly.

Et, tout au nord, c'est le secteur du lac la Pêche, près de Sainte-Cécile-de-Masham.

1210

Nous avons réalisé, en 1992, un plan de secteur parce que le système de planification à la Commission est hiérarchique. C'est-à-dire qu'on a un plan pour l'ensemble de la capitale, pour la région de la capitale, on a des plans directeurs pour certaines masses de terrain qui sont

1215 importantes, dont le parc de la Gatineau et, à titre d'exemple, du côté ontarien, la ceinture de verdure. Ça vous situe un petit peu?

**LE PRÉSIDENT :**

1220 Oui.

**M. PIERRE DUBÉ :**

1225 À un troisième niveau, on détaille un peu en allant au niveau des plans de secteurs, c'est-à-dire qu'on précise les grandes orientations qui sont amenées à un niveau plus large, plus global. Donc, on a réalisé un plan du secteur du seuil en 1992, que je déposerai à l'arrière, effectivement, et qui est un document public, et qui adressait un ensemble de problématiques plus particulières au secteur du seuil.

1230 Vous savez bien que ce secteur-là est enclavé dans un milieu urbain assez important et qu'il y a des pressions qui se font de part et d'autre.

Bon, je pense que je vais m'arrêter là.

**LE PRÉSIDENT :**

1235 Par rapport, justement, à cette section du seuil du parc, on voit bien qu'il y a là plus d'équipements, il y a un parking, il y a d'autres terrains pour d'autres fonctions, il y a une promenade en plein centre, il y a une route à l'ouest, une route à l'est, là il y a éventuellement un autre axe routier X que je ne qualifierai pas, parce que là je vais me faire chicaner X alors qui traversera le sud. Est-ce que ça signifie que dans les années à venir, on peut penser que la  
1240 partie que vous appelez *seuil du parc* sera appelée à une vocation davantage, appelons-la récréo-touristique et de moins de conservation que la partie du nord?

1245 Est-ce qu'il y a là, comme ça, une stratégie de développement et de mise en valeur du sud qui permettrait des équipements un petit peu plus interventionnistes sur le milieu?

**M. PIERRE DUBÉ :**

1250 Monsieur le président, c'est bien certain que lorsqu'on regarde cette section du parc de la Gatineau, bon, évidemment on n'est pas en nature sauvage, évidemment il faut aller un peu plus au nord pour se retrouver dans un milieu sauvage.

1255 Maintenant, ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas de caractéristiques intéressantes dans ce secteur-là. Tout le bassin du Lac-des-Fées est quand même un élément, un attribut naturel intéressant, à proximité d'un milieu urbain, qui sert beaucoup d'interprétation entre autres.

1260 Ce que je veux dire, c'est que lorsque l'on regarde la géographie du parc de la Gatineau, et c'est sûr qu'il est unique comme parc, c'est qu'on voit bien que c'est une forme triangulaire qui pénètre assez profondément dans le tissu urbain. C'est-à-dire que lorsqu'on regarde la carte, on s'aperçoit que le parc arrive pratiquement au coeur de la ville et c'est ça qui en fait son unicité.

1265 Malheureusement aussi, c'est ça qui amène aussi des pressions supplémentaires sur la fréquentation, l'utilisation qu'on en fait.

1270 Pour vous répondre plus particulièrement, dans le plan de secteur qui a été défini -- c'est-à-dire qu'avant, je dois dire que pour l'ensemble du parc, on a toujours privilégié trois fonctions: une fonction de conservation, une fonction de récréation et une fonction d'interprétation.

1275 Donc, c'est très important ces trois fonctions-là qui datent des plans de 1980, 90, etc. Donc, c'est vraiment ça qui forme la base de la stratégie ou du plan directeur, et particulièrement pour le secteur du seuil, bien évidemment, il y a l'aspect récréation qui est peut-être un peu plus important que l'aspect conservation.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Langlois?

1280 **M. JEAN LANGLOIS :**

Excusez-moi, mais je n'ai toujours pas entendu la réponse à ma question: est-ce qu'il y a une politique sur les routes dans le parc de la Gatineau en entier ou...

1285 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà! Alors, maintenant on va y venir, c'est ça. Alors, voici la question, maintenant après qu'on a défini les territoires, est-ce qu'il y a une politique sur les routes?

1290 **M. PIERRE DUBÉ :**

1295 Il n'y a pas de politique sur les routes. À travers tous les documents de planification que la Commission a approuvés depuis des décennies, en ce qui concerne particulièrement ce projet-ci, la Commission n'a jamais remis en question cet axe-là, elle a toujours considéré que c'était -- enfin, elle reconnaissait l'importance de cette liaison est-ouest, et puis je pense qu'on peut le vérifier dans les documents.

1300 Pour répondre à monsieur, il n'y a pas de politique sur la traverse du parc par des routes à caractère plus régional ou local, qui ne sont pas des promenades, comme je l'ai expliqué précédemment.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Langlois?

1305

**M. JEAN LANGLOIS :**

Juste pour m'assurer que je comprends bien, c'est dire que toute future route proposée qui traverserait le parc de la Gatineau serait considérée, c'est exact?

1310

**LE PRÉSIDENT :**

On peut vérifier ça. Alors, pour l'axe Laramée X McConnell, vous m'avez dit: ça va, c'est reconnu comme un fait. Est-ce que d'autres projets semblables, pensons à la route 50, par exemple, pourraient éventuellement traverser le parc?

1315

**M. PIERRE DUBÉ :**

Est-ce que je peux révérifier avec mes collègues?

1320

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais là je n'arrêterai pas l'audience.

1325

**M. PIERRE DUBÉ :**

Non, non. D'accord. Donnez-moi une minute.

1330 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, 15 secondes, une demi-minute.

1335 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

1340 Oui?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1345 Moi, je peux apporter un élément de réponse par rapport au *Plan de transport de l'Outaouais* de 1996...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?

1350

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1355 ... dans lequel on montre ou on indique les corridors à protéger et puis, effectivement, bien on a le corridor qu'on appelle la 550, autrement dit qui relie la 50 à Gatineau, à l'échangeur Paiement, qui traverse la rivière Gatineau, qui descend vers le sud aussi, qui traverse l'autoroute 5, qui traverse une partie du parc de la Gatineau et puis qui, comment je pourrais dire, qui se termine dans l'axe Deschênes. C'est un axe dont l'emprise est acquise, qui est un corridor à protéger pour des besoins futurs qu'on peut appeler, parce que le *Plan de transport*, je pense que le long terme, c'était 2046, les besoins futurs à long terme ou à très, très long terme.

1360

**LE PRÉSIDENT :**

1365 Dans mon cas, c'est l'éternité, alors il n'y a pas de doute! Mais dites-moi, donc ce corridor à protéger passerait à travers le parc?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1370 Oui, sur la carte qui est montrée dans le *Plan de transport*, on traverse le parc de la Gatineau.

**LE PRÉSIDENT :**

1375 Et pour ma compréhension, ça c'est plus au nord que les chemins dont on parle, le Saint-Raymond, Gamelin, etc., c'est beaucoup plus au nord?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1380 Oui, effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

1385 Très bien. Alors, le MTQ nous dit que oui, il y a d'autres axes qui sont retenus pour passer à travers le parc. Quelle est votre réponse, monsieur Dubé?

**M. PIERRE DUBÉ :**

1390 Effectivement, oui, l'explication de monsieur Laflamme est exacte, c'est le corridor de la 550 qui passe au sud du lac Pink, qui est dans les plans, mais des plans à très longs termes.

**LE PRÉSIDENT :**

1395 Très bien.  
Monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1400 J'aimerais savoir, pour ce qui est de la ligne électrique qu'on retrouve dans le parc, est-ce que c'est une servitude ou si le terrain appartient à Hydro-Québec?

**M. PIERRE DUBÉ :**

1405 C'est une servitude.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1410 Ça va, monsieur Langlois?

**M. JEAN LANGLOIS :**

1415

Oui, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1420

Vous avez finalement eu une réponse avec un contexte, voyez-vous!

**M. JEAN LANGLOIS :**

1425

Merci. Deuxième question, j'ai profité de la pause pour m'informer et puis j'ai l'impression que ce document auquel je vais faire référence n'a pas été déposé. Il s'agit des documents préparés en préparation à la *Stratégie québécoise sur les aires protégées*. La stratégie comme telle est en développement, en ce moment, mais le ministère de l'Environnement a déjà créé plusieurs documents préparatoires, je n'ai pas les titres exacts en tête là.

1430

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

1435

**M. JEAN LANGLOIS :**

Mais dans ces documents-là, on identifie le parc de la Gatineau comme une aire protégée qui contribue au Réseau d'aires protégées au Québec et spécifiquement, selon les documents du ministère de l'Environnement du Québec, le parc de la Gatineau, par son mandat de conservation, est responsable de la X peut-être que je devrais expliquer X la représentativité.

1440

Essentiellement, ce parc-là est responsable pour s'assurer que cette région naturelle-ci est représentée dans le Réseau d'aires protégées du Québec.

1445

Donc, il y a un conflit; d'un côté, on nous dit que le parc de la Gatineau, c'est une aire protégée qui contribue au Réseau et, d'un autre côté, on nous dit que ce n'est pas une aire protégée, sans statut légal. Donc, la question, un peu, c'est quelle est la vérité là-dedans?

**LE PRÉSIDENT :**

1450

C'est ça. Alors, comment concilier, monsieur Mailhot, les considérants et la réflexion du groupe de travail sur la *Stratégie québécoise sur les aires protégées* et le fait qu'on constate qu'il y a possibilité d'autres interventions dans le parc de la Gatineau qui n'a pas, pour lui-même, un statut juridique très défini à ce niveau-là.

1455

**M. MICHEL MAILHOT :**

1460 Monsieur le président, je dois vous dire qu'au niveau des documents dont monsieur fait mention, compte tenu qu'il ne nous dit pas exactement lesquels c'est, je sais qu'il y a effectivement des discussions, des documents qui sont en préparation au niveau de la *Stratégie québécoise sur les aires protégées*, je ne peux pas vous dire, effectivement, quelle est la nature de ces documents-là, si c'est des documents de travail ou s'il y a des documents qui ont été, je dirais, prépubliés ou publiés à cet effet-là, où il serait question du parc de la Gatineau.

1465 J'aurais tendance à vous demander peut-être de vous informer auprès du représentant de la FAPAQ qui est présent aujourd'hui. Parce que la *Stratégie québécoise sur les aires protégées* n'est pas uniquement faite par le ministère de l'Environnement, il y a d'autres collaborateurs, dont la FAPAQ qui intervient, ainsi que le ministère des Ressources naturelles.

1470 Donc, je ne sais pas si le représentant régional de la FAPAQ est plus au courant que moi...

**LE PRÉSIDENT :**

1475 On va vérifier ça, mais je vais revenir sur l'activité, parce qu'il y a quand même monsieur Léopold Gaudreau qui pilote avec beaucoup d'énergie la *Stratégie québécoise sur les aires protégées* et peut-être qu'on pourrait lui formuler la question à son niveau.

1480 Alors, venez donc vous asseoir au micro, qu'on puisse vous entendre. Alors, vous avez bien compris la question, la question que pose monsieur est la suivante: le Québec est en train d'élaborer une stratégie québécoise sur les aires protégées et considère, d'une certaine manière, le parc de la Gatineau comme représentatif d'éléments importants dans une stratégie d'aires protégées. Or, on apprend qu'il peut y avoir d'autres interventions dans le parc de la Gatineau, donc comme une infrastructure routière, et monsieur demande comment le Québec, 1485 de son côté, peut considérer le parc de la Gatineau comme un élément de la *Stratégie des aires protégées*, si on apprend que le parc de la Gatineau n'est pas une aire protégée. Alors, avez-vous un commentaire là-dessus?

**M. JEAN PROVOST :**

1490 Malheureusement, mon commentaire va être très bref. Je pourrais faire des vérifications à Québec au niveau de la Direction des parcs, c'est plutôt un mandat central...

**LE PRÉSIDENT :**

1495 Oui?

**M. JEAN PROVOST :**

1500 ... que d'élaborer ces politiques-là et je pourrais revenir peut-être ce soir ou demain, en tout cas, à tout le moins demain...

**LE PRÉSIDENT :**

1505 Demain après-midi?

**M. JEAN PROVOST :**

.... avec une réponse. Oui.

1510

**LE PRÉSIDENT :**

Demain après-midi.

1515

**M. JEAN PROVOST :**

Mais je sais que la politique, à ce moment-ci, est en révision et je sais qu'on a des objectifs aussi au niveau ministériel, au niveau de la Société, pour l'atteinte d'un certain pourcentage au niveau provincial en terres protégées, parce qu'on est en deçà de la moyenne des pays développés.

1520

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

1525

**M. JEAN PROVOST :**

Mais j'apporterai une réponse et, si possible, une référence précise à ce niveau-là.

1530

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup. Rappelez-moi votre nom pour l'enregistrement.

**M. JEAN PROVOST :**

1535

Jean Provost.

**LE PRÉSIDENT :**

1540

Jean Provost. Merci, monsieur Provost.  
Monsieur Mailhot?

**M. MICHEL MAILHOT :**

1545

Je pourrais peut-être rajouter un petit complément et monsieur Lemyre pourrait aussi en donner un peu plus.

1550

Il y a un aspect qu'il ne faut pas quand même oublier, c'est que le parc de la Gatineau est un territoire fédéral. Donc au niveau des règlements provinciaux, il peut y avoir une limite d'application. Donc, cela étant dit, ça peut quand même être important dans la discussion. Je vais laisser la parole à monsieur Lemyre qui peut-être pourrait vous donner un peu plus d'information.

1555

**M. RAYMOND LEMYRE :**

Mon nom est Raymond Lemyre, je suis à la Direction régionale de l'Outaouais.

1560

Voici, les aires protégées, jusqu'ici, ce que le Ministère a fait, c'est qu'il a considéré quelque chose comme 17 statuts différents concernant les aires protégées, allant d'une protection intégrale qui sont les réserves écologiques, jusqu'à une protection minimale qu'on peut considérer comme les parcs urbains. Alors, il n'y a aucune objection de principe à ce que le parc de la Gatineau fasse partie d'un de ces statuts-là.

1565

Alors, le fait que, comme je vous ai dit, qu'on passe d'une protection intégrale, qui sont les réserves écologiques, jusqu'à un parc urbain -- de toute façon, ça reste encore à définir, ça, mais que le parc de la Gatineau soit considéré comme une aire protégée, à ce moment-ci, ça ne pose aucun problème.

1570

**LE PRÉSIDENT :**

Puisque son statut peut être variable.

**M. RAYMOND LEMYRE :**

1575

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

1580

Très bien. Merci.  
Ça va, monsieur Langlois?

**M. JEAN LANGLOIS :**

1585 Plus ou moins, mais je veux juste ajouter que...

**LE PRÉSIDENT :**

1590 Ça ne veut pas dire que vous êtes satisfait de la...

**M. JEAN LANGLOIS :**

Oui, oui...

1595 **LE PRÉSIDENT :**

... réponse, voyez-vous!

**M. JEAN LANGLOIS :**

1600 Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

1605 Vous avez posé une question, vous avez eu une réponse...

**M. JEAN LANGLOIS :**

1610 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1615 ... une vraie réponse, mais elle peut être insatisfaisante au niveau de vos compréhensions ou de vos ambitions, ça c'est autre chose.

**M. JEAN LANGLOIS :**

1620 Exactement. Mais je veux juste offrir que les documents en question, je les ai à mon bureau et je peux aussi vous envoyer par courriel...

**LE PRÉSIDENT :**

La référence.

1625

**M. JEAN LANGLOIS :**

... l'adresse exacte sur le site Internet du Ministère ou...

1630

**LE PRÉSIDENT :**

Sur les références. Très bien. Vous n'avez pas à déposer les documents, mais à nous donner la référence.

1635

**M. JEAN LANGLOIS :**

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

1640

Merci, monsieur Langlois.

**M. JEAN LANGLOIS :**

1645

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1650

Alors, de mon autorité suprême, je vais décider de prendre 10 minutes de repos, on se retrouve à 3 h 20 avec madame Diane Thibodeau.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

\*\*\*\*\*

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1655

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, madame.

1660

**Mme DIANE THIBODEAU :**

Bonjour, monsieur le président, madame la commissaire et monsieur le commissaire. Ma première question X et elle a aussi des sous-questions X c'est la vitesse de 90 kilomètres qui va être permise, je vais l'appeler l'autoroute McConnell X Laramée dans le parc, parce que ce

1665 sera une vitesse de 90 kilomètres, étant donné que sur un boulevard, on ne va pas à 90 kilomètres.

Je demandais si on avait considéré suite à... j'ai consulté l'étude d'impact et on ne voit pas du tout sur la carte les Jardins Taché, les Jardins Mackenzie-King, le Manoir des Trembles  
1670 et tous les secteurs là le long duquel va passer la route à 90 kilomètres, ils ne sont pas indiqués du tout sur la carte. On peut l'appeler aussi le quartier de l'Université, il y a plusieurs...

Étant donné que l'autoroute va passer à peu près à 150 à 400 mètres des résidences en question, je pense que j'aimerais beaucoup avoir une réponse sur l'effet du bruit ainsi que la pollution. D'autant plus que lorsque les voitures voyageront sur l'autoroute vers l'est et arriveront au pont, on avait posé la question, quelqu'un avait posé la question à la rencontre du 28 février, puis la question était la suivante: est-ce que le ministère des Transports avait étudié ou avait tenu compte de l'effet entonnoir que ça va causer, puis qu'est-ce qui va arriver au pont quand tout le monde va arriver.

1680 On nous avait répondu, à ce moment-là, que l'étude d'impact s'arrêtait au boulevard Saint-Joseph; je trouvais que c'était une réponse qui n'était pas, pas vraiment une réponse. Je pense qu'on doit regarder ce projet-là comme un tout et non comme 3 ou 4 kilomètres seulement.

1685 Alors, c'est ma première question: est-ce qu'on va tenir compte des quartiers résidentiels le long de l'autoroute, au sud de l'autoroute, dans la partie du parc.

**LE PRÉSIDENT :**

1690 Très bien.

Alors, monsieur Gauthier?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

1695 Un petit instant, s'il vous plaît. Monsieur Belovski voudrait faire une remarque dans les aspects techniques pour ce qui est de l'autoroute et je vais parler des aspects environnementaux par la suite.

1700 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1705 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Moi, seulement je veux vous rappeler que moi également j'ai utilisé le terme *autoroute* hier, mais quand même, selon les normes du Ministère, les autoroutes comme telles ont une limite de vitesse de 100 kilomètres, et tout ce qui est au-dessous de 100 kilomètres, ce  
1710 n'est plus une autoroute, c'est d'autres classifications.

Alors, je pense qu'on doit finir une fois pour toute avec le terme *autoroute*, ce n'est pas une autoroute.

1715 **LE PRÉSIDENT :**

Mais de toute manière, il y a là une route et le trafic viendra X viendrait, si le projet est approuvé X à 90 kilomètres/heure, dans la meilleure des circonstances, et on vérifiera combien de gens ont tendance à aller plus vite que la vitesse permise.

1720 Alors, monsieur Gauthier, pour la dimension environnementale, s'il vous plaît.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

Alors, la question du bruit a été étudiée dans l'évaluation environnementale, donc le document PR-3. Je réfère plus particulièrement à la figure 7.1 de ce document-là, qui nous  
1725 donne les niveaux de bruit prévus dans le parc de la Gatineau autour du futur axe.

Alors, ce que ça montre, c'est que la zone de 55 décibels, la modélisation, la zone de 55 décibels s'étend de 120 mètres de part et d'autre de l'axe McConnell X Laramée. Donc, la  
1730 zone qui est sujette à des modifications du niveau sonore est celle-là et donc, tout ce qui est situé à l'extérieur de ça ne verra pas de modification de son niveau de bruit, selon la méthode du ministère des Transports.

**LE PRÉSIDENT :**

1735 Dites-moi, dans la zone d'étude que vous avez faite, est-ce que vous avez considéré les Jardins Taché, Jardins Mackenzie-King et autres faisant partie de la zone d'étude?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

1740 La zone d'étude n'est pas définie par le milieu récepteur. C'est-à-dire qu'on va tenir compte du milieu récepteur pour identifier les endroits sensibles, mais la zone, la zone d'étude pour le bruit c'est défini par l'isophone de 55 décibels. C'est-à-dire, c'est ça qu'on recherche, on ne recherche pas une...  
1745

**LE PRÉSIDENT :**

1750 Autrement dit, vous n'avez pas d'abord établi une zone d'étude dans laquelle vous  
cherchez, mais vous avez essayé de localiser la route en disant: l'isophone de la route, c'est  
ça...

**M. NORMAND GAUTHIER :**

1755 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1760 ... et c'est ça qui va être le...

**M. NORMAND GAUTHIER :**

1765 Si ça s'était rendu jusqu'aux Jardins Taché, on aurait inclus les Jardins Taché, mais ça  
arrête avant.

**LE PRÉSIDENT :**

1770 Est-ce que ça veut dire que X expliquez-moi ça ce que ça veut dire exactement X est-ce  
que ça veut dire que les gens dans le Jardins Taché n'entendront pas les voitures roulant sur  
l'éventuelle route?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

1775 Je vais laisser la parole à madame Line Gamache qui est une experte en acoustique...

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien!

1780 **M. NORMAND GAUTHIER :**

... du Ministère et qui, quand on est rendu là, ça me dépasse.

**LE PRÉSIDENT :**

1785 C'est elle qui prend le relais. Alors, assoyez-vous, madame Gamache, ça va me faire  
plaisir de vous écouter.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1790

Madame Gamache est une spécialiste au ministère des Transports. Elle n'a pas réalisé l'étude, mais elle est ici pour répondre à des questions d'ordre général sur la méthodologie et sur la politique sur le bruit.

1795

**LE PRÉSIDENT :**

On sait qu'on y reviendra d'une manière approfondie jeudi soir, mais on va avoir un premier élément de réponse. Madame Gamache.

1800

**Mme LINE GAMACHE :**

Tout d'abord, pour ce qui est de la zone d'étude, généralement la zone d'étude va jusqu'à 300 mètres de part et d'autre de la route projetée. Pourquoi 300 mètres? Parce qu'au-delà de 300 mètres, normalement, il n'y a pas d'impact notable de la route sur le milieu bâti.

1805

Il faut dire que si les gens sont situés à, bon, madame a dit 400 ou 500 mètres de la route...

1810

**LE PRÉSIDENT :**

Elle a parlé de 150 à 400.

**Mme LINE GAMACHE :**

1815

150? Moi, j'ai compris 350, c'est ça?

**Mme DIANE THIBODEAU :**

1820

Plutôt 300.

**Mme LINE GAMACHE :**

300 à 400 mètres.

1825

**Mme DIANE THIBODEAU :**

On ne sait pas aussi si les voies vont être surélevées ou non, on ne sait pas, en fait, à quel niveau l'autoroute va être. Je ne suis pas spécialiste dans la matière.

1830

**Mme LINE GAMACHE :**

1835 Je vous dirais qu'à 300, 300 à 400 mètres, il n'y a pas d'impact vraiment atténuable, mais les gens vont quand même entendre une rumeur, une rumeur d'une route, ce qui est normal. La rumeur va être plus ou moins forte dépendamment des conditions météo. Si on est le soir, le matin, ou s'il y a un couvert nuageux, évidemment, les effets météo se font sentir au-delà de 100 mètres d'une route. Alors c'est sûr que pour eux, ils vont entendre parfois la rumeur un peu plus forte, un peu moins forte, dépendamment des conditions et de la période de la journée, mais ils vont quand même percevoir qu'il y a une route quelque part.

1840 Mais ce n'est pas un bruit qui va venir envahir leur environnement sonore. Ils vont quand même entendre les petits oiseaux, les bruits de la nature vont quand même être plus forts que la rumeur de la route qui va parvenir jusqu'à eux; mais c'est normal, ils vont quand même entendre au loin une route.

1845 **LE PRÉSIDENT :**

Quel est le niveau -- tantôt vous avez parlé de 55 décibels, monsieur Gauthier?

1850 **Mme LINE GAMACHE :**

1855 55 décibels, c'est tout simplement une limite qui est considérée comme acceptable, 55 décibels et moins. Et ce n'est pas seulement nous qui le disons, il y a bien d'autres organismes, comme l'Organisation mondiale de la santé aussi reconnaît ce niveau-là comme étant un niveau sonore qui est acceptable pour l'ensemble des gens.

1860 Donc, ça c'est seulement, comme je vous dis, une limite pour évaluer s'il y a un impact ou non. On s'en sert entre autres... on s'est servi, entre autres, pour élaborer la grille d'impact du Ministère.

Et les isophones, c'est tout simplement des courbes qui sont générées lorsqu'on va simuler des situations existantes et projetées pour voir jusqu'où va le bruit d'une route, simplement, c'est des limites qu'on s'est fixées.

1865 **LE PRÉSIDENT :**

1870 Quand vous parlez de 55 décibels, là X on ne s'accrochera pas sur la notion d'acceptabilité parce qu'elle est fort complexe au plan social X mais est-ce qu'il s'agit d'une norme, il s'agit d'un critère, est-ce qu'il s'agit -- quel est le statut de ce chiffre-là?

**Mme LINE GAMACHE :**

1875 Ce n'est pas une norme. Je vous dirais que c'est plus un critère. Mais comme je vous dis, il y a d'autres organismes qui l'utilisent, mais ce n'est pas une norme comme telle, je ne peux pas vous dire que c'est une norme internationale, mais c'est plus un critère qui est établi.

1880 Je dois dire aussi que le ministère de l'Environnement n'a pas fixé, en tout cas à ma connaissance, de règlement sur le bruit. Bien enfin, oui, pour ce qui est des industries, tout ça, mais pour le bruit extérieur, le bruit généré par des routes, moi je n'ai pas vu de limite. Je ne sais pas s'ils en ont fait maintenant un règlement mais, moi, la dernière fois que j'ai vérifié, il n'y avait pas de règlement du ministère de l'Environnement.

**LE PRÉSIDENT :**

1885

La porte est trop belle, madame! Entrouverte comme ça, je ne peux pas ne pas aller voir le ministère de l'Environnement pour savoir si vous avez actuellement une réglementation sur le bruit ou si vous êtes en train d'en élaborer une.

1890

**M. MICHEL MAILHOT :**

1895 Effectivement, monsieur le président, actuellement il n'y a pas de réglementation concernant le bruit de la circulation routière. Il existe des réglementations pour les sources fixes, comme les carrières, sablières ou les usines de béton bitumineux, mais en ce qui concerne la circulation routière, non, il n'y a pas effectivement de réglementation actuelle et je ne pense pas qu'il y en aurait à court ou moyen terme.

1900 Effectivement, il faut comprendre qu'une réglementation sur la circulation routière verrait peut-être beaucoup de difficulté d'application parce que, déjà, il existe une multitude de kilomètres de route où peu importe le seuil ou la norme qu'on pourrait inscrire, que ce soit 55, 60 ou 65, il y aura toujours des endroits exceptionnels, si on peut appeler ça comme ça, où la limite sera dépassée et ça voudrait à ce moment-là dire qu'il pourrait y avoir des poursuites contre le ministère des Transports, ou le gouvernement en général, ou le gestionnaire des routes en question.

1905

Donc, je crois que c'est depuis 1976 que j'ai travaillé sur un document pour une réglementation du genre, et ce n'est toujours pas là, et ce n'est pas dans le portrait pour le moment.

1910

D'autre part, j'aimerais faire un petit aparté concernant la question de la zone d'étude qui est limitée à 55 décibels par le ministère des Transports. C'est que dans la directive, nous, au point 2.1 de la directive, on parle de délimitation de zone d'étude et on mentionne que:

1915

*L'étude d'impact détermine une zone d'étude ou plusieurs zones d'étude dont les limites peuvent varier en fonction des composantes à considérer des impacts appréhendés.*

Donc, encore là, dépendant du type d'impact et de l'ampleur de l'impact, la zone d'étude peut varier.

1920 En ce qui concerne le 55 décibels, effectivement, il faut dire que c'est des 55 décibels avec des niveaux équivalents 24 heures. On pourrait discuter amplement des terminologies qui sont utilisées parce que dans les directives, on a demandé beaucoup de choses qui, peut-être pour le commun des mortels, est difficile à comprendre.

1925 C'est effectivement un seuil qui est accepté mondialement où on pourrait dire que même 55 décibels pour une heure, c'est que le 55 décibels, on reconnaît que c'est un niveau qui permet à l'extérieur d'avoir des activités acceptables. On peut se parler à l'extérieur à un niveau de 55 décibels sans être obligé de crier si la personne est à 1.5 mètre de nous.

1930 Donc, je pense que c'est reconnu un peu mondialement et c'est peut-être un objectif à avoir un peu n'importe quand. Parce qu'il faut aussi calculer que 55 décibels, normalement une maison réussit à atténuer de 20 décibels le bruit et, à ce moment-là, on reconnaît que 35 décibels à l'intérieur d'une maison, notamment dans une chambre à coucher, c'est relativement acceptable. Ce qui n'empêche pas que des gens peuvent quand même entendre je ne dirais pas un murmure, ou s'apercevoir qu'il existe effectivement une route là.

1935  
1940 Donc, c'est un peu la situation concernant le 55. Mais en ce qui concerne la zone d'étude, ce n'est pas nécessairement parce que le seuil est acceptable à 55, que la zone d'étude doit se limiter à 55.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce qu'il existe une norme pour la nuit, un critère pour la nuit, ou si c'est 55 en tout temps?

1945

**M. MICHEL MAILHOT :**

1950 C'est parce que, encore là, l'analyse de bruit est relativement difficile et je n'oserais pas vous dire, j'ai des acétates qui pourraient vous replacer dans la situation, ou on va attendre peut-être à jeudi, mais effectivement, encore là le 55 décibels pourrait être utilisé au niveau d'un niveau de 1 heure, calculé sur 1 heure, un niveau équivalent, qu'on appelle \* L + pour *level*, souvent \* Leq +, ça peut être sur 1 heure, ça peut être pour 24 heures.

1955 Il existe effectivement d'autres façons de faire ça. Il peut y avoir qu'est-ce qu'on appelle les niveaux 90 et les niveaux 10, et l'écart entre les deux niveaux peuvent donner une représentation de... je perds le terme là...

**LE PRÉSIDENT :**

1960

La dynamique?

**M. MICHEL MAILHOT :**

1965

Bien, c'est une étude de dynamique, mais c'est le dérangement que j'oserais dire. Donc, il y a plusieurs façons d'analyser le bruit, dépendant de la circonstance. Le L équivalent 24 heures, 55 décibels, est le plus simple à modéliser, à calculer et à comprendre. C'est qu'on fait comme une moyenne générale de 55 et, si on se retrouve dans des situations qui ne sont pas problématiques avec ça, on peut ne pas aller bien, bien plus loin.

1970

Mais si vous êtes dans une situation problématique, vous êtes peut-être mieux de regarder un peu plus loin pour évaluer justement qu'est-ce qui se passe la nuit parce que, effectivement, il existe des normes, je crois en France, entre autres, ils ont effectivement des normes de nuit et des normes de jour. Il peut y avoir aussi, il y en a qui séparent ça en trois moments de la journée: le jour, la soirée et la nuit.

1975

Donc, il existe une panoplie de façons d'analyser le bruit mais, au Québec, on n'a pas effectivement de normes.

**LE PRÉSIDENT :**

1980

Madame, est-ce que vous voulez commenter ce que monsieur Mailhot a dit à propos des perceptions?

**Mme LINE GAMACHE :**

1985

Bien, tout d'abord, je voudrais préciser que notre zone d'étude ne se limite pas à 55, notre zone d'étude va jusqu'à 300 mètres. Donc, à 300 mètres, parfois on peut avoir atteint des niveaux de 50 décibels. C'est seulement qu'on ne trace pas des isophones en bas de 55. C'est un choix, tout simplement. Mais la zone d'étude n'est pas limitée au 55, il faut faire la différence.

1990

Pour ce qui est de notre façon de procéder, c'est vrai qu'il existe une foule de façons de procéder de par la monde, il y a toutes sortes d'indicateurs qui sont utilisés pour le bruit; parfois, bon, ça peut être des indicateurs de jour, de nuit, effectivement il y en a qui considèrent la pointe, tout ça.

1995

Il y a d'ailleurs une étude qui a été faite par l'OCDE pour vérifier auprès des pays membres de l'OCDE quelles étaient leurs façons de traiter le bruit, toutes les études, et il en est ressorti qu'effectivement, le Leq 24 heures ou le Leq généralement est la méthode la plus utilisée.

2000

Par contre, bon, ce qu'ils disent, c'est que oui, c'est valable. Par contre, il y a des cas particuliers où ça peut valoir la peine effectivement d'explorer un peu plus qu'avec un Leq et,

2005

entre autres, des cas où on a des faibles débits, parce qu'avec un faible débit, un Leq qui est une moyenne va peut-être moins bien représenter un dérangement ressenti par les gens. Et également lorsqu'on a des routes avec des débits de camions très importants, c'est-à-dire au-delà de 20 % où, à ce moment-là, on doit prendre peut-être un autre indicateur.

2010

Je vous dirais que toutes ces méthodes-là, c'est en évolution. Maintenant, au Ministère, oui, on utilise un Leq 24 heures, mais on a regardé autre chose. Ce n'est pas parce qu'on utilise ça, qu'on n'a pas évalué d'autres façons de procéder. Et, de façon générale, ces résultats qu'on obtient à partir d'un niveau moyen sur 24 heures permettent quand même de faire une évaluation assez, bien assez juste de la réaction moyenne des gens face au bruit que va générer cette route-là.

2015

C'est sûr qu'il y a des gens qui sont plus sensibles au bruit que d'autres et on ne pourra pas aller chercher les impacts vraiment particuliers, ressentis par tout le monde, c'est évident. Ce qu'on essaie de voir, c'est quelle va être la réaction moyenne des gens face à ce projet-là et comment on peut l'atténuer.

2020

Comme je vous dis, il y a bien des façons de procéder. Notre façon, elle est similaire à celle du ministère des Transports de l'Ontario. Ils utilisent exactement la même méthodologie, sauf que leur façon d'évaluer les impacts, elle est différente.

2025

Pour eux, tant que le projet ne génère pas plus de 5 décibels d'augmentation, c'est un impact qui n'est pas atténué; alors que nous, ça dépend toujours des niveaux qu'on a atteints.

2030

Notre méthode aussi ressemble un peu à celle utilisée par les Américains, sauf qu'eux ils ont une limite qui est différente, qui est plus élevée que la nôtre.

2035

Nous, dans la politique, il y a deux choses dont il faut se rappeler. C'est que lorsqu'on fait un nouveau projet routier, on tend à ramener les niveaux sonores près de la limite de 55, qui est donc une limite qui est acceptable. Si on peut aller en bas, bon, tant mieux, mais on tend à ramener près de 55, et on considère également que tout niveau sonore au-delà, au-dessus de 65 décibels, ça constitue une pollution sonore.

2040

Et pour ce qui est des limites, bon, j'en ai vu effectivement des limites, des normes en France entre autres ou ailleurs, souvent moi ce que j'ai vu le jour, ce qui était permis, c'est entre 60-65, et la nuit, on trouve souvent des niveaux entre 50 et 55.

2045

C'est sûr qu'on ne fait pas de différence, nous, entre le jour et la nuit, mais si on regarde ça, dans le fond, nous, ce qu'on veut essayer de préserver, c'est 55 sur 24 heures, c'est quand même assez proche de ce qu'on peut retrouver en Europe ou dépendamment des pays. Il y a des pays, comme je vous dis, la limite elle est beaucoup plus élevée le jour.

J'en conviens que ça peut être discutable comme façon de procéder, mais si le ministère de l'Environnement a une façon, une méthode qui est plus... qui est prouvée et qui, d'après

2050 eux, est plus juste, on est toujours prêt à regarder avec eux. Mais dans le cas de ce projet-ci, on a utilisé ce qu'on fait pour tous les autres projets, là.

**LE PRÉSIDENT :**

2055 On va reprendre certaines de ces discussions-là jeudi, mais on voit la problématique de départ. Est-ce que, madame, par rapport à la question que vous avez soulevée, est-ce qu'il y a des éléments qui vous manquent?

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2060 Oui, bien j'avais une question concernant, on est borné au sud aussi par le boulevard Taché, alors je ne sais pas qu'est-ce qui arrive quand deux autoroutes ou une route qui est le boulevard Taché d'un côté puis, de l'autre côté, t'as le McConnell X Laramée, qu'est-ce qui peut... en tout cas, c'est quand même, les maisons sont...

**LE PRÉSIDENT :**

2065 Est-ce qu'actuellement, vous entendez du bruit qui vous parvient du boulevard Taché actuellement?

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2070 Au deuxième étage, lorsque c'est humide, oui. Pas au rez-de-chaussée mais, au deuxième étage, ça fait une différence, puis quand c'est humide aussi, l'été surtout, quand les fenêtres sont ouvertes évidemment. C'est moins pire l'hiver.

**LE PRÉSIDENT :**

2075 Madame, la question qui est posée là, c'est: est-ce qu'il y a un effet de couple qui peut jouer? La présence de deux sources sonores, le boulevard Taché déjà présent et qu'on ajouterait l'axe Laramée X McConnell, est-ce qu'il y a un effet de couplage de bruit qui vient  
2080 augmenter la notion de dérangement.

**Mme LINE GAMACHE :**

2085 J'avoue que je ne sais pas où est le boulevard Taché.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est au sud.

2090 **Mme LINE GAMACHE :**

Il est au au sud?

**LE PRÉSIDENT :**

2095

Il est au sud, oui.

**Mme LINE GAMACHE :**

2100

Il est de l'autre côté. Est-ce qu'il est à la même distance que le boulevard Laramée va être de votre résidence?

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2105

Ça dépend, ça dépend où sont situées les maisons.

**LE PRÉSIDENT :**

2110

Les maisons, oui.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

Moi, je parle pour un peu en général, pas pour moi, uniquement pour moi.

2115

**Mme LINE GAMACHE :**

2120

C'est sûr que, bon, des sources peuvent effectivement s'additionner, mais ce que madame doit entendre, ce sont des niveaux quand même relativement bas, peut-être aux alentours d'entre 50-55. Alors, l'augmentation ne sera vraiment pas très grande et peut-être même pas perceptible si les deux sources s'additionnent, effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

2125

Très bien. Arrêtons à ce niveau-là les questions, on reprendra ça jeudi soir. Mais là, on commence à voir apparaître les notions, voyez-vous les notions techniques et scientifiques, on verra plus en profondeur les méthodologies de calcul, surtout pour l'axe urbain, proprement urbain de la route.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2130

Mon commentaire, aussi, c'est que j'aimerais qu'on n'oublie pas qu'on est là, premièrement; puis deuxièmement, si jamais il y a des problèmes, qu'on pense éventuellement à un mur de son. C'est X pour le ministère des Transports X c'est des coûts supplémentaires.

2135 **LE PRÉSIDENT :**

J'aurais juste un petit commentaire à vous dire: si vous ne voulez pas qu'on vous oublie, arrangez pour ne pas vous faire oublier.

2140 **Mme DIANE THIBODEAU :**

C'est-à-dire?

**LE PRÉSIDENT :**

2145

Arrangez-vous pour ne pas vous faire oublier. C'est correct, ça?

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2150

Ma deuxième question...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

2155

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2160

... monsieur Langlois a couvert un peu et monsieur Dubé de la CCN a répondu à plusieurs, ça concerne le fameux plan sectoriel du parc de la Gatineau qui est public qui, je crois, a été déposé, qui date de mai 92, qui explique un peu le but principal du seuil du parc de la Gatineau, qui est un lieu très fragile, un lieu à maintenir aussi avec le parc. Ce sont de très, très belles études qui ont été faites dans les années 90 par des consultants et qui ont été... j'espère qui vont être déposées, qui vont faire partie et qui vont être aussi consultées.

2165

Ma question est la suivante. J'aimerais savoir, au point de vue de lien, étant donné que le seuil du parc est utilisé pour interprétation par les groupes scolaires, les ornithologues, les mycologues, il y a aussi une utilisation qui est faite par les marcheurs, les gens qui font du ski de fond depuis plusieurs années, je voulais savoir si on avait prévu plus d'un lien qui va relier le seuil sud au seuil nord, c'est-à-dire entre Gamelin, la promenade de la Gatineau et le chemin de la Montagne, ou si on n'a rien prévu qui va passer à travers ou sous l'axe routier de McConnell X Laramée. Parce que c'est quand même un secteur qui est très utilisé, même si on mentionne, dans l'étude d'impact, que c'est... on parle de forêt de feuillus négligeables ou des feuillus communs ou des...

2170

2175

Je dois aussi rajouter là-dessus qu'il y a une étude de la CCN qui a été faite, qui explique le... qui est un très bel... un répertoire de forêts existantes, des charmes de Caroline ,

etc., etc., des érables assez âgés aussi. Étant donné que le projet est retardé depuis 30, 40 ans, les arbres ont poussé 30, 40 ans de plus et sont magnifiques, mais en tout cas. Ma question...

2180

**LE PRÉSIDENT :**

Mais je ne suis pas sûr que je comprends votre question, rappelez-moi.

2185

**Mme DIANE THIBODEAU :**

Ma question, c'est que le seuil du parc de la Gatineau...

**LE PRÉSIDENT :**

2190

Oui.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2195

... est un milieu très fragile...

**LE PRÉSIDENT :**

2200

Oui.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2205 ... et aussi populaire, évidemment, aussi demandé, on veut construire des routes, on  
veut construire des édifices en hauteur, on veut tout construire. J'espère, je souhaite que le  
Ministère, ou qu'on en tiendra compte quand on va faire le tracé final, si ce n'est pas déjà fait,  
mais ma question reliant... il y a aussi l'utilisation du seuil du parc de la Gatineau par plusieurs  
personnes du secteur, il y a environ 1000 ou 1500 maisons qui entourent ce secteur-là, qui  
l'utilisent, qui aimeraient être capables de passer sous la future autoroute ou sous la future route  
2210 pour utiliser le centre d'interprétation, il est utilisé présentement pas mal...

**LE PRÉSIDENT :**

2215 Mais vous ne demandez pas de nouveaux sentiers ou de nouvelles routes...

**Mme DIANE THIBODEAU :**

Non.

2220 **LE PRÉSIDENT :**

... à l'intérieur du secteur.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2225 On demande un passage sous l'autoroute ou, au moins...

**LE PRÉSIDENT :**

2230 Très bien.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2235 ... peut-être même plus qu'un.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2240 **Mme DIANE THIBODEAU :**

Ça, ça serait situé à...

**LE PRÉSIDENT :**

2245

Vous voulez savoir si, au fond, la nouvelle route va être un obstacle pour la circulation dans le parc...

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2250

Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

2255

... et dans cette section-là du parc. Très bien.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2260

Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, on va vérifier auprès de monsieur Laflamme, puis ensuite auprès de la Commission de la capitale nationale.

2265

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Ce qui est prévu au niveau de la promenade de la Gatineau, c'est un viaduc supérieur, autrement dit qui va enjamber l'axe McConnell X Laramée pour maintenir la circulation sur l'axe.

2270

Ce viaduc-là va être élargi afin de permettre le passage des piétons, des cyclistes ou des randonneurs, peu importe.

**LE PRÉSIDENT :**

2275

Alors, c'est la promenade de la Gatineau qui va passer par-dessus le...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

L'axe McConnell.

2280

**LE PRÉSIDENT :**

... l'axe McConnell, si le projet est réalisé.

2285

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Effectivement, parce que lorsqu'on traverse la décharge du lac des Fées, on aborde un promontoire de roc, lequel va être coupé, mais par contre la promenade de la Gatineau, elle, va demeurer à la même élévation, donc elle va surplomber l'axe McConnell X Laramée. Et ce qu'on a prévu, c'est qu'on a prévu un viaduc élargi et qui prévoit même un aménagement paysager entre les voies de circulation et les voies piétonnes ou pistes cyclables ou pour randonneurs, tout ça, puis on a une coupe transversale du viaduc qui est montrée dans une des études, dans le document PR-3.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce qu'on a la figure?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

La figure 7.3.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est le seul obstacle potentiel que représente l'éventuelle route dans le parc pour les autres sentiers de circulation des gens à l'intérieur de cette section-là du parc?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

Monsieur le président, il y a une autre structure qui est prévue pour faciliter le passage des piétons, au niveau du sol cette fois-ci. Alors, un peu à l'ouest des bretelles d'accès à la promenade du parc de la Gatineau, il y a un passage souterrain qui va passer sous l'autoroute, qui est prévu pour permettre le passage des piétons et même, je crois que dans le plan du secteur ou zone du lac des Fées, c'était supposé être un sentier équestre, le dégagement va permettre le passage d'une personne à cheval.

Donc, il y a un passage piéton prévu pour traverser, en plus du viaduc de la promenade de la Gatineau.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous connaissez d'autres sentiers qui, par ailleurs, seraient bloqués par l'arrivée de l'autoroute... de la route, excusez.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

2330 Il y a également, à côté de la promenade de Lac-des-Fées, vous pouvez le voir même sur la carte, il y a la piste cyclable qui va passer au-dessous des bretelles et au-dessous de McConnell X Laramée, alors ça, c'est un autre accès sans avoir besoin de traverser le futur boulevard. Alors, il y en a trois prévus qui sont dans les limites du parc, si je peux dire.

**LE PRÉSIDENT :**

2335 Donc, il y a un viaduc, un passage piétonnier assez large pour être aussi un passage équestre et un passage au niveau de la promenade du Lac-des-Fées.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

2340 Exact, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2345 C'est ça. Est-ce qu'il y en a d'autres?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

2350 Non, il n'y en a pas d'autres qui sont prévus.

**LE PRÉSIDENT :**

2355 Est-ce que vous connaissez des sentiers d'usage dans le parc qui seraient, par ailleurs, bloqués par l'arrivée de la route?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

2360 Non, il n'y en a pas.

**LE PRÉSIDENT :**

Il n'y en a pas?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

2365 Il n'y en pas qui seront bloqués.

**LE PRÉSIDENT :**

2370

On va aller auprès de la Commission de la capitale nationale. Vous devez connaître vos sentiers et vos territoires. Est-ce que ce qui est dit là est vrai, est-ce que vous avez des revendications supplémentaires pour libre circulation des amateurs et des usagers du parc?

2375

**M. PIERRE DUBÉ :**

2380

Monsieur le président, en ce qui concerne les sentiers, je dois juste apporter un point d'information, c'est-à-dire que pour nous, on considère que c'est des sentiers récréatifs, c'est-à-dire qu'on a une définition d'un sentier récréatif et il y a eu un plan directeur du réseau de sentiers récréatifs qui a été effectué, conjointement, en partenariat avec l'ensemble des municipalités et des paliers régionaux, ça date quand même de quelques années.

2385

Maintenant, ça définissait un peu la structure du réseau de sentiers récréatifs dans la région de la capitale nationale et, effectivement, les liens qui sont mentionnés, qui ont été mentionnés par le promoteur, font partie de ce réseau-là comme tel.

2390

Je dois mentionner aussi qu'il y a quand même, à l'intérieur de ce secteur-là, des sentiers informels qui ne sont pas des sentiers reconnus par le parc de la Gatineau, par exemple. Ce sont des sentiers qui ont été faits par les usagers mais qui n'ont pas le statut de sentier comme tel. Donc, il faut apporter cette nuance.

**LE PRÉSIDENT :**

2395

Mais est-ce que vous avez des données sur l'importance de ces sentiers informels? Est-ce qu'on risque d'avoir des conflits d'usage, qui ferait que par exemple les citoyens se risquent à traverser la route pour aller de l'autre côté?

**M. PIERRE DUBÉ :**

2400

Pas vraiment, dans le sens où les sentiers informels, enfin les gens seront libres d'aller, de circuler, je pense, où ils veulent, sauf qu'à un moment donné, il y a quand même des risques. Bon, je veux dire si on traverse... c'est-à-dire, si on circule sur un sentier qui est reconnu et si on circule sur un sentier qui n'est pas reconnu, bien là, il y a une nuance importante entre les deux.

2405

**LE PRÉSIDENT :**

2410

Est-ce que la route prévue est de telle sorte qu'elle est, je ne sais pas, moi, clôturée ou est-ce qu'elle représente un obstacle à quelqu'un qui voudrait, dans le parc, la franchir? On a tous des adolescents, et on sait qu'est-ce qui arrive quand on est en groupe, alors... oui?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2415 Oui, effectivement, c'est une route sans accès. Dans nos normes, le ministère des Transports, à ce moment-là, prévoit toujours une clôture de part et d'autre. Comme sur l'axe McConnell X Laramée existant à l'ouest du chemin de la Montagne, il y a une clôture de part et d'autre, sur toute la longueur du projet.

**LE PRÉSIDENT :**

2420

De quel type de clôture parlez-vous?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2425

Ah! C'est une clôture type de ferme, qui peut avoir une hauteur d'environ 4 à 5 pieds, 4 pieds, 1 mètre et quart.

**LE PRÉSIDENT :**

2430

Elle est faite de quoi? Parce que la clôture de ferme, j'essaie de...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2435

C'est juste une clôture en broche là, galvanisée, mais ce n'est pas une clôture de type ce qu'on appelle Frost, avec un petit quadrillage...

**LE PRÉSIDENT :**

2440

Oui?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2445

... ce sont des grands carreaux, comme on retrouve partout le long des routes, clôtures de ferme.

**LE PRÉSIDENT :**

2450

Très bien.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2455 Aussi pour les sentiers, je voudrais juste ajouter une chose. On permet trois traverses du boulevard existant, mais aussi on va construire un nouveau sentier qui va relier le sentier existant à l'ouest du chemin de la Montagne jusqu'à, si on peut dire, complètement à l'est, au boulevard Saint-Laurent actuel.

2460 Dans la partie du parc, bien le sentier, on le voit sur la carte en noir, il est situé au sud du boulevard, et puis à la promenade du Lac-des-Fées, bien à ce moment-là il bifurque du côté nord.

**LE PRÉSIDENT :**

2465 Madame?

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2470 Monsieur le président, j'aimerais vous remettre, à titre personnel, une carte non officielle des sentiers que j'ai depuis plusieurs années.

**LE PRÉSIDENT :**

2475 Alors, faites attention, parce que si vous me la donnez, vous ne pouvez pas me la donner à titre personnel.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2480 Je veux dire...

**LE PRÉSIDENT :**

Elle va devenir un document public.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2485 Il n'y a pas de problème.

**LE PRÉSIDENT :**

2490 Très bien.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

2495 Il n'y a pas de problème. J'en prends la responsabilité.

**LE PRÉSIDENT :**

2500 Je vous en prie. Déposez-la auprès de madame Marchand en arrière, s'il vous plaît.

**Mme DIANE THIBODEAU :**

Merci.

2505 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame.  
Monsieur Ian Huggett, s'il vous plaît.

2510 **Mr. IAN HUGGETT :**

First, I'd like to apologize because I do not speak French and my comprehension is somewhat limited.

2515 **LE PRÉSIDENT :**

Thank's. I hope I'll understand you, but I think.

**Mr. IAN HUGGETT :**

2520 Good, I appreciate.

**LE PRÉSIDENT :**

2525 Good.

**Mr. IAN HUGGETT :**

2530 I have two questions in relation to Gatineau Park and this project's impact on it. Parts of these questions may have already been answered previously, but again, as a result of my limited comprehension of the language, you may have to repeat yourselves.

2535 The first question is based on the justification of the project. After reviewing some of the documentation from the MTQ and the responses from the Ministries that had reviewed the documentation, I have a number of points, please bear with me, in relation to this question.

2540 First of all, no inventory apparently has been done to identify the presence of species at risk, which are known to exist in the sector of Gatineau Park, species such as the lesser, flying squirrel, certain rare species of shrew, reptiles and amphibians. These species are known to exist in this area of the park, but within the alignment of the highway, apparently no inventory has been done.

2545 Another thing was that there is an active nesting site for Cooper's hawk, as I think we are fully aware, in the alignment of one of the off-ramps to the highway. I'm very concerned about this, because in the early 90's, I think it was 1994, when the McConnell X Laramée was put through Champlain Park, the Champlain Pine Forest, there was an active nesting site there of Red Shoulder hawk, the MTQ were informed of it, the construction crews were in there, they actually cut the nest tree down while the fledglings were in the nest, and that was certainly very upsetting. There was nothing that we could say or do which would convince them to stop, they were crews.

2550 The proposed alignment would adversely impact three significant water bodies: Moore Creek, Creek des Fées and Wolffia Marsh.

2555 So, based on these four observations, I would like to know how the MTQ can justify the project when none of these concerns have been adequately addressed in the environmental impact studies that they have done.

2560 **LE PRÉSIDENT :**

Thanks. I'll ask first the MTQ to give an answer, I don't know if they can give it in English. If they can, it will be wonderful, otherwise we'll try to make an honest translation, and after that I'll ask the same question to the MT Canada, Ministry of Transport, Mr. Dickey, who can give the answer of the other ministries on the federal level.

2565 **Mr. IAN HUGGETT :**

Thank you.

2570 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur, si vous pouvez le dire en anglais, ça nous simplifiera le chemin, s'il vous plaît.

2575 **M. NORMAND GAUTHIER :**

I'll try my best, Mr. President.

**LE PRÉSIDENT :**

2580

Alors, la première question porte sur les espèces à risque, la deuxième question est sur les plans d'eau, mais la première c'est les espèces menacées, qu'est-ce que...

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2585

So, I'll talk about the rare and endangered species as a whole. We have made some inventories regarding these species. The first one is related to the flora, where the inventory has been made along the proposed lay-out and in a certain area, each side of the lay-out, at two periods of the year, one in spring and one in late summer.

2590

The report is available at the back, the only part missing is the map because we didn't want to publish the results of the inventory to protect the sites, and that's...

**LE PRÉSIDENT :**

2595

Do you know these documents, sir?

**Mr. IAN HUGGETT :**

2600

Well, I didn't find them and according to the response that the Ministry of the Environment and Wildlife here in the Regional Office -- and their response, I think was February of this year, that it was inadequate. And you are talking about a study that was done last summer.

2605

**LE PRÉSIDENT :**

You speak to me, please.

**Mr. IAN HUGGETT :**

2610

Sorry. We are talking about a study that was done last summer and the response as of February of this year from the Ministry of the Environment and Wildlife was that that study was inadequate.

2615

**LE PRÉSIDENT :**

Okay.

2620 **M. NORMAND GAUTHIER :**

I'm still talking about the report on flora only.

**LE PRÉSIDENT :**

2625

Only. Yes.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2630

This report is available at the back.

**LE PRÉSIDENT :**

Yes.

2635

**M. NORMAND GAUTHIER :**

I don't have the number because it was released only last week to you.

2640

**LE PRÉSIDENT :**

Yes, I saw this report, yes.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2645

It was released many months ago to Ministry of Environment, but only last week to you.

**LE PRÉSIDENT :**

2650

And the quotation of the document is DB-4.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2655

For this particular report, if you look at the *Avis de recevabilité*, there is one *avis*, one notification done by Mr. Léopold Gaudreau, who is the Director of la Direction du patrimoine écologique du ministère de l'Environnement and this person has found the report adequate.

**Mr. IAN HUGGETT :**

2660 And may I add that he was the only person that I've found that said that, which would suggest he probably didn't read the report.

**LE PRÉSIDENT :**

2665 We can't make such a judgment.

**Mr. IAN HUGGETT :**

I appreciate that.

2670

**LE PRÉSIDENT :**

I know Mr. Gaudreau and I think he's a good scientific. Maybe you can have a different opinion on him, that's your right.

2675

**M. NORMAND GAUTHIER :**

I will continue with this report?

2680

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2685

This report also propose the removal and transplantation of rare species that have been found in the right of way, in areas outside the right of way. These areas would be of compatible habitat with the species that have been found and these areas will be selected in consultation with Gatineau Park officials who know best their park, so that we make sure that these transplantations are successful.

2690

**LE PRÉSIDENT :**

2695 Just a moment. Mr. Dickey. Different ministries made the remarks on the species at risk on this project. What is your opinion on this.

**M. RÉGENT DICKEY :**

2700 The opinion of Environment Canada about species at risk was that we still need more information to be able to take a decision on the impact that may be caused by the highway...

**LE PRÉSIDENT :**

2705 What kind of information you need?

**M. RÉGENT DICKEY :**

2710 I'm sorry?

**LE PRÉSIDENT :**

What kind of information do you need?

2715 **M. RÉGENT DICKEY :**

2720 Well, inventories of a larger area of what we have done in the past. I wouldn't want to talk for the Ministry, because one of our colleagues is going to be here probably on Thursday to answer the questions regarding the species at risk, so he will give more information that what I could say for him here.

I would like to touch base about the migratory birds. We have an inventory done for that aspect, but still, the Environment Canada may want to request more information because of that aspect of birds.

2725

2730 Regarding the creeks, the three creeks that might be affected, we have Fisheries and Oceans looking at that aspect, and again this Department is asking more information to be able to take a decision in regarding of the impact and what could be done to solve that aspect. Fisheries and Oceans might be with us by phone. I can't answer for them. But anyway, that's what we have of that.

**LE PRÉSIDENT :**

2735 And Fisheries and Oceans are implied in giving authorization for this kind of work.

**M. RÉGENT DICKEY :**

2740 Yes, Fisheries and Oceans are one of the authorities, the responsible authority on that project, so they have to come up with the decision, they have to sign off on the report at the end.

**LE PRÉSIDENT :**

So, we can be confident that if they ask questions, they will have answers before they give any decision on that.

2745

**M. RÉGENT DICKEY :**

Yes, of course, because they are under the Fisheries' Act, so what we call the Article 35.1 and 2, so they have to comply to those ones.

2750

**LE PRÉSIDENT :**

Yes, Mr. Dubé?

2755

**M. PIERRE DUBÉ :**

Mr. Chairman, I would like to ask my colleague to say a few words, monsieur Viens.

**LE PRÉSIDENT :**

2760

Yes.

**M. PIERRE DUBÉ :**

2765

About this aspect for Gatineau Park, please.

**LE PRÉSIDENT :**

Please. Si vous voulez vous identifier, s'il vous plaît.

2770

**M. MICHEL VIENS :**

Michel Viens. Il n'y a pas eu...

2775

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez le dire en anglais, ce sera plus simple.

2780 **M. MICHEL VIENS :**

From the information we have in Gatineau Park, there hasn't been any exhaustive study done in this area regarding rare or endangered species. The MTQ did in their report some studies on the rare plants species in the area, but for different reasons they haven't covered all the animal species in that area. So, at this time, we don't have a lot of information on those species.

The information that the Park has for rare and endangered species of animals in that sector is almost non-existent at this time. We only have, from our surveys done in the past, we have two rare species of animals that have been found not exactly in that sector of study, but North of that, North of Gamelin finally. In that area, there are two species of rare or endangered species of animals in that sector.

But in the study area, we haven't found any but we haven't done any exhaustive study on that. So, this is why certain Federal Ministry have asked the Department of Transport Quebec to do additional studies on that.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez une opinion X je vais vous poser la question en français parce qu'elle est plus difficile à formuler X est-ce que vous avez une opinion sur l'hypothèse de prendre certaines des espèces et les déménager ailleurs, les réaménager dans le centre? Est-ce que ce genre de mesure de mitigation est à votre convenance? Do you understand what I asked? I asked about the operation of moving some species from a point to another point for construction of the road.

**Mr. IAN HUGGETT :**

Okay. Well...

**LE PRÉSIDENT :**

Okay? The intention of the MTQ.

**Mr. IAN HUGGETT :**

Yes, my opinion, that's totally inappropriate. I mean it's a joke, it doesn't work, they tried that elsewhere. You can't take nature and stick it in a bottle and transport it elsewhere. The whole idea of a park...

**LE PRÉSIDENT :**

You still have an opinion on that.

2825

**Mr. IAN HUGGETT :**

I certainly do, I mean the thing is -- the whole thing, from what I've read, I mean getting back to the DFO, I mean they're coming up and saying that the MTQ has failed to implant adequate methodology to inventory the fish, they failed to take into consideration seasonal variations in the presence of fish. In other words, they were only tested during the fall, not during the spawning season. They failed to identify the presence in function of intermittent streams, on fish habitat. They failed to rule out listed species in the study area found also inside the park.

2830

2835

So, there are so many inadequacies as far as doing the proper studies to safeguard the park, which brings me up to my second question, if I may, is why would this route chosen in lieu of something like Gamelin Avenue, which already traverses the park, which would cause far less impact if it was used as an alternative to the route that has been chosen.

2840

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez compris la question, je pense bien, son affirmation est que si on avait prolongé l'axe de Gamelin, l'impact sur le milieu biophysique eut été moindre.

2845

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Probably the best answer of this question is if you try to look at the *Transportation Plan*, and there we can find the corridor which was chosen for the link we are talking about today, and this was decided a couple of years ago, the *Transportation Plan* was approved in 1996, after another public hearing like this one, for the *Transportation Plan*, so we cannot switch the corridor from McConnell X Laramée to Gamelin just like that.

2850

**Mr. IAN HUGGETT :**

2855

You...

**M. JORDAN BELOVSKI :**

2860

And...

**Mr. IAN HUGGETT :**

2865           Sorry, continue.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

2870           So, this is the corridor and this is the *Transportation Plan* which we are suppose to follow at the point.

**Mr. IAN HUGGETT :**

2875           Now, can I understand from that that this corridor is set in stone and there are no alternatives being -- otherwise, there is no point in us being here.

**LE PRÉSIDENT :**

2880           In the point of view of the MTQ, I think they told that yesterday, yes. You are not obliged to agree with them, but it is their answer.

**Mr. IAN HUGGETT :**

2885           Right. Well, all I can say is if we can't protect our parks in our country, what can we protect? And when you have corridors like this fragmenting the park -- I recall I had a meeting with the former Park managers in the early 1990's about the gateway sector and this issue of increased visitation was brought up and the impact it had on the park, the park's ecosystem, and he expressed, concerned, that there were too many people who was overshooting the current capacity, the social current capacity, the environmental current capacity of the park. And  
2890           when I see that the NCC has basically endorse having ramps go off this highway, it doesn't give you very much confidence that they are taking their mandate to protect the ecological integrity of the park very seriously.

**LE PRÉSIDENT :**

2895           But you know that these connections with the promenade de la Gatineau is asked not by the MTQ first but by the CCN.

**Mr. IAN HUGGETT :**

2900           I realize that, yes.

**LE PRÉSIDENT :**

2905

You do. Okay.

**Mr. IAN HUGGETT :**

2910

Okay, thank you.

**LE PRÉSIDENT :**

2915

Thank you, sir.

**M. MICHEL VIENS :**

C'est au sujet de la relocalisation des espèces, on n'y a pas répondu.

2920

**LE PRÉSIDENT :**

Non.

**M. MICHEL VIENS :**

2925

Est-ce que vous voulez que je le fasse en anglais?

**LE PRÉSIDENT :**

2930

Oui.

**M. MICHEL VIENS :**

2935

Concerning relocation of rare plants species, there are two species according to the study made by MTQ that will be directly affected by this corridor. One of those species is the Wild Garlic, l'ail des bois, and that species have been replanted in Gatineau Park several times because of different projects and the replantation success is very high. So, it is working.

**LE PRÉSIDENT :**

2940

Okay. And the other one?

**M. MICHEL VIENS :**

2945

The other species, we haven't try that species, it's a species of tree, it's the *acer negrum*, it's l'érable noir, Black Maple I presume in english, and we haven't try that one. But at least, the Wild Garlic is successful.

2950

**LE PRÉSIDENT :**

Thanks. Merci.

Monsieur Lionel Demers, s'il vous plaît.

2955

**M. LIONEL DEMERS :**

Bonjour.

2960

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur Demers.

**M. LIONEL DEMERS :**

2965

Ma question s'adresse au ministère du... à vous, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

2970

Vous me l'adressez à moi, mais je vais aller chercher un ministère, je ne répondrai pas.  
Oui?

**M. LIONEL DEMERS :**

2975

Ça concerne le transport des matières dangereuses.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

2980

**M. LIONEL DEMERS :**

Quand ça va passer dans les quartiers résidentiels, exemple Saint-Jean-Bosco, Wright et tout près des Jardins Taché, je n'ai rien vu de prévu à nulle part.

2985

Puis la deuxième section, dans le parc de la Gatineau, est-ce que cette partie de responsabilité relèverait de la CCN ou du ministère des Transports du Québec?

**LE PRÉSIDENT :**

2990

Allons-y. Monsieur Laflamme, en ce qui concerne les matières dangereuses, est-ce qu'il y aura des matières dangereuses que vous prévoyez transiter dans cet axe de transport?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2995

Bien, dans cet axe de transport, ce sont les mêmes matières qui transitent actuellement sur le boulevard Saint-Raymond.

**LE PRÉSIDENT :**

3000

Est-ce que ça veut dire que actuellement, dans l'axe Saint-Raymond, il y a des matières dangereuses...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3005

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3010

... qui sont en circulation?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3015

Effectivement, il peut y avoir des camions d'huile, des matières inflammables qui transitent sur cet axe-là; ce sont les mêmes matières qu'ils vont transporter sur l'axe McConnell X Laramée dans une proportion d'environ 40 %, comme on a prévu.

3020

S'il y a déversement ou quoi que ce soit, à ce moment-là, ce sont les mesures d'urgence qui interviennent. Sur le territoire d'une municipalité, c'est la Municipalité qui est responsable de déclencher le processus de mesures d'urgence. Elle va, à ce moment-là communiquer avec la Sécurité civile et la Sécurité civile, si elle a besoin de l'aide des autres ministères, à ce moment-là, Transports Québec peut intervenir au niveau de gestion de la circulation et peut être en support à la Sûreté du Québec, il peut être en support au transport de personnes ou évacuation de personnes, tout ça, mais initialement c'est la responsabilité de la Municipalité.

3025

Sur le territoire du parc, là, étant donné que c'est un parc fédéral, je n'ai pas la réponse à cette question-là.

3030 **LE PRÉSIDENT :**

On va vérifier auprès de la CCN. S'il y avait un incident, déversement ou autre de matières dangereuses, qui est responsable dans le parc?

3035 **M. PIERRE DUBÉ :**

M'accordez-vous le droit de consulter mes collègues?

**LE PRÉSIDENT :**

3040

Vous avez toujours le droit de consulter.

**M. PIERRE DUBÉ :**

3045

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3050

Je vais demander à la Ville de Hull, s'il vous plaît, de s'approcher. Vous vous assoyez à côté de monsieur Demers, vous pouvez même lui parler, si vous voulez. Bon, alors la question que je vous poserais, c'est êtes-vous au courant qu'il y a des matières dangereuses qui transitent sur Saint-Raymond et quelles sont les mesures que vous avez en cas qu'il se produise des événements, incidents ou accidents?

3055 **M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

Monsieur le président, je répondrais dans le même sens que monsieur Laflamme, dans le sens que les matières dangereuses qui sont susceptibles de circuler sur l'axe Laramée sont possiblement les mêmes qu'on retrouve sur Saint-Raymond et voire même Alexandre-Taché.

3060

Maintenant, en ce qui concerne les mesures prévues pour les interventions d'urgence, je ne suis pas impliqué dans ce dossier, mais je pourrais aller chercher l'information de façon à ce qu'on puisse vous les communiquer lors de séances précédentes.

3065 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Subséquentes; les précédentes, on va les laisser faire.

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

3070

Oui, subséquentes.

**LE PRÉSIDENT :**

3075 Dites-moi, est-ce qu'il y a des catégories de matières dangereuses qui sont interdites? Parce que le mot *matières dangereuses*, c'est immense si on parle d'huile ou... bon, ça, ça va bien, mais est-ce qu'il y a une certaine catégorie de matières dangereuses qui sont interdites sur votre territoire?

3080 **M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

À ma connaissance, non. On pourra toujours vous le confirmer mais, à ma connaissance, non. Je sais qu'il existe des normes plus rigoureuses lorsqu'on emprunte des tunnels, aux alentours de Montréal il y a des normes très spécifiques là-dessus, mais dans la  
3085 région, puisqu'il n'y en a pas de tunnels routiers comme tels, alors je crois qu'il n'y en a pas qui...

**LE PRÉSIDENT :**

3090 D'accord.

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

... est spécifiquement interdite sur le territoire de la ville.  
3095

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

3100 Alors, monsieur Dubé, vous avez eu le temps d'avoir les sages conseils de vos acolytes?

**M. PIERRE DUBÉ :**

3105 Tout à fait, monsieur le président. Alors, la procédure actuelle en vigueur dans le parc de la Gatineau, c'est que bon, dans ce cas-ci, il s'agit d'une route provinciale, s'il y avait déversement de matières dangereuses, la CCN contacterait immédiatement le ministère de l'Environnement du Québec parce que la route est provinciale.

3110 Dans l'attente de l'arrivée de secours du ministère de l'Environnement, le parc de la Gatineau est équipé de l'équipe, on pourrait dire de l'équipe de secours, d'urgence, qui permettrait de confiner, j'imagine, les déversements.

**LE PRÉSIDENT :**

3115 C'est parce que, entendons-nous de deux choses, là. Le ministère de l'Environnement, lui, il intervient sur le milieu biophysique, mais s'il y a des incidents dans le reste, c'est la Sécurité civile qui intervient. C'est bien ça, là? Je veux vérifier, parce que le ministère de l'Environnement, lui, il vient pour récupérer les matières qui coulent, mais expliquez-moi, dans la partie urbanisée, dans la partie de Hull, qu'arrive-t-il?

3120

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Bien, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, c'est la Ville qui doit enclencher le processus de mesures d'urgence.

3125

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3130

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Elle peut, disons, communiquer avec la Direction de la Sécurité civile. Et puis tout dépendant de l'ampleur du déversement ou peu importe, de l'accident qui serait survenu, la Direction de la Sécurité civile, elle peut faire intervenir d'autres ministères. Elle peut faire intervenir le ministère des Transports, elle peut faire intervenir le ministère de l'Environnement, elle peut faire intervenir la Sécurité publique, elle peut faire... il y a plusieurs organismes.

3135

**LE PRÉSIDENT :**

3140

Donc, la coordination se fait à partir de la Ville de Hull qui rejoint la Sécurité civile et, là, le filet de sécurité des différentes compétences...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3145

Se déploie, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

... vient jouer.

3150

Donc, je reviendrai à monsieur Mailhot tantôt. Monsieur Dubé, chez vous?

**M. PIERRE DUBÉ :**

3155

Monsieur le président, dans le cas du tronçon qui traverse le parc, à ce moment-là c'est la CCN, j'imagine, qui déclencherait les mesures d'urgence et contacterait les ministères.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'elle contacterait la Sécurité civile?

3160

**M. PIERRE DUBÉ :**

Oui.

3165

**LE PRÉSIDENT :**

Acquiescement.

Monsieur Mailhot?

3170

**M. MICHEL MAILHOT :**

Effectivement, monsieur le président, peut-être une petite précision, c'est pour confirmer ce que monsieur Laflamme a en partie mentionné, c'est que c'est les municipalités qui sont responsables des interventions d'urgence sur leur territoire et Urgence environnement intervient à titre de conseiller technique. Donc, il voit à s'assurer que toutes les mesures adéquates sont prises pour protéger l'environnement et effectivement, dans les cas d'urgence majeurs, l'intervention gouvernementale comme telle est coordonnée par la Sécurité publique.

3175

**LE PRÉSIDENT :**

3180

Très bien.

Monsieur Demers?

**M. LIONEL DEMERS :**

3185

Est-ce à dire que, je vois ici dans l'étude d'impact de juin 2000 du ministère des Transports à la page, l'article 3.1, page 51, ça dit :

*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.*

3190

**LE PRÉSIDENT :**

3195

Oui.

**M. LIONEL DEMERS :**

Ça veut dire que c'est le ministère des Transports qui...

3200

**LE PRÉSIDENT :**

3205 Non, on a eu cette question-là hier et la réponse, ça a été que ça n'est que des choses très, très ponctuelles, ce n'est pas la règle générale.

C'est bien ça que vous m'aviez dit hier, monsieur Laflamme? Répétez-moi l'exemple que vous aviez donné de...

3210 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Oui, effectivement, exemple le long de la rivière Richelieu, il y a une usine de produits chimiques, je pense que c'est la compagnie CIL, là, à ce moment-là, dans un tel contexte, le ministère des Transports peut intervenir ou interdire le transport lourd parce que ça pourrait, en tout cas, causer un incident qui serait majeur.

3215 Dans le cas présent, interdire le transport lourd sur l'axe McConnell pour la sécurité publique, disons que si on le laisse sur Saint-Raymond, on aurait deux classes de gens là. On ne peut pas... si on interdit le transport lourd sur McConnell, on va l'interdire, pour la question de sécurité publique, on va l'interdire sur Saint-Raymond, on va l'interdire sur Taché, on va l'interdire partout là.

3220 **M. LIONEL DEMERS :**

Alors, si je comprends bien...

3225 **LE PRÉSIDENT :**

3230 L'autre exemple qui a été évoqué, c'est par exemple le pont Hippolyte-Lafontaine, qui est un pont-tunnel, et lui, sa configuration est telle que là il y a une interdiction générale de matières dangereuses, parce que s'il arrivait là quelque chose de particulier. Mais c'est tout à fait ponctuel. Règle générale, donc, la politique du ministère des Transports, c'est que c'est égal partout.

3235 **M. LIONEL DEMERS :**

O.K.

3240 **LE PRÉSIDENT :**

Correct.

3245 **M. LIONEL DEMERS :**  
Ma deuxième question, ça concerne la sécurité à des cyclistes...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3250

**M. LIONEL DEMERS :**

... sur la piste, au carrefour giratoire. À la page 57, les carrefours giratoires, c'est renommé sécuritaires. Jusqu'ici...

3255

**LE PRÉSIDENT :**

On verra.

3260 **M. LIONEL DEMERS :**

C'est ce qu'on m'a dit jusqu'ici.

**LE PRÉSIDENT :**

3265

On verra, c'est sécuritaire jusqu'au prochain exemple.

**M. LIONEL DEMERS :**

3270

Ou on a essayé de me faire croire.

**LE PRÉSIDENT :**

Non, on ne portera pas de jugement.

3275

**M. LIONEL DEMERS :**

Ça dit :

3280

*Les cyclistes. La piste cyclable est située en retrait de la route...*

- c'est au nord de la route -

*... ils n'ont pas à emprunter l'anneau giratoire, l'endroit où ils sont le plus vulnérables.*

3285

Les gens qui viennent du sud de Laramée, ils vont faire quoi pour traverser eux autres?

**LE PRÉSIDENT :**

3290

On va avoir un premier niveau de réponse, la sécurité, on en parle de manière formelle demain soir...

**M. LIONEL DEMERS :**

Oui.

3295

**LE PRÉSIDENT :**

... et ça, ça va revenir nécessairement, mais on va d'abord, on va aller voir une première fois, une première curiosité.

3300

Oui, monsieur Laflamme?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3305

Bien, on parle du niveau vulnérable étant donné qu'on traverse un axe de circulation, mais si c'était des feux de circulation, on utiliserait le même terme, il y aurait encore le phénomène de vulnérabilité. Lorsqu'on traverse une route, il y a toujours une question de vulnérabilité. Je prends juste exemple, c'est mentionné quelque part dans l'étude que les piétons qui traversent à des feux verts, il y a 30 % des -- dans la ville de New York, il y a 30 % des décès pour des piétons qui traversent sur des feux qui sont verts. Donc, traverser une intersection, il y a toujours un...

3310

**LE PRÉSIDENT :**

Entendons-nous là, pas 30 % des piétons qui traversent.

3315

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Non, non!

3320

**LE PRÉSIDENT :**

C'est correct? Bon.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3325

Je m'excuse, excusez-moi.

**LE PRÉSIDENT :**

3330

Sans ça, vous allez vous faire poursuivre!

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3335

Il n'y aurait peut-être pas 12 millions!

**LE PRÉSIDENT :**

3340

Alors, parmi les gens qui se font tuer en traversant les feux verts, il y en a 30 -- les rues, les intersections, 30 sont des gens qui sont sur leur droit.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3345

30 % des décès se produisent à la traversée d'un feu vert.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3350

Excusez. C'est pour ça qu'on utilise le terme *le plus vulnérable*.

**LE PRÉSIDENT :**

3355

Mais d'une manière générale...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3360

Bien, monsieur Belovski va compléter.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3365 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Bon, moi, je veux juste compléter le fait que les giratoires comme tels sont étudiés la sécurité des cyclistes dans les anneaux. Effectivement, ils sont plus vulnérables que comparativement aux intersections régulières avec des feux de circulation, à cause du fait que les cyclistes ont tendance de couper dans l'anneau et pas de suivre disons la bordure.

3370 Mais, dans notre cas, avec l'aménagement de la piste cyclable au nord, les cyclistes qui viennent du sud... pour moi, j'ai un petit problème de vous parler à vous, je sais que...

3375 **LE PRÉSIDENT :**

C'est toujours à moi que vous devez parler ici.

3380 **M. JORDAN BELOVSKI :**

C'est parce que le microphone est dans l'autre direction.

**LE PRÉSIDENT :**

3385 Oui, je comprends, oui.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Bon, alors j'ai perdu un petit peu...

3390

**LE PRÉSIDENT :**

Vous me dites que pour un cycliste, c'est plus dangereux parce qu'il a tendance à changer de voie, à s'en aller vers le centre de l'anneau plutôt que rester à la périphérie.

3395

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3400 Ça, c'est pour les carrefours giratoires, effectivement, sauf que dans notre cas, les cyclistes qui proviennent du sud ou bien on prévoit qu'il y aura des cyclistes sur la rue Laramée existante, qui doit devenir avec ce projet une rue très locale, avec très peu de circulation, s'ils veulent se rendre au nord, ils vont utiliser les traverses pour piétons et, de là, ils ont accès à effectivement la piste cyclable aménagée parallèlement à McConnell X Laramée, au nord du corridor. Mais ils n'ont pas accès direct aux anneaux, ils sont supposés de suivre les aménagements qui sont pour eux et pour les piétons également.

3405

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous considérerez éventuellement que les cyclistes devraient suivre la route des piétons et non pas la route des automobiles.

3410

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Oui, parce que ce n'est pas un aménagement pour piétons. L'aménagement qu'on a prévu au nord du corridor, on l'appelle un aménagement mixte quand même, parce que c'est pas juste pour les cyclistes, mais on s'attend qu'il y a beaucoup plus de cyclistes que de piétons, mais il y aura les uns et les autres.

3415

**LE PRÉSIDENT :**

Mais je vous parle pour la traversée de...

3420

**M. JORDAN BELOVSKI :**

La traversée également, les seuls accès à cette piste sont très bien limités. Alors, si le cycliste veut se rendre sur la piste cyclable, il doit utiliser les traverses pour piétons, il n'a pas accès de l'anneau ou de la chaussée comme telle à la piste cyclable. S'il veut rejoindre la piste cyclable, il doit utiliser les traverses très bien...

3425

**LE PRÉSIDENT :**

Mais supposons un cycliste qui part de l'église Saint-Jean-Bosco et qui veut aller dans le quartier Wright, il doit traverser la route, est-ce qu'il peut prendre la rue Demontigny et passer par le giratoire qui est prévu là?

3430

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Effectivement, il peut passer par le giratoire.

3435

**LE PRÉSIDENT :**

Et là, il est plus vulnérable.

3440

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3445

Et là, il est plus vulnérable, mais les aménagements sont tels qu'ils doivent les conduire au bon endroit de traverser, c'est prévu, et de ne pas lui permettre... Maintenant, on ne peut pas faire des clôtures ou quoi que ce soit pour le... ce n'est pas quelque chose de très spécial, il y aura toujours des délinquants.

3450

**LE PRÉSIDENT :**

On va vérifier ça. Monsieur de la Ville de Hull, s'il vous plaît, revenez vous asseoir. On va vous garder en forme comme ça, c'est un va-et-vient. Est-ce que la Ville de Hull a analysé ce petit problème que soulève monsieur Demers? Je ne dis pas \* petit +, là, mais ce problème, et est-ce que, par exemple, vous pourriez interdire aux cyclistes de passer par les giratoires?

3455

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

Monsieur le président, dans le cas disons de la traversée... en fait, les cyclistes ont accès à tout le réseau routier. Je veux dire, on va de préférence les diriger vers des aménagements cyclables qui sont habituellement mieux conçus pour assurer leur sécurité et confort, mais il reste que, de façon générale, le réseau routier est accessible aux cyclistes.

3460

Dans ce cas-ci, évidemment, il y a des traverses piétonnes qui vont être aménagées justement pour mieux diriger ou diriger les piétons et, dans ce cas-ci, les cyclistes vers une zone qui est plus sécuritaire, et ça pourrait être supporté soit par des aménagements ou soit par de la signalisation pour inciter les cyclistes et les piétons, bien sûr, dans le bon corridor.

3465

Maintenant, de façon globale, quel est le niveau de sécurité des piétons et cyclistes dans les carrefours giratoires, je vais plutôt préférer céder la place à mon collègue demain soir, parce qu'il y a une période prévue, justement...

3470

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3475

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

... concernant les carrefours giratoires...

3480

**LE PRÉSIDENT :**

Tout à fait.

3485

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

... où je vais justement noter ou souligner cet aspect qui pourrait être traité demain soir par mon collègue de la circulation.

3490

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

3495

**M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

Je vous en prie.

3500

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste une question par rapport à la piste cyclable qui est au nord, donc dans l'axe est-ouest, est-ce que c'est une piste cyclable en site propre, est-ce que c'est strictement pour les cyclistes ou s'il y a des piétons qui vont l'utiliser?

3505

**M. PIERRE LAFLAMME :**

C'est un sentier en site propre mais qui est utilisé, qui peut être utilisé par les piétons, par les cyclistes, par les patins à roues alignées, par les randonneurs, par tout le monde.

3510

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, il n'y a pas de sentier, de trottoir qui est prévu pour les piétons.

3515

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Non.

3520

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

3525

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va, monsieur Demers?

**M. LIONEL DEMERS :**

Merci.

3530

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Alors, ça vous donne un avant-goût et demain soir on va, de manière formelle, étudier la fameuse question des giratoires et analyser les conflits potentiels, et le problème des cyclistes va revenir.

3535

**M. LIONEL DEMERS :**

Merci.

3540

**LE PRÉSIDENT :**

Ça marche. Est-ce que vous faites du cyclisme vous-même?

3545

**M. LIONEL DEMERS :**

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

3550

Est-ce que vous faites de la bicyclette? Non.

**M. LIONEL DEMERS :**

3555

De la marche.

**LE PRÉSIDENT :**

De la marche. Très bien.

3560

Madame Nicole DesRoches, s'il vous plaît.

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3565

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

3570 Bonjour.

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3575 Ça fait beaucoup à digérer parce qu'il y a eu plusieurs questions cet après-midi.

**LE PRÉSIDENT :**

3580 Oui, c'est ça les audiences, on y va tranquillement, mais on y va! Voyez-vous, on est en train de faire le tour.

**Mme NICOLE DESROCHES :**

C'est que je dois réaménager mes questions en fonction de ça.

3585 **LE PRÉSIDENT :**

C'est bien.

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3590 J'avais une question au sujet du transport en commun parce que, effectivement, le premier projet ou, en tout cas, le X projet qui avait été soumis, il était question de voie réservée pour autobus et puis j'aurais aimé savoir vraiment pourquoi ça a été abandonné, si on fait abstraction de la STO et de ses projets, mais pourquoi cet aspect-là avait été tombé. Puis à un moment donné, j'ai vu dans le document qu'à un moment donné le transport en commun n'avait pas d'impact.

3600 Alors moi, je voulais savoir si ça voulait dire qu'il y a des autobus ou qu'il n'y en ait pas, ça ne changeait pas le flot de la circulation ou que ça ne changeait rien, en tout cas, à toute la problématique du transport Taché et McConnell X Laramée. C'était un peu nébuleux. Alors, j'ai des questions à ce sujet-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3605 Très bien. Alors, on va y aller de différentes manières. Monsieur Laflamme, est-ce que, dans le projet qui est actuellement sous examen, deux voies dans les deux sens, est-ce que des autobus circuleront?

3610 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Oui, effectivement, on a eu une réunion avec la STO à cet effet et la STO prévoit en premier temps d'avoir une ligne d'autobus avec 2 à 3 autobus dans les heures de pointe et, effectivement, avec la demande dans le futur, cela peut augmenter X pour l'instant c'est juste des prévisions X de 10 à 15 autobus dans les heures de pointe.

Maintenant, il y avait effectivement un projet, c'était le projet surtout avec les feux de circulation, qui prévoyait trois voies par direction avec, en effet, la troisième voie c'était une voie réservée pour le transport en commun.

Maintenant, avec ce type d'aménagement, on a absolument besoin d'une voie réservée. Au moment où on a adopté le concept des giratoires, leur capacité est beaucoup plus élevée que celle des feux de circulation, voilà pourquoi les délais, et le niveau de service de ces aménagements de ces carrefours par rapport aux intersections avec feux de circulation est beaucoup plus élevé, meilleur, le niveau de service.

Voilà pourquoi habituellement l'aménagement d'une voie réservée est requise quand les autobus, le transport en commun a des délais assez importants qui sont dus à la circulation régulière.

Dans ce cas-là, comme ces délais ne sont pas présents, on a conclu que pour l'instant, les autobus n'ont pas besoin, ils peuvent suivre leur propre route sans délai, alors il n'y a pas besoin d'aménager une voie de service.

3635 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que l'utilisation de la technique des giratoires interdit ou empêche la mise en oeuvre d'une voie réservée pour les autobus? Est-ce qu'il y a incompatibilité de structure et d'usage dans ces deux concepts?

3640 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Non, elle n'est pas incompatible, elle est compatible avec les voies réservées et ça existe déjà à travers le monde. Je peux vous amener une photo, même, de voir comment les gens aménagent les voies réservées à l'approche des giratoires.

**LE PRÉSIDENT :**

Apportez-la pour demain soir, on va certainement en avoir besoin.

3650

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3655 Parfait. Et, bon, si nécessaire dans le temps, si un jour le corridor devient à capacité, je ne sais pas, dans 30 ans ou plus ou moins, on peut effectivement aménager une voie réservée à cet endroit.

3660 Pour l'instant, pour les débits prévus jusqu'à 2011 et même pas mal au-dessus de 2011, on n'aura pas besoin d'une voie réservée pour le transport en commun.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3665 Est-ce que le représentant de la STO est là, s'il vous plaît? Il a quitté. On va le reprendre à un autre moment.

Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3670 Excusez-moi, vous venez de dire que dans le futur, que les voies réservées ne seront pas nécessaires?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3675 Juste pour préciser, j'ai dit que quand le besoin arrivera, quand les boulevards ou les intersections, les carrefours arrivent à capacité, ça c'est pas pour ce corridor-là, c'est en général, là où il y a des délais assez importants et que dû à l'achalandage, et que ce délai est en effet transféré au transport en commun également, mais on aménage les voies réservées, les délais pour les voitures particulières augmentent encore plus, mais les autobus, le transport  
3680 en commun gagne et le temps de parcours diminue pour le transport en commun.

Maintenant, dans notre cas, ce qu'on dit, c'est à cette étape-ci et pour les je dirais 15 prochaines années facilement, on n'a pas besoin de voie réservée sur le corridor à cause de la capacité des carrefours giratoires.

3685

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3690 Donc ici, dans l'étude sur les carrefours giratoires, on parlait peut-être qu'avec un taux de croissance de 2 % des débits en 2011, qu'une voie réservée pour autobus devrait être ajoutée sur l'axe McConnell X Laramée avec carrefours giratoires à l'horizon 2022. Est-ce que ça semble être...

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3695

Oui, disons que c'est acceptable, oui, même probable. Les chiffres sont des prévisions, quand même, et ça peut varier beaucoup des développements résidentiels ou d'autres comme, je ne sais pas, des parcs industriels quelque part. Alors, ça c'est des prévisions qu'à cette étape-ci, on juge qui sont les meilleures qu'on peut donner.

3700

**LE PRÉSIDENT :**

Madame DesRoches.

3705

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Oui, là, c'est un sujet à côté du transport en commun. J'aimerais savoir, bon, quand il y a des audiences du BAPE, on exige que le promoteur dépose certains documents, mais il y a quand même un copromoteur.

3710

Alors, je voulais savoir comment ça fonctionnait, pourquoi les ministères fédéraux n'ont pas déposé, par exemple, des études d'impact sur la faune et tout ça, parce que c'est quand même leur territoire, entre guillemets, là. Je me demandais ce qui était arrivé là, comment ça se fait qu'eux n'ont pas déposé de documents, puis je me demandais aussi si ça veut dire que dans la foulée du BAPE, bon, vous allez faire votre rapport et tout ça, puis après ça eux vont dire: bon, bien il est peut-être temps que nous, on en fasse une étude.

3715

Alors, cette zone grise-là m'inquiète un peu à savoir si on va devoir recommencer un peu le processus.

3720

**LE PRÉSIDENT :**

Là, vous mêlez deux choses, vous mêlez...

3725

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3730

... la production d'études et la procédure. La production d'études, elle relève du promoteur, du ministère des Transports, qui lui fait des études. Il doit les faire à la satisfaction des différents acteurs, qu'ils soient provinciaux ou fédéraux. Normalement, le fédéral, à moins que je ne me trompe, monsieur Dickey, ne fait pas d'études pour le promoteur.

3735

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Oui, ça je comprends ça, mais ils sont quand même, jusqu'à un certain point, copromoteur, c'est ça que je...

3740

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, parce qu'ils en payent la moitié, c'est ça?

3745

**Mme NICOLE DESROCHES :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3750

On va vérifier auprès de monsieur Dickey.

**M. RÉGENT DICKEY :**

3755

Transports Canada est responsable de la gestion de l'entente qu'on connaît, la CCN-MTQ. Le MTQ est promoteur de tous les projets et Transports Canada fournit 50 % des fonds. Alors, il est faux de dire que le fédéral ou même Transports Canada est copromoteur dans tous ces projets-là. Et on peut même retourner à l'entente elle-même, si je me souviens bien, c'est très bien spécifié à ce niveau-là.

3760

Les études environnementales, c'est le promoteur qui doit les produire sous demande des différents paliers gouvernementaux ou ceux qui font partie de l'équipe.

**LE PRÉSIDENT :**

3765

Et donc, vous n'avez pas à produire vous-même d'étude relative à ce projet-là.

**M. RÉGENT DICKEY :**

3770

Ce que moi j'ai à produire, c'est une analyse des études environnementales considérant les impacts que le promoteur aura soulevés et à prendre une décision si ces impacts sont importants ou non. C'est ce que, moi, j'ai à produire au niveau fédéral pour être en mesure d'accepter le projet ou de le refuser.

3775

**LE PRÉSIDENT :**

3780 Maintenant, on va aller chercher l'autre partie de la question, qui est la partie  
procédurale. Il y a une procédure qui s'établit au Québec, qui est l'évaluation, l'examen et  
l'évaluation des impacts. Il y a une procédure équivalente au niveau fédéral, qui est déclenchée  
par le fait que vous êtes subventionnaire à 50 %. Est-ce qu'on se risque de recommencer le  
même processus d'examen dans la structure fédérale ou comment va la collaboration entre les  
deux processus?

3785 **M. RÉGENT DICKEY :**

À l'heure actuelle, il est un peu tôt pour dire s'il va y avoir autre chose, là. Je pense qu'à  
l'heure actuelle, on est en train de répondre à des questions. On a soulevé certaines questions  
et commentaires au Ministère à propos de l'étude environnementale, ça a été déposé et puis,  
3790 maintenant, on est en attente de ces réponses-là. Et une fois que ces réponses nous seront  
fournies, et bien on va être en mesure d'analyser ces réponses et savoir si c'est satisfaisant au  
niveau de notre évaluation environnementale fédérale.

**LE PRÉSIDENT :**

3795 Mais il n'est pas impossible qu'il y ait un déclenchement du processus fédéral.

**M. RÉGENT DICKEY :**

3800 Le déclenchement du processus fédéral est déjà ferme. On a déjà enclenché ce  
processus-là. À partir du moment où Transports Canada met une cent sur un projet, le  
processus est déclenché automatiquement. Donc, il devient responsable, au terme de la *Loi  
canadienne d'évaluation environnementale*, de s'assurer qu'on répond bien à cette loi-là.

3805 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. RÉGENT DICKEY :**

3810 Donc, il n'y a pas d'ambiguïté.

**LE PRÉSIDENT :**

3815 Mais l'éventualité d'une autre audience ou d'un autre examen public reste une  
éventualité et on ne peut pas trancher dans un sens ou dans l'autre.

**M. RÉGENT DICKEY :**

3820 La seule chose que je peux vous dire, c'est qu'il est trop tôt maintenant pour avancer ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

3825

**M. RÉGENT DICKEY :**

Et puis peut-être que la question pourra être posée à l'Agence canadienne  
environnementale.

3830

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Madame?

3835

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Je comprends l'histoire de procédure puis tout ça, mais ce qui arrive, c'est que si  
supposons que s'est enclenché le processus fédéral, il n'est pas nécessairement prévu d'avoir  
des audiences cependant dans ce processus-là.

3840

**LE PRÉSIDENT :**

Non.

3845

**Mme NICOLE DESROCHES :**

C'est-à-dire que c'est nous, les groupes, qui devons revenir un peu à la charge, c'est un  
peu toujours ça. C'est pour ça que s'il y avait eu moyen de faire peut-être un mariage de  
procédures, ça aurait été peut-être un peu plus simple dans ce sens-là. Parce que malgré que  
monsieur Dickey dans sa tête, c'est très clair, ce n'est pas nécessairement clair dans ma tête.

3850

**LE PRÉSIDENT :**

D'un point de vue de citoyen, oui.

3855

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3860 Parce qu'il y a d'autres ministères qui sont impliqués chez vous. Alors c'est vous qui leur devez des explications ou c'est eux qui vous en doivent, ce n'est pas toujours clair non plus, parce que vous avez parlé du ministère de l'Environnement, Environnement Canada, bon il y a Ressources Canada, il y a aussi...

3865 **LE PRÉSIDENT :**

Pêches et Océans.

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3870 ... Pêches et Océans.

**LE PRÉSIDENT :**

3875 Bien sûr.

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3880 Alors, ce n'est pas toujours évident. Puis eux, qu'est-ce qu'ils vont faire comme évaluation, ça non plus, ce n'est pas nécessairement clair, alors c'est cet aspect-là qui est un peu... puis vu que le parc est quand même touché, la CCN aussi a une certaine redevabilité. En tout cas, c'est un peu...

**LE PRÉSIDENT :**

3885 Je vous comprends de ce côté-là. Sauf que ce qui est intéressant, c'est qu'on est quand même en train de faire transiter par le processus d'évaluation les opinions des ministères fédéraux, de sorte qu'il y a déjà une forme d'intégration. Ce serait souhaitable qu'elle soit plus intense.

3890

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Oui, bien, c'est tout à fait pourquoi on a demandé les audiences du BAPE.

3895 **LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr.

3900 **Mme NICOLE DESROCHES :**

Parce que c'est un moyen qu'on a au Québec qui nous est quand même accessible et beaucoup plus clair, si vous me permettez. Merci.

3905 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame.

**M. RÉGENT DICKEY :**

3910

Monsieur le président, si je pouvais ajouter quelque chose?

**LE PRÉSIDENT :**

3915

Bien, oui.

**M. RÉGENT DICKEY :**

3920

J'ai déposé le *Guide du citoyen* concernant justement les évaluations environnementales canadiennes. Je pense que c'est un guide qui explique la façon dont on procède. Ce serait intéressant que les gens qui se posent des questions consultent le guide et aussi aillent sur le site Internet, pour ceux qui ont accès à Internet, de l'Agence canadienne. Je crois que c'est un très bon guide qui répond à plusieurs questions.

3925 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Dickey.

Merci, madame DesRoches.

3930 **Mme NICOLE DESROCHES :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3935

Monsieur Gérard Desjardins.

3940 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

Bonjour, mon nom est Gérard Desjardins, je représente le Club des ornithologues de l'Outaouais. Ma question, ma première question va concerner les milieux humides à l'intérieur de tout le projet, donc pas juste le parc de la Gatineau, mais tout le projet l'axe Laramée X  
3945 McConnell.

Je voudrais connaître X bon, monsieur le président, vous m'arrêterez quand j'aurai débordé, dépassé la ligne acceptable X quels efforts a-t-on octroyé à l'inventaire des milieux humides et quelles sont les définitions utilisées pour identifier un milieu humide et quels sont les  
3950 efforts réalisés pour éviter les milieux humides, dans le cadre de tout le projet?

**LE PRÉSIDENT :**

C'est bien correct, ça.  
3955

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

Puis j'ajouterais peut-être une autre petite sous-question: quelles sont les mesures d'atténuation, de mitigation ou de compensation, où sont-elles? On a de la difficulté à les  
3960 retrouver.

**LE PRÉSIDENT :**

Sur ce point-là, on verra tantôt, mais il y avait dans les acétates d'introduction du  
3965 ministère des Transports, il y avait déjà un certain nombre d'éléments qui étaient identifiés. Ces acétates-là ont été déposées dans la documentation, on les voit identifiées, à un moment donné, certaines, mais on va les valider tantôt.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

O.K.  
3970

**LE PRÉSIDENT :**

Correct? Alors, donc, au ministère des Transports, qu'est-ce que vous appelez un  
3975 milieu humide, en avez-vous fait un inventaire et quelles sont les mesures que vous prenez à cet égard.

3980 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Alors, le tracé traverse 3 milieux humides dans le secteur, là, à l'ouest de la promenade du Lac-des-Fées. Le premier milieu est la vallée du ruisseau des Fées comme telle, le deuxième est ce qu'on a appelé dans les rapports le ruisseau Moore ou une des branches du ruisseau Moore, et le troisième est ce qu'on a appelé dans les études le marais à Wolffia, qui est du nom d'une espèce de plante qu'on y retrouve.

Alors, je dois dire tout de suite en partant que ces trois milieux humides-là sont dépendants du castor. C'est-à-dire que tout le long de leur parcours, les niveaux d'eau sont contrôlés par l'activité du castor. Donc, durant les inventaires qui ont été faits l'an dernier, par exemple, entre les premiers au mois d'avril et puis les derniers au mois de juillet, quels que soient les spécialistes impliqués, il y avait eu de légères modifications de la configuration des surfaces mouillées, si on veut, à cause de l'activité des animaux comme tels.

Bon. Pour ce qui est des inventaires, le *Rapport sur l'avifaune*, les milieux humides ont été inventoriés dans la section touchée au niveau de l'avifaune. Donc, on peut voir dans ce rapport-là X je vais vous donner la cote, PR-8.2 X les résultats d'inventaires qui ont été faits pour la sauvagine et pour les oiseaux rapaces.

Donc, ce que ça dit, par exemple au niveau de la traversée du ruisseau des-Fées, il y a un nid de bernache du Canada qui se trouve, qui se trouvait au printemps 2000 à cet endroit-là.

L'autre, dans le deuxième milieu humide, il n'y avait rien de spécifique et, dans le troisième, il y avait plusieurs espèces de sauvagine qui étaient présentes. Toute l'information est consignée dans les rapports.

Donc, inventaire de l'avifaune, inventaire des plantes rares aussi, parce que si j'ai nommé marais à Wolffia, c'est parce que la wolffia est une espèce rare, en fait on en retrouve deux dans ce milieu humide-là, et ces inventaires-là sont consignés dans le *Rapport sur les plantes rares* dont on a parlé tout à l'heure, le DB-4.

Maintenant, en termes de mesures d'atténuation, pour ce qui est du marais à Wolffia, la mesure d'atténuation en est une d'évitement. C'est-à-dire que de façon classique, on aurait construit un remblai, on aurait mis un ponceau, merci, bonjour.

Dans ce cas-là, le ministère des Transports va passer par-dessus à l'aide d'un viaduc, donc on va éviter de toucher au milieu humide en l'enjambant, si on veut.

Même chose dans le ruisseau du Lac-des-Fées, au lieu d'un remblai de, on parlait hier de 8, 10 mètres, moi j'ai parlé d'un pont avec 3 à 5 ou 6 piliers pour minimiser l'empiétement dans le milieu humide. Donc, la mesure d'atténuation première est dans la conception même de l'autoroute.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

4025

Du boulevard.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4030

Monsieur le président, on chasse souvent le naturel, mais il revient toujours au galop!

**LE PRÉSIDENT :**

4035

Eh, oui! Alors...

**M. NORMAND GAUTHIER :**

4040

Pardon. Pour ce qui est des mesures d'atténuation de conception, ensuite mesures d'atténuation de protection durant les travaux de construction, pour ce qui est de la vallée du ruisseau des-Fées, dans le *Rapport sur l'habitat du poisson* qui a été produit, cote PR-8.1, il y a une quinzaines de mesures d'atténuation...

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4045

Je m'excuse, monsieur le président...

**LE PRÉSIDENT :**

4050

Oui?

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4055

... ma question, si ça continue comme ça, on va passer au travers de tous les insectes, tous les mammifères, tous les poissons, etc.

**LE PRÉSIDENT :**

4060

Oui.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

Ma question se...

**LE PRÉSIDENT :**

4065

Vous avez demandé la définition de ce qu'on...

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4070 C'était les inventaires des milieux humides. Bon, les composantes des milieux humides, on pourra toujours y revenir plus tard, malheureusement...

**LE PRÉSIDENT :**

4075 Dans leurs inventaires, ils ont dit qu'il y en avait trois.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4080 Oui, c'est ça, donc selon...

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pensez qu'il y en a d'autres, vous?

4085 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

4090 Bien, étant membre du Club des ornithologues depuis les 25 dernières années, puis étant un ancien citoyen de la ville de Hull, faisant de l'observation ornithologique dans ce secteur-là, étant aussi un ex-agent de conservation des ressources naturelles pour la Commission de la capitale nationale, pendant une période de 13 ans, je connais un peu le secteur et puis ma question touchait la définition utilisée pour identifier un milieu humide.

**LE PRÉSIDENT :**

4095 Milieu humide.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4100 Ce que j'ai compris dans la réponse donnée par le promoteur X et je veux bien souligner ici que le promoteur, c'est celui qui fait le projet X je comprends bien aussi que les bretelles, sur l'axe, sur le projet Laramée X McConnell, sont faites à la demande de la Commission de la capitale nationale. Ça fait que, selon moi, autant le ministère des Transports du Québec que la Commission de la capitale nationale sont des promoteurs à l'intérieur du projet.

4105 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4110

Bon. Donc...

**LE PRÉSIDENT :**

4115

Mais dites-moi les milieux humides qui ont été oubliés, parce que si vous connaissez...

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

Bon, là, la définition...

4120

**LE PRÉSIDENT :**

... le parc comme ça...

4125

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

La réponse...

**LE PRÉSIDENT :**

4130

... là, je suis sûr que vous en avez. Dites-moi les.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4135

La réponse à cette question-là, on doit regarder la définition du mot \* milieu humide +, qu'est-ce qu'un milieu humide.

**LE PRÉSIDENT :**

4140

Oui.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4145

Pour moi, une grenouille, dépendant de l'espèce X puis je n'attribue pas nécessairement aux oiseaux puisque je représente un groupe d'ornithologues X mais une grenouille a besoin d'un milieu humide gros comme votre pot d'eau en avant de vous avec une quenouille qui sort de terre. Donc, ça pourrait être un milieu humide.

**LE PRÉSIDENT :**

4150

Oui.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4155 Est-ce que les travaux qui vont être faits sur le terrain vont assécher divers milieux humides.

**LE PRÉSIDENT :**

4160 Mais est-ce que vous-même qui connaissez ça, est-ce que vous avez des critères de définition? Est-ce qu'un milieu humide, c'est un endroit où on voit l'eau, ou si c'est la flore, par exemple, qui est le révélateur d'un certain niveau d'humidité.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4165 Merci, monsieur le commissaire, de me donner cette grande possibilité-là de répondre qu'un milieu humide, quant à moi, c'est du moment où est-ce que tu vois une quenouille sortir de terre...

4170 **LE PRÉSIDENT :**

Une quenouille!

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4175 Une quenouille.

**LE PRÉSIDENT :**

4180 J'avais compris \* une grenouille + tout à l'heure et...

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4185 Bien, j'ai parlé d'une grenouille effectivement, mais là vous me demandez ma définition à moi, donc...

**LE PRÉSIDENT :**

4190 Oui.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4195 ... moi, disons allons dans le plus large dans le terme.

**LE PRÉSIDENT :**

4200 Alors là, je vais aller vérifier maintenant, vous êtes un spécialiste, monsieur Gauthier, quels sont les critères de définition de ce que vous appelez un milieu humide.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

4205 On dit *doctus cum libro*, mon livre est dans la salle là-bas, mais je vais répondre quand même au départ comme ça que les définitions de milieux humides, c'est la classification d'Environnement Canada sur les terres humides qu'on utilise d'habitude.

4210 Alors, il y a un certain nombre de classes qui sont définies, et quand on aborde un nouveau territoire, bien, on regarde dans la zone d'étude qu'on a définie, qui est celle qu'on retrouve sur la photographie aérienne dans l'étude, on regarde qu'est-ce qu'on retrouve là.

4215 Dans le territoire spécifique qu'on a regardé, on a trouvé trois marais qui sont les endroits, les trois endroits dont j'ai parlé, qui correspondent à cette classification-là. On aurait pu retrouver les tourbières, c'est une autre catégorie, mais il n'y en a pas dans notre territoire.

4215 Est-ce qu'il y a des micromilieus? Peut-être, mais compte tenu de la forte présence de castors qui sont associés aux cours d'eau, j'en douterais.

**LE PRÉSIDENT :**

4220 Je vais aller vérifier quand même auprès de monsieur Dickey. Est-ce qu'à Environnement Canada, ou le responsable des milieux humides, je pense que c'est Pêches et Océans, est-ce que vos deux ministères qui sont associés, est-ce qu'ils ont adhéré à la conception des milieux humides tels que définis dans l'étude d'impact?

4225 **M. RÉGENT DICKEY :**

4230 Ce qui a été évoqué par le promoteur, c'est la définition dans la *Politique fédérale des terres humides*, qui est sous la responsabilité d'Environnement Canada. Il y a certains documents qui existent, je pourrais mettre la main dessus sans problème, où on explique très bien la vision des terres humides par Environnement Canada. Mais je préférerais que la question soit tournée du côté d'Environnement Canada quand ils seront présents ici.

**LE PRÉSIDENT :**

4235 Oui, c'est ça, est-ce qu'on peut la formuler, la formuler en tout cas de la nécessité de bien valider ou invalider la notion de milieu humide qu'a utilisée le ministère des Transports par rapport aux définitions qu'en donne Environnement Canada.

**M. RÉGENT DICKEY :**

4240 Oui, ça, ce n'est pas un problème.

**LE PRÉSIDENT :**

4245 Ça va.

**M. RÉGENT DICKEY :**

4250 Il faut que vous sachiez que Pêches et Océans est responsable de la *Loi sur les pêches* et non pas des milieux humides.

**LE PRÉSIDENT :**

4255 Merci. C'est gentil de me le rappeler. Monsieur Mailhot.

**M. MICHEL MAILHOT :**

4260 Peut-être que je pourrais faire une précision et je pourrais sans doute déposer une fiche qu'on a au ministère de l'Environnement qui, sans être une fiche qui est de nature juridique, mais quand même pour informer les gens. Je vais vous lire tout simplement les définitions qu'on a ici dans la fiche où il est question, effectivement, de plans d'eau de milieux hydriques et de milieux humides. On dit:

4265 *Les milieux humides, quant à eux, sont des lieux inondés ou saturés d'eau pendant une période de temps suffisamment longue pour influencer la nature du sol et la composition de la végétation. L'inondation peut être causée par la fluctuation saisonnière d'un plan d'eau adjacent au milieu humide ou encore résulter d'un drainage insuffisant lorsque le milieu n'est pas en contact avec un plan d'eau permanent.*

4270 *Les milieux humides sont des lieux de transition entre les domaines aquatiques et terrestres, on y retrouve à peu de distance les trois éléments majeurs de l'ensemble des processus vitaux : l'eau, l'air, le sol. C'est cette interrelation étroite qui constitue la clé de voûte de la haute productivité du milieu riverain et l'élément moteur de tous les échanges qui y ont cours. Cette richesse déborde sur les milieux adjacents en influençant la qualité de l'eau et sa teneur en éléments nutritifs.*

4275

Donc, ça donne un peu une définition, comme monsieur le demandait. Évidemment, ce n'est sans doute pas la seule.

4280 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va, déposez votre fiche et on posera une question particulière au ministère fédéral concerné. Ça va?

Mon collègue veut continuer dans la question. Oui?

4285

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que vous avez identifié les plaines inondables?

4290 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Non, nous n'avons pas identifié les plaines inondables.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4295

Est-ce qu'il y a une raison pourquoi ça n'a pas été cartographié ou identifié?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

4300

Bon, le cours d'eau où c'est pertinent, c'est le ruisseau des-Fées, c'est le seul qui a un volume, disons un débit un tant soit peu significatif, les deux autres c'est presque de l'eau stagnante. Comme je l'ai dit, les cours d'eau sont très influencés par le castor, probablement que l'influence du castor est plus importante que les plaines inondables. Mais c'est peut-être quelque chose qu'on pourrait compléter, surtout pour la planification de la construction du pont au-dessus du ruisseau des-Fées.

4305

On a déjà prévu ou on a déjà dit qu'on ne mettrait pas de pilier dans le lit majeur du cours d'eau, le cours d'eau n'a que quelques mètres, disons le lit principal. Donc, au niveau de la planification détaillée de l'ouvrage, c'est des choses qu'on pourra prendre en ligne de compte.

4310

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va.

4315

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Juste pour préciser, monsieur le président, que la portée du pont est de 40 mètres entre les piliers et que la largeur du cours d'eau est de quelques mètres. Alors, pour l'instant, on

4320 présume qu'on ne va pas empiéter du tout dans le cours d'eau. C'est qu'on regarde de faire la structure de façon que le ruisseau tombe exactement au milieu, entre deux piliers.

**LE PRÉSIDENT :**

4325 Très bien.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4330 J'espère que le promoteur considère qu'un cours d'eau, ce n'est pas une plaine inondable, puis qu'un cours d'eau, ce n'est pas un milieu qui nécessairement fait partie des milieux humides.

4335 Donc, le promoteur, le ministère des Transports du Québec a indiqué que, normalement, il n'y aurait pas d'impact sur les milieux humides ou va tenter de minimiser, qu'en est-il des sels de déglacage, comme exemple? Cette route-là va être quand même importante, va être utilisée d'une façon très importante, j'imagine qu'il va y avoir quelques tonnes de sel d'étendu.

**LE PRÉSIDENT :**

4340 Oui.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4345 Les milieux humides vont avoir des impacts; quelles sont les mesures de mitigation de...

**LE PRÉSIDENT :**

4350 On en a dit un mot hier, mais on va retrouver ça. Pour les sels de déglacage, monsieur Gauthier?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

4355 Alors, on avait commencé hier en parlant de la politique nationale d'Environnement Canada, pour lequel le ministère des Transports du Québec est en train de préparer un document de commentaires.

4360 Deuxième élément, à ma connaissance aussi, le ministère des Transports est en train de préparer un plan de gestion des sels de déglacage qui seraient à appliquer à l'échelle québécoise, ce n'est pas spécifique à l'Outaouais.

Alors, on est encore à l'étape expérimentale, je veux dire projets pilotes et autres. Il y a plusieurs types de mesures qui sont envisagées ou essayées, je vais nommer celles qui me

viennent comme ça. Il y a des essais qui sont faits pour des stations d'observation météo où les données météorologiques seraient analysées en temps réel, ce qui permettrait d'avoir des  
4365 meilleures prévisions sur le moment où il faut étendre les sels pour en augmenter l'efficacité.  
Donc ça, c'est une mesure.

Il y a d'autres mesures où en augmentant le taux d'humidité, je crois, dans le sel, on peut diminuer la quantité de sel épandu. Et puis finalement, il y a quand même certaines zones  
4370 spécifiques qui ont besoin de protection, hier on a parlé de zones de recharge d'aquifère, alors dans ces secteurs-là, il y a un mélange spécial sable et sel, avec une grande teneur en sable, qui est utilisé pour éviter la pollution par les sels de déglacage.

Donc, c'est un ensemble de mesures qui sont pour l'instant, c'est vrai, à l'étape de projet pilote, mais il faut s'attendre au cours des années à venir que cette problématique-là sera...

**LE PRÉSIDENT :**

Mais il n'y a pas eu, jusqu'à maintenant, de manière spécifique pour le projet sous examen, de méthode, de plan d'intervention particulier par rapport à la fragilité, à la valeur de ces milieux humides.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

4385 Non, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

4390 Très bien.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

On m'a parlé du marais Wolffia et puis dans ma question, j'avais indiqué: quels sont les efforts réalisés pour éviter les milieux humides. Est-ce que le promoteur a examiné la possibilité de passer le tracé un peu plus au nord évitant ainsi le marais à Wolffia?

**LE PRÉSIDENT :**

4400 Alors, pouvez-vous me formuler toute votre question, parce que là, il est 5 h...

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4405 O.K. oui.

**LE PRÉSIDENT :**

... et je vais la recevoir et puis...

4410 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

Écoutez, ça c'était la première question, ça touchait les milieux humides.

4415 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4420 La deuxième question touchait, nonobstant le jargon utilisé par les différents fonctionnaires X et je le dis avec le respect qui s'y doit, là X on voudrait savoir quelles ont été les études faites par le promoteur sur les impacts cumulatifs que l'environnement va subir.

4425 Jusqu'à maintenant, on a parlé de trois milieux, trois principaux milieux humides, je crois X vous me corrigerez si j'ai tort X il y a le ruisseau de la Brasserie aussi d'impliqué dans le projet? On ne traverse pas le ruisseau de la Brasserie? Non?

**LE PRÉSIDENT :**

4430 Non. Ça va.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

Donc...

4435

**LE PRÉSIDENT :**

La question des impacts cumulatifs.

4440 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

La question sur les impacts cumulatifs sur l'environnement, quelle superficie a-t-on examinée? Est-ce qu'on s'est limité seulement qu'au tracé ou est-ce qu'on a été un petit peu plus large? J'explique un peu ma...

4445

**LE PRÉSIDENT :**

On parle toujours de la section du parc là?

4450 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

Tout l'ensemble du projet, non pas juste le parc, mais tout le projet l'axe Laramée X McConnell pour qu'est-ce qui est...

4455 **LE PRÉSIDENT :**

Aussi le secteur urbain?

4460 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

Oui, le 3 kilomètres. On parle de 3 kilomètres.

**LE PRÉSIDENT :**

4465 Bon, ça marche.

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

4470 Donc, je voudrais juste ajouter ceci, c'est que la question est posée dans le sens où on s'est... bon, c'est sûr que le parc étant une entité importante à l'intérieur du projet, on sait très bien, nous, dans la région, qu'il y a eu l'agrandissement de la prison de Hull dans le quartier Val-Tétreau, où il y a une coupe forestière qui s'est faite sans étude d'impact; ensuite de ça, il y a eu la construction de l'axe Saint-Raymond X de la Montagne; ensuite de ça, il y a eu les lignes hydroélectriques qui traversent cette portion du parc; il y a des lignes de construction  
4475 gazière, je crois, dans le secteur; ensuite de ça, il y a des infrastructures qui vont être aménagées à même le projet, soit des pistes cyclables et autres; il y a la route comme telle. Et puis là, si on regarde tout le projet dans son ensemble, il y a d'autres études... il y a d'autres impacts que... parce que le secteur visé ici, on parle ici de forêt urbaine, c'est peut-être pour notre région l'unique gros bloc forestier qu'il y a.

4480

On en avait un qui s'appelait le parc du lac Lemay, on sait très bien qu'est-ce qui va se passer avec, il va y avoir un golf dedans, donc lui va disparaître de la carte.

4485 Donc, qu'est-ce qui arrive, c'est que si on n'est pas capable de protéger le parc de la Gatineau, d'une fragmentation de ses forêts, bon bien on risque, l'environnement va en subir les conséquences.

**LE PRÉSIDENT :**

4490 Alors, j'ai...

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

Et qui...

4495

**LE PRÉSIDENT :**

... reçu la question, puis je vais la...

4500

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

Je voudrais juste ajouter un petit volet, c'est dans l'espace, dans l'espace du territoire et dans le temps, comment loin qu'on a été jusqu'en arrière. Est-ce qu'on a été un an, deux ans, dix ans?

4505

**LE PRÉSIDENT :**

Une chose de référence. Ça marche. Très bien.

4510

**M. GÉRARD DESJARDINS :**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

4515

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

4520

Est-ce que monsieur Stéphane Renaud est dans l'assemblée? Monsieur Renaud, vous venez ce soir?

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4525

Bien, je suis ici.

**LE PRÉSIDENT :**

4530

Là, vous êtes là, mais je veux dire à 7 h, venez-vous à 7 h?

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4535

Il y en a une autre à 7 h?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

4540 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Jusqu'à quelle heure?

**LE PRÉSIDENT :**

4545

Jusqu'à 11 h. Venez vous asseoir, venez me poser vos deux questions.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4550

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4555

Puis je vais les recevoir, mais si vous êtes là, on les reprendra. Dites-les moi rapidement.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4560

Bien moi, habituellement je travaille de nuit, ce serait...

**LE PRÉSIDENT :**

Ah, bon! Alors...

4565

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Bien, j'ai une question d'urbanisme...

**LE PRÉSIDENT :**

4570

Oui?

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4575

... ce serait par rapport à l'aspect exceptionnel de l'aménagement de ce projet-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

4580

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Bien, moi j'aimerais, là, ce que j'ai... par rapport à ce qu'on m'a montré hier, j'ai cru voir une faille dans le système, puis si vous voulez me permettre de... je n'ai pas d'ordinateur pour vous montrer une simulation de cette faille-là, mais je pourrais vous mimer en me présentant vis-à-vis la carte, si vous voulez.

4585

**LE PRÉSIDENT :**

Êtes-vous capable d'être ici à 7 h ce soir?

4590

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Non, ce serait...

4595

**LE PRÉSIDENT :**

Non, ça vous est impossible.

4600

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Bien, je peux poser la question?

**LE PRÉSIDENT :**

4605

Oui, posez votre question.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Assis?

4610

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, dites-moi ça.

4615

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Bien...

4620

**LE PRÉSIDENT :**

Ne regardez pas ici, regardez-moi et expliquez-la moi.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4625

Ce que je m'aperçois, c'est qu'il y a une rampe de soulèvement au niveau du trottoir. Comme supposons tu serais un camionneur d'expérience, que tu reviendrais d'un long voyage, de Fort-Coulonge, quand est-ce même que tu aurais tous les freins en bonne condition, puis ton matériel très bien attaché dans la remorque, je me suis aperçu qu'à la première intersection, probablement tout irait bien, sauf qu'après que tu as fini ton intersection, tu as déjà une première rampe de lancement, mais déjà, tu es déjà en ligne droite, puis si c'est ta première expérience, bien tu vas voir que tout va bien se stabiliser.

4630

Mais là où j'ai cru détecter une faille dans le système, c'est rendu au deuxième rond-point. Au premier rond-point, au départ, il n'y a pas de traverse de piétons, c'est seulement au deuxième que tu fais la première expérience d'une traverse de piétons. Sur le deuxième rond-point...

4635

**LE PRÉSIDENT :**

4640

Le deuxième giratoire, oui.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4645

Oui, il y a deux traverses de piétons. Vous savez qu'une remorque pourrait avoir 40 pieds de longueur, le camionneur pourrait entreprendre une courbe extérieure mais immédiatement, dès qu'il commence sa courbe extérieure, son arrière de camion va... les roues arrière pourraient prendre la rampe d'éjection. D'autant plus qu'à la première courbe, il n'y a pas eu cette expérience-là en commençant sa courbe extérieure pour commencer, que 40

4650

pieds en arrière il y aurait cette éjection-là en même temps qu'il tourne.

Là, tout de suite après, tu as une espèce de déstabilisation des ressorts en arrière et, immédiatement, il entreprend une autre courbe intérieure. Il se pourrait qu'il soit... rendu à ce niveau-là, un camionneur d'expérience aurait emmagasiné sa conduite par rapport à avant, mais rendu là, il pourrait probablement se faire surprendre, d'autant plus qu'il pourrait y avoir des voitures qui se présentent tout en cédant son passage.

4655

Mais ce que je voulais dire, c'est que j'ai comme l'impression que dû à... il pourrait y avoir juste un simple déplacement de quelques pouces de son stock, quand est-ce même qu'il serait, mettons, inférieur de 25 % de sa charge au niveau des standards au Québec, qui est un standard en deçà de d'autres standards de d'autres provinces, qui est très sécuritaire, j'ai l'impression que même si ses freins sont en bon état, que ce genre d'aménagement-là exceptionnel, qu'on a juste vu jusqu'à date probablement à la Ferme expérimentale à Ottawa, le rond-point, je n'ai jamais vu ce genre d'aménagement-là ailleurs au Québec.

4665

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. On soulèvera votre question demain soir quand on parlera des questions de sécurité.

4670

**M. STÉPHANE RENAUD :**

O.K. C'est ça que j'ai.

4675

**LE PRÉSIDENT :**

Ça marche.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4680

Ma faille est de ce niveau-là, que j'aurais peur d'un renversement de camion.

**LE PRÉSIDENT :**

4685

Donc, c'est au plan du design des choses et de la sécurité.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Au deuxième rond-point seulement.

4690

**LE PRÉSIDENT :**

Au deuxième rond-point. Ça marche.

4695

**M. STÉPHANE RENAUD :**

C'est seulement en arrivant du côté de Fort-Coulonge que je vois cette faille-là.

**LE PRÉSIDENT :**

4700

Merci.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4705

J'ai une deuxième question.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?

4710

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Bon, c'est par rapport à... moi, c'est par rapport à la réponse aux questions que j'ai posées précédemment, là.

4715

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?

4720

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Bon, bien pour ce qui est de la problématique du plomb, moi je n'ai pas d'inquiétude à ce niveau-là, on sait qu'on a déjà géré ça depuis l'antiquité romaine. Moi, c'est par rapport au fait que ce produit-là a été remplacé par un autre additif, puis il y avait eu une problématique des produits de sous-consommation de l'additif qui a remplacé le plomb.

4725

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez me le nommer?

4730

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Je ne me souviens plus...

4735

**LE PRÉSIDENT :**

Non.

4740

**M. STÉPHANE RENAUD :**

... parce que je suis arrivé ici, là... bien moi, ce n'était pas... hier j'avais mentionné le plomb, mais c'était juste pour mentionner que j'ai vu qu'il y avait eu des tests exhaustifs là.

4745

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4750

Moi, ma question est un petit peu plus politique, c'est par rapport aux résidus de filtration du soufre dans l'essence ordinaire. On sait que Pétro-Canada avait demandé une dérogation des normes pour réduire la quantité de soufre, qui celle-ci augmente l'acidité qui peut endommager les structures environnantes immédiates à l'autoroute.

4755

Moi, je me demande: est-ce qu'il va y avoir une garantie à long terme que les normes vont être respectées et qu'il va y avoir des inspections au niveau des compagnies privées qui filtrent l'essence, à savoir est-ce qu'à long terme, il n'y aura pas de changement de politique, puis ils vont maintenir ces normes-là de filtration de soufre pour l'essence ordinaire. Quoique...

4760

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va, j'ai compris la question, je l'ai prise en note.

4765

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Mais...

**LE PRÉSIDENT :**

4770

Parce qu'il faut qu'on aille souper, parce qu'on recommence à 7 h.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4775

O.K.! Excusez-moi, je ne savais pas qu'il y avait un temps d'arrêt entre 5 h et 7 h.

**LE PRÉSIDENT :**

4780

C'est parce que sinon, on va tous mourir avant la fin de l'audience. Ça marche?

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4785

O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

4790

En tout cas, j'ai reçu vos deux questions et je les garde en banque, si vous revenez, vous les reposerez; si non, je m'assurerai que la question de sécurité, on va la soulever demain soir, c'est évident.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

4795

O.K., demain soir.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça marche?

4800

**M. STÉPHANE RENAUD :**

O.K., merci.

**LE PRÉSIDENT :**

4805

Merci, au revoir. On se retrouve à 7 h.

\*\*\*\*\*

4810

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

4815

ET J'AI SIGNÉ:

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**