

**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 3

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

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 20 MARS 2001	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
MARC TELLIER.....	2
MARIE-ANNE MARIN.....	24
REPRISE DE LA SÉANCE	35
DENIS GAGNON	35
SYLVIE TASCHEREAU	51
DOMINIQUE CHARRON	59
REPRISE DE LA SÉANCE	78
PIERRE LARABIE	78
MARC BUREAU	91
MARIO DESBIENS.....	111

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. Bonsoir à chacun, chacune d'entre vous. Nous en sommes à notre troisième session de l'actuelle audience.

10 Je rappelle que nous sommes toujours dans la première partie de l'audience consacrée à l'information, au questionnement. Les intervenants, intervenantes sont invités à venir poser des questions et la Commission s'assure que des réponses soient données à vos questions dans l'état actuel des connaissances dans le projet.

15 Le promoteur est d'abord interrogé et un certain nombre de ministères qui arrivent en soutien, qui peuvent permettre à toute la connaissance dispersée dans différents niveaux de l'appareil gouvernemental de venir enrichir la réflexion et de vous aider à vous faire une idée sur le projet.

20 Plus tard, au mois d'avril, nous reviendrons pour une deuxième partie d'audience qui, celle-là, est consacrée à l'expression de vos opinions dans le cadre de mémoires.

25 Nous en sommes encore dans des interrogations. Nous vous permettons de poser des questions. Chaque personne qui vient est autorisée à poser deux questions. Nous vous demandons de vous adresser à la Commission et la Commission ira chercher les réponses. En gardant cette forme protocolaire, ça nous permet de poursuivre une réflexion systématique, rigoureuse, tout en évitant les tensions parfois qui se posent quand des gens sont d'opinions différentes.

30 Je rappelle que demain soir, la Commission abordera d'une manière plus approfondie la question de la sécurité. Et jeudi soir, nous avons, à la demande d'un certain nombre de personnes, déplacé la deuxième rencontre thématique qui devrait porter sur le bruit. Donc, ce sera jeudi soir sur le bruit.

35 Ne soyez pas trop effrayés par l'aspect dispersé des questions qui viennent et qui tirent un peu partout. Tranquillement, les lignes de force apparaissent et, dans la mesure où toute l'information se construit, on pourra arriver à mieux cerner un certain nombre de problèmes de fond.

40 La Commission a pour sa part un certain nombre de questions qu'elle désire poser, mais nous les poserons une fois que vous aurez eu le temps de poser vos questions. On comprend bien de part et d'autre qu'on ne pose pas des questions juste pour poser des questions pour passer le temps, mais parce que, derrière les questions, il y a des enjeux et il y a un niveau d'analyse que vous voulez réaliser.

45 Alors, j'invite maintenant monsieur Marc Tellier, s'il vous plaît, à venir poser des questions.

M. MARC TELLIER :

50 Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

 Bonsoir, monsieur Tellier.

55

M. MARC TELLIER :

 Alors, mon nom est Marc Tellier. Je suis résidant de Hull, mais pas d'un quartier limitrophe au projet. Je suis aussi membre du Club des ornithologues de l'Outaouais.

60

 Ma première interrogation. Dans le but de bien connaître les plantes et la faune qui se retrouvent sur et à proximité du tracé proposé du boulevard autoroutier -- c'est comme ça que j'appellerais le projet dans la portion du parc de la Gatineau, un boulevard autoroutier.

65 **LE PRÉSIDENT :**

 Vous avez trouvé un moyen terme entre les interdits et les autorisations de chacun. Alors, très bien.

70 **M. MARC TELLIER :**

 Alors, des inventaires sont-ils prévus ou ont-ils été faits déjà sur une saison complète de végétation pour les plantes herbacées, pour les oiseaux aux activités nocturnes comme les chouettes, hiboux et râles qui se retrouvent dans ce secteur-là et des mammifères qui fréquentent l'endroit? Ça, c'est la première question.

75

LE PRÉSIDENT :

 Alors, attendez que je me comprenne. Inventaire permanent, vous avez dit, sur une

80

M. MARC TELLIER :

85 Sur une saison de végétation complète.

LE PRÉSIDENT :

90 Oui, c'est ça.

M. MARC TELLIER :

Pour les plantes herbacées.

95 **LE PRÉSIDENT :**

Sur les plantes herbacées, les oiseaux rapaces?

M. MARC TELLIER :

100

Les oiseaux aux activités nocturnes comme chouettes, hiboux et râles aussi.

LE PRÉSIDENT :

105

Ensuite?

M. MARC TELLIER :

Les mammifères qui fréquentent l'endroit.

110

LE PRÉSIDENT :

Les mammifères, très bien.

115

Alors, monsieur Gauthier, s'il vous plaît.

M. NORMAND GAUTHIER :

120

En ce qui concerne les oiseaux, il n'y a pas eu d'inventaire nocturne comme tel.
Cependant, dans le...

LE PRÉSIDENT :

125 Ce n'est pas l'inventaire nocturne qu'on vous demande. C'est l'inventaire sur l'année complète des oiseaux nocturnes. Quand est-ce qu'on les observe, je ne sais pas si c'est la nuit ou le jour.

M. MARC TELLIER :

130 Excusez-moi, c'est pour les plantes sur une année complète, les plantes herbacées. Mais pour les oiseaux nocturnes, c'est pendant la période de nidification pour savoir s'ils sont présents.

LE PRÉSIDENT :

135 D'accord, merci.
Monsieur Gauthier.

M. NORMAND GAUTHIER :

140 Alors, effectivement, il y a eu un inventaire des oiseaux pendant la période de nidification, des oiseaux rapaces. L'inventaire n'était pas nocturne, mais l'inventaire a été fait par un ornithologue au mois d'avril, c'est-à-dire à la période où il n'y a pas encore de feuilles et où les oiseaux rapaces commencent à être présents. Et ça fonctionne par la recherche de nids et la recherche de signes de présence.

LE PRÉSIDENT :

150 Monsieur n'a pas parlé que des rapaces. Il a évoqué d'autres oiseaux aussi nocturnes.

M. MARC TELLIER :

155 Je peux préciser pour les chouettes et hiboux. C'est que ces oiseaux-là sont très actifs la nuit, pour entendre les vocalisations. Alors, le jour, ils sont beaucoup plus tranquilles. C'est possible que ça échappe à l'observation à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

160 Et l'autre espèce, vous avez parlé du rôle?

M. MARC TELLIER :

165 Ce sont les rallidés, donc les râles de Virginie et les marouettes de Caroline qui se trouvent dans le secteur du Lac-des-Fées.

M. NORMAND GAUTHIER :

170 Alors, nos inventaires commencent à 5 h du matin. Ce n'est peut-être pas tout à fait la nuit, là, mais disons c'est le point du jour. Donc, il n'y a pas eu effectivement d'inventaire nocturne, mais il y a eu des inventaires au lever du jour en deux périodes, savoir au mois d'avril pour les oiseaux rapaces et la sauvagine; et ensuite, au mois de juin pour les oiseaux forestiers. C'est la partie oiseaux.

175 Pour ce qui est des plantes herbacées, les plantes qui nous intéressent ou les espèces cibles, si on veut, ou celles qui sont le plus valorisées, ce sont les espèces à statut précaire. Donc, c'est d'abord et avant tout celles-là qu'on recherche. Et les inventaires ont été menés dans les deux périodes, disons, critiques, où il nous est possible avec le plus de chance ou de plus haute probabilité de localiser ces espèces-là, c'est-à-dire au mois de mai pour les espèces printanières forestières et avec une deuxième campagne à la fin de l'été, au mois d'août, où on va d'abord s'intéresser aux espèces de milieu de rivage, de milieu humide.

180 Pour ce qui est des mammifères, il n'y a eu aucun inventaire.

185

LE PRÉSIDENT :

Pourquoi?

190 **M. NORMAND GAUTHIER :**

La question se pose dans presque tous les projets, monsieur le président, elle n'est pas spécifique à celle-là. Les premiers mammifères sur lesquels notre attention va se porter, c'est d'habitude les ongulés, orignal, chevreuil, la grande faune, si on peut dire. Dans ce secteur-là, ce n'est pas un enjeu, ce n'est pas une préoccupation. Ça ne veut pas dire qu'il ne peut pas y en avoir. Je pense qu'il y a des mentions d'ours noir, par exemple, mais il n'y a pas d'aire de confinement, de ravage, comme on dit.

195 Pour la petite faune, c'est une question très difficile. Comme je vous dis, on n'en fait jamais, quel que soit le projet. D'une part, il y a des considérations éthiques. Le moyen le plus efficace de faire un inventaire de petits mammifères, c'est de poser des trappes X je vous dis le plus efficace X donc d'induire de la mortalité chez les individus qu'on veut inventorier. Donc, des fois c'est un peu gênant. Sinon, il faut prendre d'autres méthodes, qui sont des méthodes à capture vivante et qui demandent un très très grand effort et qui ne donnent pas nécessairement des résultats probants.

200
205

Parce qu'un oiseau, il y a toujours moyen, même si on ne trouve pas son nid, de repérer l'individu ou de l'entendre chanter. Mais les petits mammifères, si on ne l'attrape pas, il y a bien des chances qu'on ne le voit pas.

210

Donc, c'est pour ça que ce genre d'inventaire-là, d'habitude, dans le cadre d'une évaluation environnementale, on ne procède pas à ça.

LE PRÉSIDENT :

215

Monsieur Mailhot, est-ce que les processus suivis par le ministère des Transports correspondent aux demandes inscrites dans la directive? Est-ce qu'il y a des choses qui n'ont pas été inventoriées, que vous auriez voulu inventorier?

220

M. MICHEL MAILHOT :

Monsieur le président, effectivement, dans la directive X je vais vous lire le paragraphe qui concerne les espèces en question X on dit:

225

Faire l'inventaire, c'est les espèces fauniques et floristiques et leur habitat en termes d'abondance, de distribution, de diversité, leurs cycles vitaux annuels, en accordant une importante particulière aux espèces menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées et aux espèces d'intérêt social, économique, culturel et scientifique.

230

Donc, c'est le cadre de la directive. Évidemment, comme je l'ai mentionné cet après-midi, lorsqu'on parle d'une zone d'étude, on demande une zone d'étude qui est en fonction des différents éléments et de l'impact sur les éléments. Dans ce cadre-là, évidemment, il y a eu effectivement des inventaires.

235

Et je profiterais peut-être de l'occasion aussi, sans vouloir faire une rectification, c'est que cet après-midi, on a fait mention d'un avis de la Direction du patrimoine écologique et du développement durable, un avis de monsieur Léopold Gaudreau. Dans son avis, il mentionnait:

240

La présente fait suite à votre demande d'analyse de recevabilité de l'étude d'impact relative à l'objet ci-dessus. À notre connaissance et selon notre champ de compétence, tous les éléments requis par la Directive ont été traités adéquatement, que ce soit pour leurs aspects qualitatifs ou quantitatifs. Nous jugeons donc cette étude d'impact recevable.

245

J'aimerais rappeler que monsieur Gaudreau répondait à une demande faite dans le cadre des espèces floristiques menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être désignées ainsi. Donc, son commentaire était uniquement à ce niveau et concernait donc la recevabilité de l'étude et non pas l'acceptabilité du projet par rapport aux espèces concernées.

LE PRÉSIDENT :

250

C'est-à-dire que ce qui était posé cet après-midi, ce n'était pas par rapport aux espèces, c'était par rapport à la stratégie de conservation. C'est ça?

M. MICHEL MAILHOT :

255

Oui.

LE PRÉSIDENT :

260

Stratégie de...

M. MICHEL MAILHOT :

265

Mais ça, c'est quand même pour replacer un peu l'avis en question. Et d'un autre côté, vous avez aussi, dans les mêmes documents, les avis de certains de nos collaborateurs, dont la FAPAQ, qui effectivement dénotaient certaines lacunes au niveau des inventaires.

M. MARC TELLIER :

270

Est-ce que je peux rajouter quelque chose là-dessus?

LE PRÉSIDENT :

275

Oui, monsieur, certainement.

M. MARC TELLIER :

280

Alors, pour ce qui est des inventaires de petits mammifères, ça se fait dans d'autres évaluations environnementales dans la région. Ça s'est fait récemment encore, de capturer les petits mammifères pour connaître la composition de la faune du secteur. Donc, c'est possible que ce soit fait.

LE PRÉSIDENT :

285

Ça s'est fait par qui?

M. MARC TELLIER :

290 Ça s'est fait dans le cadre du projet de golf au parc du lac Lemay à Hull, la capture de
petits mammifères. Il y avait des trappes d'installées dans la forêt au cours de la saison passée.

LE PRÉSIDENT :

295 Quelle est votre réaction par rapport à la considération éthique qu'a apportée monsieur
Gauthier?

M. MARC TELLIER :

300 C'est qu'il faut, avant de faire un projet qui va perturber les habitats dans un parc X
parce que là, on parle d'un parc X il faut connaître ce qui est en cause, ce qui va être touché par
le projet autoroutier à ce moment-là. Alors, d'après moi, il faut faire les captures, à ce moment-
là, pour pouvoir savoir documenter qu'est-ce qu'il y a comme faune.

305

LE PRÉSIDENT :

Même si on entraîne la mortalité de quelques individus.

310 **M. MARC TELLIER :**

Exactement. Et puis pour ce qui est des inventaires d'oiseaux, il est possible aussi
que... bon, deux inventaires, un en avril et un en juin, c'est le minimum qui peut être fait, tant
qu'à moi. Il pourrait y avoir eu un autre inventaire fait plus tard en saison probablement pour les
nicheurs tardifs.

315

Parce que c'est deux visites d'environ quatre heures au cours de la saison de nidification
qui ont été faites. Je trouve que c'est très peu. Je ne doute pas de la compétence des gens qui
ont fait l'étude, mais seulement que je trouve qu'il aurait pu y avoir au moins un autre inventaire
de fait.

320

LE PRÉSIDENT :

Je vais vérifier ça. Est-ce que l'affirmation de monsieur est exacte à savoir qu'il s'est agit
d'une journée à chaque fois ou s'il y a eu plusieurs jours d'observation?

325

M. NORMAND GAUTHIER :

330 Effectivement, c'est une journée à chaque fois. La méthode d'inventaire, monsieur le président, est celle d'Environnement Canada, qui a déterminé une méthodologie qu'on applique d'un projet à l'autre. Alors, c'est cette méthode-là qu'on suit. Elle est peut-être minimale mais c'est ce qui est prescrit.

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

Ma question est pour vous, monsieur Tellier.

M. MARC TELLIER :

340

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

345 Est-ce que vous avez dans votre club des données qui ont été recueillies par vos membres, qui ont été observées sur le terrain, qui sont peut-être disponibles?

M. MARC TELLIER :

350

Oui, il y a des données qui ont été compilées par nos membres, au fil des années, dans le secteur général du Lac-des-Fées. Ces données-là sont dans notre base de données régionale d'observation d'oiseaux au fil d'une vingtaine d'années. Ça remonte à une vingtaine d'années au moins.

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

Est-ce que c'est accessible? Est-ce que c'est...

M. MARC TELLIER :

360

C'est possible, moyennant.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

365

C'est possible?

M. MARC TELLIER :

370

Il faut formuler une demande écrite pour obtenir ces choses-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

À votre club?

375 **M. MARC TELLIER :**

Il y a des coûts reliés à ça, mais il faut faire une demande. C'est possible.

M. NORMAND GAUTHIER :

380

Monsieur le président, en complément, quand on a fait le rapport d'évaluation environnementale PR-3, je crois, on a fait la demande d'accès et on a payé pour avoir les données. Donc, la banque de données du club ornithologique a été utilisée et intégrée à l'étude publiée en juin.

385

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous avez tenu compte des informations?

390 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Pour nous, ce sont des informations de base. On se sert de la littérature existante pour cadrer notre milieu, donc avant de faire des inventaires, pour savoir à quelle bête on a affaire finalement.

395

Donc, pour nous, par exemple la question du fameux épervier de Cooper, on savait d'avance qu'il était signalé dans la région. Donc, c'était une priorité d'aller localiser, confirmer la présence de l'oiseau.

400 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

Monsieur Tellier.

405 **M. MARC TELLIER :**

Bon, je pourrais passer à la seconde question?

LE PRÉSIDENT :

410

Oui, s'il vous plaît.

M. MARC TELLIER :

415 Dans la section du tracé passant dans le parc de la Gatineau, quelles mesures sont
prévues pour compenser les pertes d'habitats causées, entre autres, par la coupe de plusieurs
hectares de forêt? Est-ce qu'il y a des mesures de compensation de prévues pour le
déboisement?

420 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, la section dans le tracé du parc de la Gatineau toujours.

M. MARC TELLIER :

425

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

430

Alors, monsieur Gauthier, si je comprends bien, dans le tracé du parc de la Gatineau, il
y aurait déboisement de certaines sections. Et donc, quelles sont les mesures de compensation
pour cela.

M. NORMAND GAUTHIER :

435

On calcule qu'il y aura 19 hectares de déboisés dans le parc de la Gatineau aux fins du
projet. Et puis on transforme un milieu, disons, naturel ou boisé ou d'autres types
essentiellement en un milieu autoroutier...
boulevard...

440

LE PRÉSIDENT :

Non, non, routier.

445

M. NORMAND GAUTHIER :

Routier. Donc, c'est un impact résiduel du projet. Il y a 19,6 hectares...

LE PRÉSIDENT :

450

C'est un impact permanent.

M. NORMAND GAUTHIER :

455

Permanent, perdu et il n'y a pas de mesures.

LE PRÉSIDENT :

460

Pour ce qui est des habitats, vous appliquez la demande, au niveau fédéral, d'aucune perte nette d'habitats?

M. NORMAND GAUTHIER :

465

Jusqu'à maintenant, nos échanges avec les autorités fédérales ne sont pas terminées, au moment où on se parle ici. C'est-à-dire qu'eux ont déposé leur énoncé de lacunes, et il reste au ministère des Transports et aux autorités fédérales à se parler, à se comprendre, à évaluer exactement de quoi il est question.

470

Alors, aucune perte nette d'habitats, ça s'applique plus précisément X puis nos collègues du fédéral pourront confirmer X sur deux points: les terres humides et l'habitat du poisson. Donc, si on considère qu'il y a des pertes d'habitat du poisson avec le projet et qu'il n'y a pas moyen autrement soit d'éviter ou d'atténuer, on devra compenser. La même chose pour le milieu humide, le même principe, si on veut.

475

Au stade où on en est actuellement, aujourd'hui, pour ce qui est des habitats sur le poisson, le document qu'on a présenté, qui fait partie du dossier ici, dit que l'impact résiduel, à notre avis, est négligeable, donc qu'il n'y aura pas lieu de mettre en oeuvre des mesures de compensation.

480

Pour ce qui est des milieux humides, le tracé que le ministère des Transports soutient ou met de l'avant causerait une perte. Le chiffre est dans les documents; je peux vous le trouver, si vous voulez. C'est de l'ordre de 300 quelque chose mètres carrés, disons, donc moins de 1 hectare. Donc, la valeur est là, le chiffre est là, il reste à voir avec les autorités fédérales qu'est-ce qu'on en fait. Il faut dire qu'on n'est pas chez nous, on est dans le parc de la Gatineau; donc, on ne peut pas faire n'importe quoi n'importe comment.

485

LE PRÉSIDENT :

490

Donc, revenons à la question d'origine de monsieur Tellier. On parle de 19 hectares de boisé qui sont perdus et qui sont un impact permanent du projet. Et ça, c'est le coût à payer pour la route.

495 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Effectivement, oui.

500 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez fait une analyse comparative d'un tracé qui aurait un impact moindre sur le boisé?

505 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Oui, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

510 On revient toujours à l'idée de la variante de projet, évidemment, dans le parc.

M. NORMAND GAUTHIER :

515 Oui, monsieur le président. Cette analyse-là ou ces analyses de variantes-là ont été déposées, au début décembre, dans le document PR-5.1, *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, où dans le parc de la Gatineau on présente trois variantes de tracé, la variante numéro 1 étant le tracé de référence du Ministère, celui qui a toujours été mis de l'avant pour le Ministère, et deux autres variantes qui sont plus au nord.

520 La numéro 3, étant la plus au nord, a comme caractéristique principale de se situer en partie au nord de la ligne électrique qui traverse le territoire et de traverser le fameux dépotoir dont il a été question depuis deux jours. Tandis que la variante numéro 2 se situe à mi-chemin entre le tracé actuel recommandé par le Ministère et ce tracé-là qui touche le dépotoir.

525 Et puis toute l'argumentation et tous les éléments pour ou contre chacune de ces variantes-là, les avantages et inconvénients, sont présentés dans le rapport.

LE PRÉSIDENT :

530 Ça va.
Monsieur Tellier?

M. MARC TELLIER :

535 Est-ce qu'il serait possible que je revienne brièvement sur la première question?

LE PRÉSIDENT :

Oui?

540

M. MARC TELLIER :

Alors, je me demandais qu'en pensaient les gens de la Société de faune et parcs des questions d'inventaire de micromammifères, les petits mammifères qu'on appelle, et puis des inventaires, par exemple, de la faune qui se trouve dans ce secteur-là.

545

LE PRÉSIDENT :

J'ai passé à deux doigts de les faire venir et comme vous aviez...

550

M. MARC TELLIER :

Je pense qu'ils sont là les gens de Faune et Parcs.

555

LE PRÉSIDENT :

On va les faire venir, ils sont là.

Alors, le représentant de Faune et Parcs, s'il vous plaît. Alors, bonsoir, monsieur.

560

M. DANIEL SAINT-HILAIRE :

Bonsoir. Daniel Saint-Hilaire, Société de la faune et des parcs. Je m'occupe des dossiers d'espèces menacées dans la région.

565

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'imagine que vous avez suivi le débat avec intérêt sur ce point-là. Donc, par exemple du côté de l'inventaire des mammifères, est-ce que vous disposez d'informations plus considérables?

570

M. DANIEL SAINT-HILAIRE :

Disons que dans des études du genre, habituellement, les firmes de consultants nous font des demandes de permis scientifiques pour capturer les micromammifères, ce qui est pratique courante chez nous, et puis on n'hésite pas à émettre des permis. Ça vaut probablement la peine de sacrifier quelques spécimens si on peut, dans le futur, protéger une espèce ou éviter effectivement des problèmes à une espèce qui serait en situation précaire. Je pense, exemple, à la musaraigne fuligineuse, qui effectivement est sur une liste de susceptibles d'être désignées menacées vulnérables et qui se retrouvent dans la région.

580

Nous, disons, déjà le 27 novembre, on avait fait une demande. On avait envoyé une lettre au ministère de l'Environnement qu'on disait que certaines espèces étaient incomplètes dans les inventaires et puis on parlait justement d'amphibiens, reptiles et puis de la présence effectivement possible du petit palatouche et de la musaraigne fuligineuse.

585

Et puis on a réitéré aussi cette demande-là parce que dans les réponses qu'on a eues, ce n'était pas encore traité. Et puis le 19 février, suite à une dernière demande, on a encore réitéré les mêmes inventaires.

590

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous êtes en droit de penser qu'ils sont sur ce site-là?

595

M. DANIEL SAINT-HILAIRE :

Personnellement, j'ai capturé la musaraigne fuligineuse à quelques endroits en Outaouais. Elle est probablement une des musaraignes qui est la moins abondante, mais elle est quand même présente et puis moi...

600

Dans d'autres projets dans la région, les gens, ça a arrivé qu'ils n'ont pas procédé à l'inventaire comme tel, mais ils ont pris pour acquis qu'elle était là et puis ils prenaient des mesures d'atténuation pour compenser des pertes d'habitat; exemple, étendre de la litière pour favoriser une meilleure litière dans les boisés environnants. Il y a des choses qu'on peut faire pour pallier à des choses comme ça.

605

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que votre organisme s'occupe aussi des oiseaux?

610

M. DANIEL SAINT-HILAIRE :

Oui. C'est moi qui est en charge du dossier d'avifaune depuis de longue date à nos bureaux. Et puis ça aussi, j'ai même préparé pour ce qui est de l'épervier de Cooper X c'est des questions pertinentes à cette espèce-là X j'ai préparé une présentation, un résumé de la situation de l'espèce au Québec. Il y a des documents qui ont été produits assez récemment. Et puis si la question se pose, j'aurais besoin probablement d'un projecteur multimédia, mais j'ai une présentation pour faire le point sur cette espèce-là.

615

620 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que le temps consacré, l'idée des deux visites pour faire l'observation, est-ce que ça vous semble un temps minimal ou est-ce que vous auriez souhaité une observation plus considérable là-dessus?

625

M. DANIEL SAINT-HILAIRE :

J'ai pris connaissance à plusieurs reprises de l'étude sur l'avifaune et puis les compétences des observateurs, c'est des personnes très compétentes. Je dirais même, les spécialistes au Québec spécialement pour les oiseaux de proie sont vraiment compétents, mais on dirait qu'on ne leur a pas donné la chance de pouvoir... comme monsieur Tellier le disait, ils auraient pu aller à plusieurs reprises pour mieux documenter les espèces présentes sur le tronçon. Exemple, je ne sais pas, la nuit, les hiboux, les engoulevents, un paquet d'espèces.

630

635

Aussi, ces milieux-là peuvent être fréquentés à d'autres saisons; exemple, en migration au printemps, en migration à l'automne. Donc, c'est évident que la période la plus critique, c'est la nidification, les espèces qui nichent sur le site, mais il reste que le site peut servir aussi en d'autres temps de l'année et puis ce n'est pas...

640

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez aussi des considérations sur les plantes herbacées? Est-ce que c'est dans les champs de compétence de votre organisme?

645

M. DANIEL SAINT-HILAIRE :

Non. Pour les plantes herbacées, disons qu'on connaît ça, mais ce n'est pas notre domaine comme tel.

650

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, monsieur Saint-Hilaire.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

655

J'aimerais revenir sur la question du déboisement. Dans le tableau de la page 20 du document 5.1, on a des superficies qui sont déboisées. Tantôt, on parlait de 19 hectares. Là, j'ai de la difficulté à voir, il me manque 6 hectares. J'aimerais peut-être savoir c'est quoi la différence entre le 19 et le 13-14 que j'ai ici.

660

M. NORMAND GAUTHIER :

665 Le chiffre qui est dans le rapport d'évaluation environnementale, c'est pour comparer
des pommes avec des pommes. Dans le projet du ministère des Transports, si vous regardez
dans l'étude, sur les cartes, on a fait une première étape de conception au niveau de l'ingénierie
et on a la forme des remblais qui seraient nécessaires pour construire la route. Parce qu'une
route est toujours soit en déblai ou en remblai; donc, on a cette information-là pour le tracé de
base.

670 Tandis que ce qu'il y a dans l'analyse comparative, ce ne sont que des bandes qui
représentent les surfaces de roulement et un peu les accotements. Parce qu'il faut être
conscients que pour les deux autres variantes, on n'a pas de conception des remblais ou de
profil de la route.

675 Donc, pour ramener des pommes avec des pommes, on a utilisé un niveau égal
d'information pour faire cette compilation-là. Tandis que dans le rapport d'évaluation
environnementale, c'est un peu plus détaillé, on a plus d'informations. Donc, on a émis cette
information-là.

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

Donc, la différence des hectares qui sont manquants, en fait, c'est parce qu'ils sont
dans toutes les options, si je comprends bien. Les six hectares se retrouvent dans...

685 **M. NORMAND GAUTHIER :**

Ce serait dans toutes les options et c'est sûr qu'il peut y avoir des microdifférences
locales suite à des contraintes locales de topographie, mais qu'on ne peut pas estimer
maintenant. C'est pour ça qu'il y a une différence.

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

695 Le pourcentage, par contre, des peuplements forestiers qui seraient peut-être des
peuplements plus de valeur, comme je pourrais dire, ça correspond à combien d'hectares par
rapport aux 19? Les érablières, entre autres?

M. NORMAND GAUTHIER :

700 Un instant, s'il vous plaît. Bon, on parle bien du tableau 8 du document 5.1. C'est ça?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

705 Oui, mais là, il me manque 6 hectares.

M. NORMAND GAUTHIER :

710 D'accord. Bon, en proportion...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En proportion?

715 **M. NORMAND GAUTHIER :**

En proportion, on peut parler, en pourcentage.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

720 C'est la même chose?

M. NORMAND GAUTHIER :

725 Ce serait la même chose. Disons, on peut prendre ça comme hypothèse de travail. La question que vous me demandez, c'est est-ce qu'il y a là-dedans des groupements forestiers qui ont plus de valeur que d'autres?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

730 Oui, c'est en plein ça.

M. NORMAND GAUTHIER :

735 Bon, la première chose qu'on va regarder, c'est les groupements les plus âgés, donc qui ont atteint un stade de maturité plus avancé. Alors, dans la colonne de codes qu'on a à gauche, si je prends par exemple la première ligne: ERFTB170, le chiffre 70 indique la classe d'âge du groupement. Donc, pour 70, on parle d'un groupement forestier dont l'âge se situe entre 61 et 80 ans, etc., etc.

740 Donc, il y a deux groupements de plus de 70 ans: c'est-à-dire le premier qui est une érablière, où on donne les statistiques de superficie; et le deuxième, qui se situe en milieu de tableau, le PUB170, qui est la prucheraie où niche l'épervier de Cooper.

745 Si on avait d'autres milieux auxquels il faudrait accorder une plus grande valeur, ce serait les milieux humides, donc qui sont identifiés comme tels.

750 Et puis cet exercice-là, disons, de valorisation, si on veut, il existe une carte dans le *Rapport d'évaluation environnementale*, dans le chapitre 5, une carte synthèse. Je crois que c'est la carte 5.3 du rapport PR-3, c'est une carte qui s'appelle *Composantes d'intérêt*. Alors, ce qu'on a tenté de faire dans cette carte-là, c'est justement de mettre en évidence tous les éléments qui présentaient un certain caractère soit de sensibilité ou une valeur particulière.

755 Donc, vous constaterez que la partie érablière est plutôt dans la partie ouest du tracé, tandis que la prucheraie est plutôt dans la partie est, près de la promenade de la Gatineau, à l'est de la promenade de la Gatineau.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

760 Donc, quand je regarde l'option 1, qui est l'option qui est actuellement celle dont vous avez retenue, à ce moment-là on parlerait d'autour de 28 % si on calcule seulement les peuplements forestiers. Donc, 28 % de superficie de boisé, de forêt qui pourrait avoir un intérêt, si on veut, pour la mise en valeur. Tandis que l'option 3, on serait autour de 14 % environ.

765 Donc, qu'est-ce qui justifie que vous avez choisi l'option 1 par rapport au déboisement versus l'option 3, qui est plus au nord, je pense?

M. NORMAND GAUTHIER :

770 Le déboisement, c'est un critère parmi plusieurs. Donc, effectivement, tel qu'on le dit à la page 18 de ce rapport-là, l'option 1 est celle qui implique le plus de déboisement en milieu forestier. Et puis on donne des chiffres de superficie. Là, c'est tous groupements confondus. Donc, l'option 1, 92 043 mètres carrés contre 74 700 pour les tracés 2 et 3, à quelques mètres.

775 Donc, effectivement, de ce point de vue-là, l'option 1 est moins avantageuse, mais c'est un critère parmi d'autres qui font pencher le Ministère envers cette option-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

780 Quel est le critère à ce moment-là qui est plus valorisé pour vous?

M. NORMAND GAUTHIER :

785 Le milieu forestier, c'est une chose. Si on regarde au niveau des milieux humides, le ministère des Transports considère que, quelle que soit la variante, on peut arriver soit à éviter ou soit à atténuer les milieux humides. Donc, ce n'est pas vraiment un critère de choix.

790 Il y a aussi la question des déblais de roc. Le tracé 1, le tracé de référence, nous oblige à créer une cicatrice de 10 mètres de profond dans la butte de roc qui est surplombée par la promenade de la Gatineau. C'est une élévation d'à peu près 10 mètres. Je pourrais vous montrer un profil à l'écran, vous comprendriez tout de suite. Un instant.

795 Alors, ce qu'on voit ici, monsieur le président, c'est une vue en profil du tracé numéro 1. Donc, pour expliquer aux gens, c'est comme si on était sur le boulevard Taché, disons, puis qu'on regardait avec des jumelles quelle est la topographie au loin, c'est ça qu'on verrait. À droite, on est à la hauteur de la rue Labelle, la première ligne verticale, et on commence à cheminer à travers le parc de la Gatineau.

800 On voit une structure qui a l'air d'un peigne, c'est le pont au-dessus du ruisseau des Fées. Et ensuite, on s'aperçoit que la ligne noire traverse une butte, mais c'est de cette butte-là dont je parle. Pour passer à travers la butte puis en respectant le profil du boulevard, donc on est obligé de creuser une tranchée de 10 mètres de profondeur pour respecter la norme de profil de route, le gabarit de route qu'on projette.

805 Si je prends le tracé numéro 2, je suis rendu à 15 mètres, parce que la butte monte plus on va vers le nord. Et si je prends la variante de tracé numéro 3, on est rendu à 17,5 mètres de roc qu'il faut couper. Donc, d'une part, oui, je déboise plus; mais d'autre part, on est obligé d'augmenter les cicatrices dans le parc qu'on crée. Donc, c'est un élément qu'on a tenu en compte à ce sujet-là.

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

Pour ce qui est du roc, j'imagine qu'il va y avoir du dynamitage ou si ça va être par concassage mécanique?

815 **M. PIERRE LAFLAMME :**

820 C'est par dynamitage. Étant donné l'épaisseur de roc à enlever, il n'existe pas d'autres façons.

825 Juste un autre commentaire que je voulais ajouter aussi. Plus on se déplace vers le nord X exemple, on compare l'option 2 à l'option 3, à l'option 1 X c'est que le viaduc qui enjambe le ruisseau des Fées, plus il doit être long et plus il va y avoir de piliers dans le milieu humide. Ça, c'est un autre point.

830 Mais aussi, l'autre point pour le tracé 3, c'est qu'on empiète X qu'on me corrige X mais on empiète dans le dépotoir ou le stationnement près du lac des Fées.

M. NORMAND GAUTHIER :

C'est exact. Je pourrais changer l'acétate pour une autre.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

835 Pour les autres options?

M. NORMAND GAUTHIER :

840 Pour les options. Ce n'est pas une vue en profil, c'est la vue en plan qu'on a rendue disponible dans...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

845 Juste avant, j'avais une autre question. Le niveau du roc X hier, vous nous avez dit qu'il n'y avait pas d'étude de faite X comment vous l'avez eu?

M. NORMAND GAUTHIER :

850 Il y a une étude géotechnique. Monsieur Belovski pourra préciser. Je voulais juste dire, sur l'acétate qui est là à l'écran, on voit que la ligne topographique parfois se dédouble. Comme, par exemple, en dessous de la promenade de la Gatineau, il y a une coche, c'est la ligne connue de la profondeur du roc actuellement.

855 Donc, la promenade de la Gatineau repose sur des matériaux meubles et non pas sur de la roche en place. C'est pour ça que quand il a été question de réévaluer le tunnel, on ne pouvait pas construire un tunnel comme une musaraigne et faire un trou. C'est techniquement impossible. Il faut faire une tranchée ouverte. Parce qu'à cet endroit-là, on n'est pas dans la roche, on est dans les matériaux meubles.

860 Je ne sais pas si quelqu'un d'autre à la table peut parler des données géotechniques disponibles dans ce secteur-là?

M. JORDAN BELOVSKI :

865 Moi, simplement ce que je veux dire, il y a des sondages qui ont été effectués, que, nous, on a utilisés pour l'instant X parce que vous savez qu'on est dans une phase préliminaire encore du projet X on a utilisés juste pour déterminer la profondeur du roc. Alors, à cet endroit-là, le roc est en surface. Donc, tous les calculs qui sont reliés pas mal aux coûts de construction, nous considérons que le roc est en surface et que ça, c'est une cicatrice
870 directement très profonde dans le roc.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que le roc va être réutilisé comme matériau de remblai ou...

875

M. JORDAN BELOVSKI :

880

Effectivement, oui, le roc doit subir certains traitements mais ça, c'est, comme je vous l'ai dit déjà, dans les phases suivantes du projet qu'on détermine est-ce qu'ils peuvent être réutilisés pour cette route-là ou pour une autre route ou juste stockés quelque part. On n'est pas arrivé à cette étape-ci.

M. PIERRE LAFLAMME :

885

Lorsqu'on atteint l'étape de conception, à ce moment-là, on caractérise le roc à savoir aussi s'il peut être utilisé comme matériau de fondations, les fondations supérieures de la chaussée. Sinon, bien, il est utilisé dans les matériaux de remblai.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

890

J'ai une autre question par rapport encore aux travaux. Est-ce qu'il va y avoir un abaissement de la nappe phréatique?

M. PIERRE LAFLAMME :

895

Bien, en examinant le profil, il ne peut y avoir aucun abaissement de la nappe phréatique comme telle. On coupe une butte de roc. Les milieux humides sont situés de part et d'autre. La nappe phréatique va demeurer à la même élévation.

900

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Tellier.

M. MARC TELLIER :

905

Je n'ai pas d'autre chose à rajouter. Sauf qu'en conclusion, moi, je trouve que peut-être il y aurait moyen de faire plus d'inventaires pour mieux connaître le secteur avant de faire les travaux, quitte à déplacer certains tronçons, en partie à tout le moins.

910

Et puis il y a peut-être des éléments qui sont superflus. Je pense à quelque chose que vous avez sûrement entendu parler au cours des dernières journées, les fameuses bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau qui, d'après moi, ne sont pas vraiment utiles et qui sont destructives en partie, surtout du côté sud, la bretelle sud de la fameuse prucheraie.

915

Je ne sais pas si vous l'avez visitée cette prucheraie, mais c'est des arbres vraiment magnifiques qu'il y a dans ce secteur-là et puis qui sont affectés en partie par le tracé principal proposé actuellement et aussi par la bretelle d'accès sud de la promenade de la Gatineau.

LE PRÉSIDENT :

920

Mais ce genre d'observation complémentaire, de relevé complémentaire, on arrive bientôt au bon temps de l'année pour le faire, si je comprends bien.

M. MARC TELLIER :

925

Sûrement, oui.

LE PRÉSIDENT :

930

Parce que là, il y a encore de la neige, on ne peut pas voir grand-chose...

M. MARC TELLIER :

935

Exactement, oui.

LE PRÉSIDENT :

... mais ça va fondre d'ici peu.

940

M. MARC TELLIER :

Et pour ce qui est des chouettes et hiboux, c'est le moment de l'année où les inventaires sont faits habituellement spécifiques pour ces espèces-là.

945

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

M. MARC TELLIER :

950

Merci bien.

LE PRÉSIDENT :

955

Je vous en prie.
Madame Marie-Anne Marin, s'il vous plaît.

Mme MARIE-ANNE MARIN :

960

Bonjour! Ma préoccupation aussi se rapporte aux bretelles du parc de la Gatineau. Je regrette un peu que le plan de la construction de l'autoroute ou de l'axe, disons, ainsi que des bretelles ne donne pas un aperçu un petit peu de l'impact de la construction sur des zones habitées qui sont un peu plus bas.

965

Et moi, j'habite près du parc de la Gatineau, dans le quartier Val-Tétreau, donc une rue adjacente au parc de la Gatineau. Et il y a à peu près un bon 10, 15, 20 ans, les résidants du quartier se sont déjà battus parce qu'il y avait menace de destruction du parc pour un aménagement immobilier. Alors, il y a toujours cette espèce de menace, cette épée de Damoclès au-dessus de la tête qui nous tombe dessus.

970

LE PRÉSIDENT :

Mais pour que je comprenne...

975

Mme MARIE-ANNE MARIN :

Ce serait en dessous de la bretelle sud du parc de la Gatineau. Donc, il y a deux zones résidentielles, en fait trois, quatre rues en forme de croissant, si vous voulez, un endroit assez fermé, très tranquille et très résidentiel. Et la construction de la bretelle sud va avoir un impact direct au niveau du bruit et au niveau de la qualité de vie des résidants de ce quartier-là.

980

Et aussi, au niveau immobilier, en tout cas, il y a toujours, comme je vous dis, cette espèce de menace de construction immobilière dans ce quartier-là.

985

LE PRÉSIDENT :

Là, je vous arrête. Il y a des problèmes techniques qu'on essaie de...

990

M. PIERRE LAFLAMME :

Monsieur le président, je pense que la carte qui a servi hier pour ma présentation, on pourrait la projeter et puis mieux situer...

995

LE PRÉSIDENT :

1000 Ça nous aiderait à comprendre. Parce que vous comprenez que quand on n'est pas tout à fait de l'endroit, nous entendons des mots et parfois nous avons un peu de difficulté à bien nous situer.

Alors, dites-moi sur la carte où est-ce que vous êtes?

Mme MARIE-ANNE MARIN :

1005 Je pense que c'est... en tout cas, je ne sais pas s'il y a des identifications de rues? On est le long d'un côté du chemin de la promenade de la Gatineau, c'est une enclave entre la promenade de la Gatineau et le Lac-des-Fées. C'est ça, c'est exactement ça.

1010 Ce que je voulais mentionner, c'est, premièrement, j'aimerais savoir s'il y a quelqu'un de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, ce soir, ou quelqu'un d'Environnement Canada.

LE PRÉSIDENT :

1015 Il n'y a pas quelqu'un de présent de l'Agence canadienne mais il y a monsieur Dickey qui est leur premier répondant. Et s'il y a besoin, on pourra communiquer avec les gens de l'Agence canadienne d'évaluation.

Mme MARIE-ANNE MARIN :

1020 Parce que le ministère des Transports du Québec a mentionné à deux reprises, lors de la réunion d'information et puis hier soir, que s'il y avait des bretelles, c'est parce que la CCN avait voulu les rajouter.

1025 Ce que moi, j'aimerais comprendre X il y a quelque chose que je ne comprends pas trop bien X c'est qu'un organisme fédéral, qui est soumis à une évaluation d'impacts environnementaux fédérale, a eu des discussions avec le ministère des Transports. Et j'aimerais comprendre un petit peu quelle est la nature et la portée de ces discussions-là, s'il y a eu une entente préalable entre ces deux organismes-là, alors qu'il y a des lacunes évidentes au niveau des études d'impacts environnementaux au niveau du Québec et qu'il n'y a pas eu d'études d'impacts environnementaux au niveau fédéral, à ma connaissance en tout cas. Peut-être que je connais mal le dossier encore, mais j'ai du mal à comprendre comment est-ce que ces bretelles-là ont pu être rajoutées.

1035

LE PRÉSIDENT :

1040 Alors, on a déjà eu un échange là-dessus avec les gens de la Capitale nationale, qui ont confirmé que c'est à leur demande que cela a été prévu et que cela correspond à une stratégie volontaire de la Capitale nationale de favoriser l'accès du public au parc.

1045 Pour le reste, évidemment, vous avez bien raison, on en a parlé un peu cet après-midi, il y a deux processus d'évaluation et, là, nous sommes dans le processus québécois; le processus fédéral est en cours. Est-ce qu'il aboutira à une audience ou pas? Ce sera à déterminer ultérieurement. Mais il est normal que dans le processus actuel, toutes les informations qui sont accessibles pour l'autorisation québécoise soient ventilées, ce qui fait qu'il y a présence aussi des organismes fédéraux.

1050 Et je vais retourner au représentant de la Capitale nationale pour lui demander de donner plus d'informations justement sur ce dossier-là.

M. PIERRE DUBÉ :

1055 La Commission de la capitale nationale, monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

1060 Oui, excusez.

M. PIERRE DUBÉ :

... et non pas la Commission dont vous présidez.

1065 Ce que j'aimerais apporter, c'est peut-être des éléments de clarification sur ce que j'ai dit antérieurement concernant les bretelles d'accès à la promenade de la Gatineau.

1070 Ces bretelles d'accès ont été demandées par la Commission, c'est vrai, suite à la présentation qu'a faite le ministère des Transports à la Commission. C'est une présentation qui date de septembre 99.

LE PRÉSIDENT :

1075 À la Commission de la capitale nationale.

M. PIERRE DUBÉ :

À la Commission de la capitale nationale.

1080 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

M. PIERRE DUBÉ :

1085

Je voudrais réitérer, ici, l'objectif principal de la Commission concernant l'accès au parc de la Gatineau et en particulier à la promenade. Ce que la Commission cherche, c'est de faciliter, de simplifier l'accès des visiteurs au parc de la Gatineau, quels qu'ils soient dans leur localisation. Alors qu'ils soient au centre-ville de Hull ou sur la colline parlementaire, c'est qu'on

1090

cherche à faciliter l'accès, un accès direct, un accès simple, facile.

1095

Et nous, on pense que ces bretelles d'accès vont canaliser l'accès vers le parc et offrent une alternative qui est beaucoup plus rapide et plus directe, et qui va permettre de soulager finalement la circulation actuelle qui se fait par les rues connexes. Alors, on sait bien qu'actuellement, les gens qui veulent avoir accès au parc de la Gatineau peuvent emprunter le boulevard Taché, la promenade des Fées, le boulevard Gamelin. Donc, il y a une circulation qui se fait.

1100

Je vous ai dit, hier, qu'on a évalué actuellement à 72 % des gens qui fréquentent le parc, c'est-à-dire qui utilisent la promenade de la Gatineau, qui entrent par le secteur du boulevard Taché. Et cette considération-là, c'est ce qu'on a exprimé dans nos documents de planification, les documents de planification qui ont été rendus publics et dont j'ai déposé les copies à l'arrière.

1105

Et je fais référence plus particulièrement à trois documents, c'est-à-dire le *Plan de la Capitale du Canada* qui a été approuvé en 1999; la *Vision et le concept du coeur de la capitale*, dans laquelle vision on retrouvait l'initiative suivante, qui était de connecter de façon plus simple et directe le coeur de la capitale, c'est-à-dire tout ce qui gravite autour du boulevard de la Confédération, c'est-à-dire Colline parlementaire, Musée de la civilisation, Musée des Beaux-Arts, tout le centre, le coeur comme tel, avec le parc de la Gatineau. Donc, ces éléments-là,

1110

c'est la justification de base de notre rationnel, si on peut dire.

1115

Pour la CCN, il est évident que l'accès principal au parc de la Gatineau demeure toujours la promenade de la Gatineau. C'est vraiment l'axe; c'est un pivot. C'est ce qui permet aux gens d'avoir accès au secteur des promenades, par exemple.

1120

J'ai expliqué, cet après-midi, que tout le secteur du lac Meech, du domaine Mackenzie King sont des secteurs extrêmement fréquentés. On parle de 1.2 million de visiteurs par année. Donc, c'est des secteurs qui sont absolument très fréquentés. Et le système de promenades X j'ai expliqué la distinction entre une promenade et l'axe routier comme on le conçoit dans ce projet-ci X les promenades étaient des éléments d'accès panoramique qui permettaient finalement de se rendre aux ressources soit du lac Pink ou du domaine Mackenzie King. Je réitère le fait que ces promenades-là ont été construites à la fin des années 50, qui donnaient actuellement accès au parc.

1125

Le nouvel accès qu'on propose, c'est-à-dire les bretelles d'accès vont permettre aux visiteurs qui veulent se rendre dans le parc de la Gatineau et qui proviennent de l'est ou du sud, c'est-à-dire dans le secteur du centre, de se rendre plus directement sans avoir à passer par des rues ou des artères locales, comme je l'ai mentionné.

1130

Il est bien sûr que le boulevard Taché va demeurer toujours l'accès principal pour les visiteurs qui proviennent de l'ouest et qui utilisent le pont Champlain. Parce qu'on sait très bien qu'il y a beaucoup de nos visiteurs du parc de la Gatineau qui demeurent du côté ontarien, qui utilisent le pont Champlain et se rendent dans le parc. Donc, on pense qu'ils vont continuer à utiliser le boulevard Taché.

1135

L'avant-dernier point que je veux mentionner, c'est que, hier, vous m'avez posé la question concernant les bretelles d'accès pour les trois axes.

1140

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1145

M. PIERRE DUBÉ :

Ce que je veux dire, c'est que les bretelles d'accès à la promenade des Fées n'étaient pas une demande de la Commission, c'est une demande de la Ville de Hull. Pour nous, la promenade du Lac-des-Fées, telle qu'elle est conçue comme telle, c'est une artère urbaine. Et l'entretien de cette promenade-là justement fait l'objet d'un protocole d'entente qui vient d'être signé entre la Ville et la Commission de la capitale, c'est-à-dire que la Ville a repris l'entretien et la gestion de cette artère urbaine. Et à partir du boulevard Saint-Raymond, la promenade du Lac-des-Fées n'existe plus, elle devient le boulevard Cité des Jeunes. Donc, c'est vraiment une artère urbaine qu'on considère comme telle et non pas une promenade comme on le conçoit pour la promenade de la Gatineau.

1150

1155

Un dernier point que je veux soulever, c'est qu'on a parlé aussi de l'accès au parc via la rue Gamelin et, nous, on considère que cet accès-là est un accès secondaire. Et cet accès-là est rendu nécessaire parce que ça permet aux résidents du nord de la Ville de Hull et aussi de l'enclave résidentielle des Fées d'avoir accès au parc sans avoir à faire le détour complet, c'est-à-dire descendre la promenade des Fées et reprendre le boulevard Taché et remonter la promenade de la Gatineau.

1160

Voilà, c'est les explications.

1165

LE PRÉSIDENT :

Je vais vous reposer deux petites questions. L'accès au chemin de la Montagne est-il essentiel?

1170 **M. PIERRE DUBÉ :**

Il n'y en a jamais eu d'accès. Ce que vous voyez sur le plan, il n'y a pas d'accès à la promenade de la Gatineau à partir du chemin de la Montagne.

1175 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais il y a des bretelles qui sont dans le parc?

1180 **M. PIERRE DUBÉ :**

Effectivement, ce sont les échangeurs, en fait, oui.

LE PRÉSIDENT :

1185 Oui. Cet échangeur-là, avez-vous une opinion là-dessus? Parce que lui...

M. PIERRE DUBÉ :

Vous parlez de l'échangeur en haut, à droite?

1190

LE PRÉSIDENT :

Oui, à gauche.

1195 **M. PIERRE DUBÉ :**

En haut, à gauche, c'est-à-dire qui est déjà construit. Celui qui est à construire est celui en haut, à droite.

1200 **LE PRÉSIDENT :**

À droite du chemin de la Montagne, oui.

1205 **M. PIERRE DUBÉ :**

À droite du chemin de la Montagne, voilà.

1210 **LE PRÉSIDENT :**

Et ça, vous êtes d'accord avec celui-là? Oui?

1215 **M. PIERRE DUBÉ :**

Oui, nous étions d'accord.

1220 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va de soi. Est-ce que vous avez une opinion sur la variante préférentielle?

1225 Parce qu'une des choses qui est frappante, si on regarde la grande boucle qui est faite pour aller rejoindre la promenade de la Gatineau, cette grande boucle jaune qu'on voit bien et qui s'explique, je pense, par la dénivellation du terrain, est-ce que la variante de terrain 2 ou 3, dont on a parlé tantôt, est-ce qu'elle aurait comme conséquence une bretelle de moindre impact, une bretelle plus courte pour rejoindre la promenade?

1230 **M. PIERRE DUBÉ :**

Évidemment, si on va vers le nord, c'est-à-dire l'option 2 ou l'option 3 réduit la longueur de la bretelle nord qui nous permet d'accéder à la promenade de la Gatineau. C'est ce que vous me posez comme question?

1235 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

1240 **M. PIERRE DUBÉ :**

Évidemment, je réponds oui. Maintenant, pour des considérations qui ont été expliquées antérieurement, il y a d'autres éléments. On a parlé d'excavation. On a parlé aussi des milieux humides. Donc, ça a été considéré dans le choix des options retenues, en fait, dans l'option retenue.

1245 **LE PRÉSIDENT :**

Et variante pour variante, c'est la variante que vous préférez.

M. PIERRE DUBÉ :

1250 Bien, c'est la variante qu'on préfère, oui, actuellement.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

1255 Madame.

Mme MARIE-ANNE MARIN :

1260 Disons que je ne peux pas m'empêcher quand même de penser qu'en construisant ces bretelles, vous créez des enclaves et qu'après ça, on dira: *Bon, bien, il y a une route, il y a une deuxième route, il y a une troisième route. Alors, maintenant, ce n'est plus vraiment un parc; on peut construire.+ Et on connaît aussi l'intérêt que monsieur Beaudry a dans l'immobilier, même si c'est au nom de sa femme. Je suis bien désolée mais il a quand même des intérêts particuliers.

1265

LE PRÉSIDENT :

1270 Là, vous me faites des allusions que je comprends mal, mais ce n'est pas grave, et je ne veux pas enquêter là-dessus, ce n'est pas mon domaine. Je vous signale toutefois que nous avons eu cet après-midi un échange assez substantiel sur le parc de la Gatineau, sur ses différentes parties et sur les responsabilités de la Commission de la capitale nationale là-dessus. On a eu, je pense, un échange assez important.

Mme MARIE-ANNE MARIN :

1275

Puis ma deuxième question porterait, en tant que contribuable, sur pouvez-vous me donner un coût approximatif de la construction de ces bretelles?

LE PRÉSIDENT :

1280

Très bien. Ça, c'est une question que nous avons gardée dans nos poches, mais c'est bon que vous la posiez.

1285 Alors, je vais demander au ministère des Transports. Pouvez-vous nous donner la ventilation des coûts, s'il vous plaît, une certaine ventilation des coûts?

M. JORDAN BELOVSKI :

1290 Oui. Est-ce que je peux consulter quelqu'un?

LE PRÉSIDENT :

1295 Mais oui. Alors, je suspens l'audience pour une minute. Vous avez le temps de parler avec votre voisin un petit peu.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1300

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Belovski, s'il vous plaît.

1305

M. JORDAN BELOVSKI :

Nous, on a les mêmes droits que la Commission de la capitale nationale de consulter nos experts?

1310

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est correct. Vous n'êtes pas en rivalité les uns avec les autres. Oui?

M. JORDAN BELOVSKI :

1315

Je ne voulais pas dire qu'on est en rivalité, quand même!

1320

Bon, on a évalué les coûts des bretelles et on a évalué les coûts des trois options également qu'on a parlé tantôt. Je vais commencer avec les bretelles. On a des petites options de différence dans les bretelles qui peuvent arriver avec les différentes options du tracé principal. Le coût des bretelles comme tel demeure approximativement pareil. C'est du même ordre. Alors, c'est 1 M\$.

LE PRÉSIDENT :

1325

1 M\$ pour toutes les bretelles ensemble ou pour chaque bretelle?

M. JORDAN BELOVSKI :

1330

Pour les deux bretelles. Disons celle-ci au sud et celle-ci au nord.

LE PRÉSIDENT :

1335

Les deux bretelles de la promenade de la Gatineau.

M. JORDAN BELOVSKI :

1340

De la promenade de la Gatineau, voilà. Et puis si vous voulez les coûts des trois options...

LE PRÉSIDENT :

1345

Oui?

M. JORDAN BELOVSKI :

1350

... je pense que ce n'est pas négligeable. On a parlé des différents critères sur lesquels le Ministère s'est basé pour choisir l'option numéro 1, qui est présentement l'option préférée du Ministère. Alors, le coût de l'option numéro 1 est de presque 30 M\$, 29.

LE PRÉSIDENT :

1355

Ça, c'est le coût global?

M. JORDAN BELOVSKI :

1360

Oui, c'est le coût global. Et puis pour le tracé numéro 2 qui s'en va un petit peu plus au nord, ça tombe à 2 800 000 \$ de plus.

LE PRÉSIDENT :

1365

32 800 000 \$.

M. JORDAN BELOVSKI :

1370

Et puis pour le tracé au nord, à cause du fait qu'on traverse le dépotoir, qu'on doit faire une décontamination à cet endroit-là, à part la longueur du viaduc au-dessus du ruisseau des Fées et à part l'excavation du roc, beaucoup plus importante c'est la décontamination du dépotoir, alors l'option numéro 3, c'est 7 700 000 \$, 683 000 \$ de plus.

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça veut dire 37 600 000 \$?

1375

M. JORDAN BELOVSKI :

37 500 000 \$.

1380

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Si vous pouviez me donner la ventilation des coûts projet global, y compris la partie urbaine, vous pouvez me déposer le document, s'il vous plaît.

1385

M. JORDAN BELOVSKI :

Oui, bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

1390

Merci.

Madame, ça va?

Mme MARIE-ANNE MARIN :

1395

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1400

Merci.

Monsieur de la Commission de la capitale nationale, un complément d'information, oui.

M. PIERRE DUBÉ :

1405

Merci, monsieur le président. Je voulais simplement rajouter un complément d'information à l'effet suivant. Cet après-midi, j'ai parlé des limites du parc de la Gatineau. En fait, je vous ai expliqué qu'elles ont été révisées et approuvées par le Conseil du Trésor. Ce qui est important de mentionner, c'est quel que soit l'aboutissement de ce projet, s'il se réalisait, je pense qu'on peut dire actuellement qu'il n'est pas de l'intention de la Commission de se départir de la portion du parc de la Gatineau entre le boulevard Taché et le boulevard McConnell X Laramée. Je peux l'affirmer maintenant, ce soir.

1410

LE PRÉSIDENT :

1415 Mais c'est pour ça que je vous demandais cet après-midi s'il y avait une politique bien
définie de la part de la Capitale nationale pour avoir des garanties par rapport à l'avenir du parc.
Alors, les questions sont liées, voilà.

Je suspens l'audience cinq minutes, cette fois-là qu'on puisse un peu respirer et on
1420 reviendra avec monsieur Denis Gagnon. À bientôt. Merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1425

LE PRÉSIDENT :

Vous vous apercevez que j'aime mieux prendre des petites pauses courtes et plus
nombreuses qu'une seule pause longue, question de casser le rythme et de permettre de
1430 s'activer un peu.

Alors, monsieur Denis Gagnon. Bonsoir, monsieur Gagnon.

M. DENIS GAGNON :

1435

Mes questions touchent à la problématique du bruit. Je sais qu'on va toucher à ces
questions-là jeudi soir; malheureusement, je ne peux pas être présent à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

1440

Très bien.

M. DENIS GAGNON :

1445 Alors, je réside presque à l'extrémité ouest de la rue Brodeur, donc tout près de la
promenade du Lac-des-Fées. Et j'ai constaté, depuis douze ans que j'habite le secteur, une
augmentation significative du niveau de bruit provenant des véhicules motorisés sur la
promenade du Lac-des-Fées.

1450 Or, les plans actuels prévoient des bretelles permettant à la promenade du Lac-des-
Fées et à la future artère de communiquer. Nous anticipons donc une augmentation importante
du trafic automobile non seulement sur la promenade du Lac-des-Fées mais aussi sur la rue
Brodeur. Alors, ces deux artères-là seront probablement utilisées comme voie de transit par les
automobiles pour accéder à la future artère.

1455

Ceci m'amène à poser la question suivante. L'étude d'impact qui a été réalisée a-t-elle
évalué les conséquences du projet en termes d'augmentation du bruit découlant de

l'augmentation du trafic automobile sur la promenade du Lac-des-Fées ainsi que sur la rue Brodeur?

1460

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Lequel de vous répond, messieurs?

1465

M. JORDAN BELOVSKI :

L'évaluation du bruit comme telle, probablement c'est monsieur Gauthier qui va vous expliquer. Mais au niveau de la circulation, avec l'aménagement de McConnell X Laramée, il y a une diminution de la circulation sur la promenade du Lac-des-Fées.

1470

Sur la rue Brodeur, ça n'a jamais été regardé comme un élément dans nos modèles de circulation. Alors, je ne peux pas vous dire quel sera l'impact de l'aménagement de ce lien routier sur la rue Brodeur, mais il y a une diminution de la circulation sur la promenade du Lac-des-Fées.

1475

LE PRÉSIDENT :

Expliquez-moi ça, monsieur Belovski, parce que j'ai un peu de difficulté à comprendre ça. Comment une partie du trafic qui viendrait potentiellement de Saint-Raymond ou du sud, de Taché, et qui emprunterait l'axe McConnell, quelle est la proportion de ce trafic qui prendrait l'axe McConnell X Laramée vers l'ouest, pourrait ne pas emprunter cette chose-là pour aller ensuite tourner et aller vers le nord en prenant la promenade du Lac-des-Fées.

1480

Est-ce que vous avez une évaluation de la partie du trafic qui serait porté à tourner nord et donc à utiliser cet axe pour aller vers le nord de Hull, en passant par la promenade du Lac-des-Fées.

1485

M. JORDAN BELOVSKI :

Je veux juste comprendre votre question. Vous voulez dire les gens qui proviennent de McConnell X Laramée, qui vont emprunter...

1490

LE PRÉSIDENT :

Les gens qui vont emprunter McConnell X Laramée peuvent emprunter McConnell X Laramée direction ouest pour tourner nord sur la promenade du Lac-des-Fées.

1495

M. JORDAN BELOVSKI :

Exactement, oui.

1500

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez une simulation de la proportion du trafic qui irait là?

1505

M. JORDAN BELOVSKI :

Il y a un modèle X c'est un modèle assez macroscopique d'un logiciel EMME 2 X qui touche effectivement à ces questions. Je dois regarder un petit peu dans les études. C'est la firme Roche Deluc qui possède ce logiciel-là et qui est spécialisée dans ces études.

1510

Dans les bretelles, présentement, je ne peux pas vous répondre. Je vais regarder, comme j'ai dit. Alors, je prends note pour voir quelles sont les réponses que vous pouvez avoir.

1515

Mais pour l'instant, ce que je peux vous dire, c'est qu'il y a un accès mais la demande est différente. Alors, ce n'est pas très simple de répondre comment le trafic se répartit. On ne peut pas dire simplement: *Il y a une bretelle, alors on augmente la circulation.+ Mais la circulation, on doit regarder où est la destination de ces gens-là qui vont emprunter la promenade du Lac-des-Fées.

1520

La promenade du Lac-des-Fées est présentement beaucoup utilisée parce que, à part le chemin de la Montagne, c'est le seul autre lien qui donne accès nord-sud entre le boulevard Taché et le boulevard Saint-Raymond. Maintenant, il y aura le boulevard McConnell X Laramée qui va donner l'accès entre est-ouest. Certaines personnes qui vont se rendre de, disons, Alexandre-Taché sur Saint-Raymond, ces gens à Saint-Raymond vont tourner à gauche et à droite, vers l'ouest ou vers l'est. Alors, ces gens-là maintenant, pour aller sur Saint-Raymond vers l'est ou vers l'ouest, vont avoir le choix sur McConnell X Laramée.

1525

Ça, c'est la base de l'explication pourquoi il doit y avoir moins de circulation sur la promenade du Lac-des-Fées. Mais je vais essayer de vous donner pour demain ou pour jeudi, au plus tard, plus de détails.

1530

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

1535

M. DENIS GAGNON :

1540 Est-ce qu'il serait possible d'avoir potentiellement de l'information aussi sur l'impact que le projet aurait sur la rue Brodeur, qui peut en principe servir de voie de transit vers l'artère McConnell X Laramée via la promenade du Lac-des-Fées.

LE PRÉSIDENT :

1545 C'est-à-dire que vous avez l'impression que les gens vont partir de votre secteur, vont emprunter la promenade du Lac-des-Fées, descendre sud et ensuite embarquer sur l'axe McConnell X Laramée?

M. DENIS GAGNON :

1550 Oui, c'est ce que je crains, oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

1555 Je ne sais pas si je peux vous répondre. Premièrement, je ne sais pas où est-ce qu'elle est exactement la rue Brodeur pour...

M. DENIS GAGNON :

1560 C'est la bretelle en * S + qu'on voit juste un petit peu... bien, à peu près vers la fin de... oui, c'est ça. Alors, il y a sûrement...

LE PRÉSIDENT :

1565 Pour nous, c'est exactement en arrière de la colonne. Alors, c'est...

M. JORDAN BELOVSKI :

1570 En effet, la rue Brodeur, c'est le seul accès du quartier Wright, qui est présentement sur la promenade du Lac-des-Fées. C'est ça, c'est le seul accès existant. Vous avez accès, si je ne me trompe pas de ce que...

M. DENIS GAGNON :

1575 Oui, effectivement, il y a Saint-Jean-Bosco qui couvre le secteur Saint-Jean-Bosco.

M. JORDAN BELOVSKI :

1580

Oui, au sud. Mais au nord de McConnell X Laramée, ça, c'est l'accès de la promenade du Lac-des-Fées.

M. DENIS GAGNON :

1585

Oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

1590

Bon, ça, je vais essayer de vous répondre à vous aussi.

LE PRÉSIDENT :

1595

Dites-moi, monsieur, il y a le représentant de la Ville de Hull qui veut parler, alors venez vous asseoir, on va vous interroger. Avant que je vous interroge, je voudrais vérifier.

Vous avez fait une affirmation d'entrée, en disant que vous observez une augmentation du trafic sur le Lac-des-Fées.

1600

M. DENIS GAGNON :

Oui. Ça fait douze ans que j'habite le secteur et puis il y a définitivement une augmentation notable du trafic automobile sur cet axe.

1605

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur, est-ce que c'est là-dessus que vous avez un commentaire? Non?

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

1610

En partie, oui.

LE PRÉSIDENT :

1615

Alors, je vais aller chercher ça parce que je veux savoir, y a-t-il quelqu'un ici, au ministère des Transports ou à la CCN ou à la Ville de Hull, qui est capable de nous confirmer, de nous donner des chiffres sur la variation du trafic sur la promenade du Lac-des-Fées depuis dix ans.

1620

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

Si vous me permettez, monsieur le président...

1625 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

1630

... c'est une information qu'on pourrait facilement obtenir de par nos comptages réguliers qu'on effectue au Service des travaux publics et ingénierie.

1635

Ce que je voudrais mentionner dans ce cas-ci, c'est que l'aménagement de bretelles donnant accès entre le boulevard Laramée et la promenade du Lac-des-Fées est appuyé par la Ville. C'est que le but visé, ce qui est visé par l'aménagement des bretelles, c'est justement d'éviter qu'il y ait une circulation de transit via la rue Labelle et la rue Brodeur.

1640

Alors, c'est justement la raison pour laquelle on appuie ce raccordement-là à la promenade du Lac-des-Fées, c'est que si on ne le fait pas, c'est qu'il va y avoir beaucoup de circulation de transit à l'intérieur même de la trame urbaine du quartier à travers le réseau de rues locales. Alors, c'est l'objectif qui est visé.

1645

L'attrait de la promenade du Lac-des-Fées est intéressant, en termes de mobilité, dans le sens qu'à environ 1 kilomètre au nord de l'axe Laramée, la promenade du Lac-des-Fées devient le boulevard Cité des Jeunes. C'est-à-dire à partir de la rue Gamelin, en montant le nord, ça devient le boulevard Cité des Jeunes.

1650

Entre autres, entre Gamelin et Saint-Raymond, on a un boulevard à quatre voies, deux dans chaque direction. Alors, l'axe change complètement de caractère au nord de Gamelin et ça devient un lien intéressant pour les résidants du nord qui veulent accéder vers le centre-ville. Alors, si on ne raccorde pas Laramée à des-Fées au moyen de bretelles, ce qui va se produire, c'est que les gens vont passer à travers le réseau de rues locales, et là on arrive dans un contexte où les nuisances vont être beaucoup plus grandes.

1655

LE PRÉSIDENT :

Mais actuellement, les gens passent où?

1660

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

1665 Actuellement, on peut observer qu'il y a évidemment une circulation de transit qui se fait via la rue Brodeur, qui se fait aussi plus au sud par la rue Saint-Jean-Bosco, ici. Et d'autres vont descendre plus bas vers le boulevard Saint-Joseph ou boulevard Alexandre-Taché pour aller vers le centre-ville. Alors, c'est un lien nord-sud effectivement assez achalandé.

1670 Et la présence de Laramée pourrait venir, ici, créer un nouveau lien pour faire un lien encore plus direct entre les parties nord, évidemment nord-ouest, longeant le parc de la Gatineau, pour aller vers le centre-ville, par exemple.

LE PRÉSIDENT :

1675 Et la rue du Lac-des-Fées, la promenade du Lac-des-Fées, est-ce qu'elle est dans le parc?

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

1680 Non, elle longe. Elle est en quelque sorte la limite est du parc de la Gatineau. Elle est à la limite, la promenade du Lac-des-Fées. Et le boulevard de la Cité des Jeunes aussi, le boulevard de la Cité des Jeunes est aussi en bonne partie la limite est du parc de la Gatineau.

LE PRÉSIDENT :

1685 Et donc, un accès meilleur de la promenade des Fées. Et l'accès à l'axe Laramée va favoriser la fluidité du trafic par ces deux artères-là.

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

1690 Disons que ça pourrait créer un attrait plus intéressant. Ce lien-là deviendrait un peu plus intéressant pour les gens du nord-ouest qui vont vers le centre-ville. Sauf que si les bretelles X je le rementionne de nouveau X si les bretelles ne sont pas là, le réflexe va être d'utiliser le réseau de rues locales pour finalement contourner ou, du moins, contourner l'absence de bretelles.

1695 Alors, les gens vont utiliser la rue Labelle via le carrefour giratoire Labelle-Laramée et vont emprunter le réseau de rues locales, qui, à mon avis, va être beaucoup plus nuisible pour les résidents du quartier Wright au nord de la rue Laramée. Alors que la promenade du Lac-des-Fées a l'avantage, où il n'y a pas, par exemple, d'entrées charretières, les habitations sont relativement éloignées par rapport à la promenade du Lac-des-Fées, contrairement au réseau des rues locales où il y a plein d'entrées charretières, où on retrouve une trame habituelle de quartiers de faible densité.

1700

LE PRÉSIDENT :

1705

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1710

Quelles sont vos intentions par rapport au boulevard Moussette?

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

1715

Les intentions de la Ville, à ce moment-ci par rapport au boulevard Moussette, c'est le statu quo, c'est de ne pas raccorder avec le boulevard Laramée.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1720

Donc, actuellement, ça s'arrête à de Vigny. C'est ça?

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

1725

Oui, c'est ça, effectivement, il y a une interruption actuellement au niveau de cette rue-là. Et encore là, même là, on observe aussi beaucoup de véhicules qui vont descendre, par exemple, qui vont emprunter le boulevard Moussette, puis comme il n'y a pas de lien direct, ils vont avoir tendance à utiliser le réseau de rues locales pour se rabattre finalement au boulevard Laramée. Donc, encore là, ça vient justifier encore davantage le lien direct, par moyen de bretelles, entre Laramée et la promenade du Lac-des-Fées.

1730

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais au départ, ce boulevard Moussette là, est-ce qu'il était prévu pour être une artère importante dans la ville ou...

1735

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

Bon, là, on recule probablement dans les années 60, au moment où le quartier a été développé. Pourquoi il débute à cet endroit-ci, en plein sur une rue locale, je ne sais que dire exactement pour le pourquoi.

1740

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

L'emprise quand même est assez large, je pense?

1745

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

Oui, effectivement, il y a même un terre-plein central tout le long jusqu'à Saint-Raymond. Et au-delà de Saint-Raymond, ça devient la rue Isabelle.

1750 Alors, je ne sais pas pourquoi, disons, à l'époque ça a été construit comme ça. C'est un quartier qui a été construit dans les années 40, 50 et pourquoi on l'a construit... on devait probablement y voir à long terme un axe important, mais avec les années, la construction ou les axes se sont développés à l'extérieur, disons en périphérie du quartier. Et les liens étant plus continus a fait que ce lien-là est devenu à caractère, disons, d'une collectrice purement locale, 1755 qui n'a pas vraiment de continuité du moins vers le sud.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

D'accord, merci.

1760

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que je me trompe en percevant une petite divergence d'opinion entre monsieur Belovski qui disait que le joint, la bretelle à la promenade du Lac-des-Fées aurait comme 1765 résultat de diminuer le trafic, et votre analyse à vous qui semble, au contraire, indiquer que l'ouverture de la promenade du Lac-des-Fées et son lien à Laramée va accentuer le trafic dans ce sens-là?

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

1770

Bon, disons, nous, on a l'impression que le trafic va légèrement augmenter sur la promenade du Lac-des-Fées, parce qu'il va y avoir un transfert du trafic qui passe par le réseau de rues locales, qui va être ramené vers la promenade du Lac-des-Fées plutôt qu'emprunter le réseau de rues locales. Et puis c'est même souhaitable.

1775

De façon à soulager la circulation à l'intérieur du réseau de rues locales, je pense qu'il est préférable de ramener le trafic vers des axes qui sont soit des collectrices ou des artères urbaines et sur lesquels il n'y a pas d'habitations comme telles qui donnent directement sur l'axe. Alors, ça nous paraît préférable de rabattre le trafic, canaliser le trafic sur la promenade du Lac-des-Fées plutôt que maintenir une circulation de transit à travers le réseau de rues locales. 1780

LE PRÉSIDENT :

Puis vous confirmez doublement en disant tantôt que le trafic va prendre les rues locales pour aller chercher Laramée à travers les giratoires. 1785

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

S'il n'y a pas de bretelles.

1790

LE PRÉSIDENT :

S'il n'y a pas de bretelles.

1795 **M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

S'il n'y a pas de bretelles, le réflexe, ça va être d'utiliser le réseau de rues locales pour se rabattre vers les collectrices.

1800 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Monsieur?

1805 **M. DENIS GAGNON :**

J'aurais une question pour le représentant de la Ville de Hull. Est-ce qu'il va y avoir un suivi, en fait? D'abord, est-ce qu'il y a eu une mesure, une comptabilisation du trafic sur justement, par exemple, sur la rue Brodeur pour pouvoir plus tard comparer avec une mesure de trafic après la construction du projet? Et puis au besoin, s'il y a une augmentation substantielle, est-ce qu'il y aurait des mesures d'atténuation de prévues?

1815 **M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

Bon, présentement, on n'a rien prévu, disons, d'actions particulières de prévues sur la rue Brodeur suite à la construction du projet, la réalisation du projet, parce qu'on a nettement l'impression que les usagers, les gens qui sont en transit vont perdre carrément leur temps à continuer à circuler par Brodeur ou Labelle. Ils ont drôlement intérêt à demeurer sur la promenade du Lac-des-Fées et emprunter le boulevard Laramée. Ça va être beaucoup plus direct que de passer à travers le réseau de rues locales parce qu'ils vont faire un gain en temps et en termes de confort aussi.

Alors, s'il advenait que les gens continuent encore à transiter malgré la présence de bretelles, il y a une espèce d'incohérence difficile à saisir là.

1825 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1830 **M. DENIS GAGNON :**

Est-ce que la Ville, à ce moment-là, prendrait des mesures de correction pour corriger le problème, s'il y avait une augmentation substantielle du trafic?

1835 **M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

Bon, supposons par hypothèse, pour des raisons que je ne saisis pas trop, que les gens continuent à utiliser le réseau de rues locales, bien sûr, les résidants pourront toujours faire des démarches auprès de la Ville pour amener des mesures pour décourager ou dissuader les gens en transit à continuer à circuler sur la rue Brodeur. Sous quelle forme ça pourrait prendre, je ne sais pas trop.

1840
1845 Mais on a eu quelques années, par exemple, où on avait un problème de circulation de transit sur la rue Berri, qui croise le projet effectivement un peu plus à l'est et qui est parallèle au boulevard Saint-Joseph. Alors, on a vu une multiplication d'arrêts multisen tout le long dans l'axe de la rue Berri justement pour décourager les gens en transit, pour les amener à transiter par le boulevard Saint-Joseph, de façon à dégager la rue Berri qui est beaucoup plus à caractère local, résidentiel.

1850 C'était des mesures qui ont été proposées par les résidants. Alors, possiblement que des mesures semblables pourraient être proposées. Mais je serais fort étonné que les gens continuent à circuler en transit sur la rue Brodeur et Labelle suite à l'aménagement.

LE PRÉSIDENT :

1855 Ça va, très bien.
Monsieur Gagnon?

M. DENIS GAGNON :

1860 Oui. Alors, ma deuxième question touche au bruit potentiellement généré par les véhicules motorisés sur la future artère McConnell X Laramée, plus précisément dans la partie non urbaine du tracé. Le bruit voyageant latéralement sur de longues distances, nous pouvons anticiper que le trafic automobile, aboutissant sur le viaduc de la promenade du Lac-des-Fées et donc à hauteur des propriétés situées en bordure de la promenade du Lac-des-Fées, affectera l'environnement sonore de ces résidences, à plus forte raison si le trafic lourd est autorisé sur la future artère.

1870 Ma question est la suivante. Si des mesures d'atténuation du bruit ont été prises pour la partie urbaine du tracé, comment se fait-il qu'aucune mesure ne semble avoir été prise pour atténuer le bruit dans la zone limitrophe de la partie urbaine, plus précisément la partie surplombant la promenade et le ruisseau des Fées?

LE PRÉSIDENT :

1875 Là, on ne parle plus de la promenade des Fées. On parle de l'axe Laramée X McConnell.

M. DENIS GAGNON :

1880

La question couvre le problème potentiel de bruit généré par le trafic sur l'artère McConnell X Laramée.

LE PRÉSIDENT :

1885

Sur l'artère, oui.

M. DENIS GAGNON :

1890

Mais au niveau de la zone limitrophe de la promenade du Lac-des-Fées.

LE PRÉSIDENT :

1895

On a eu la même question, cet après-midi, à propos de quelle autre section?

M. NORMAND GAUTHIER :

Jardins Taché.

1900

LE PRÉSIDENT :

On a eu exactement la même question sur le Jardins Taché. Alors, là, on va vérifier. Je suis à peu près sûr qu'on va avoir la même réponse que pour les gens à proximité de ce que monsieur vient de dire, de la promenade du Lac-des-Fées.

1905

M. NORMAND GAUTHIER :

Madame Gamache du ministère des Transports n'est pas là ce soir pour répondre, je crois. Alors, je vais tenter de résumer sa pensée.

1910

LE PRÉSIDENT :

Oui, s'il vous plaît.

1915

M. NORMAND GAUTHIER :

Et puis quitte à ce que, s'il y a des compléments, qu'on puisse les apporter demain.

1920

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. NORMAND GAUTHIER :

1925

Le Ministère intervient dans la zone d'impact lorsque ces infrastructures causent une augmentation du niveau de bruit de plus de 3 décibels par rapport au niveau ambiant. Et le Ministère n'intervient pas dans la zone qui est délimitée par l'isophone inférieur à 55 décibels. Donc, le Ministère considère que c'est un niveau de bruit normal et acceptable.

1930

Dans ce cas-ci, si j'ai bien compris qu'on parlait de secteurs ayant façade sur l'espace ouvert du parc de la Gatineau, s'ils sont situés à plus de 120 mètres de l'axe, on est à l'extérieur de la zone que j'appellerais de perturbation sonore. Donc, il n'y a pas lieu d'implanter des mesures d'atténuation.

1935

Ce qui ne veut pas dire, par ailleurs, que les résidents de ces endroits-là n'entendront rien. Madame Gamache a parlé, cet après-midi, d'une rumeur sonore qui pouvait varier selon les conditions météo ou d'humidité de l'atmosphère ou le moment de la journée. Alors, c'est certain que les résidents, à certains moments, vont entendre quelque chose, madame Gamache a parlé d'une rumeur, donc quand même un bruit qui ne nuit pas aux activités extérieures.

1940

LE PRÉSIDENT :

Ce qui veut dire qu'il n'est pas question, dans votre perspective, de protection, de mur de protection contre le bruit ou de mesures.

1945

M. NORMAND GAUTHIER :

C'est bien ça.

1950

M. PIERRE LAFLAMME :

1955 Juste un petit complément d'information. C'est que le modèle de simulation montre quand même, sur nos cartes, montre les isophones dans l'axe McConnell X Laramée et montre aussi sur les axes qui sont perpendiculaires à McConnell X Laramée sur une certaine distance. Je ne sais pas, là...

1960 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Ça, c'était quel tableau qu'on avait? La figure?

M. NORMAND GAUTHIER :

1965

C'était la figure 7.1 dans le *Rapport d'évaluation environnementale*.

LE PRÉSIDENT :

1970 Alors, la rue Meilleur ne fait pas partie des isophones, ici, là? Elle est hors de la zone que vous jugez atteinte ou modifiée par...

M. PIERRE LAFLAMME :

1975

Effectivement. Pour répondre à la question de monsieur, les isophones s'étendent, en partie seulement, en bordure de l'axe McConnell X Laramée, dans les axes transversaux, mais ne se rendent pas à la rue Brodeur comme telle.

LE PRÉSIDENT :

1980

Pour le dire clairement, ils estiment que vous êtes en dehors de la zone qui subit une modification sonore tangible.

M. DENIS GAGNON :

1985

Selon les normes du...

LE PRÉSIDENT :

1990

Selon leurs critères et selon leurs...

M. DENIS GAGNON :

1995 Est-ce que leurs critères varient des critères, par exemple, du ministère des Transports du fédéral?

LE PRÉSIDENT :

2000 Fédéral. On va aller vérifier. Le ministère des Transports fédéral, est-ce que vous avez des normes de bruit et des mesures à ce niveau-là?

M. REGENT DICKEY :

2005 À ce que je sache, au niveau de la circulation routière, il n'y a pas de normes chez nous; mais je peux vérifier, puis revenir avec la réponse.

LE PRÉSIDENT :

2010 Ça va. Vous pourrez trouver, monsieur, dans la transcription de cet après-midi, un bon nombre d'informations techniques là-dessus sur les différents aspects. Et évidemment, nous allons, nous, retravailler les réponses reçues et on aura une discussion plus substantielle jeudi soir sur cette question-là.

2015 **M. DENIS GAGNON :**

D'accord, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2020 Ça va?

M. DENIS GAGNON :

2025 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2030 Merci, monsieur Gagnon.

M. DENIS GAGNON :

Bonsoir.

2035 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Gauthier, j'ai une autre question par rapport au bruit. Pour les bretelles d'accès à la promenade du Lac-des-Fées, moi, la question que je me pose, c'est dans vos simulations, est-ce que vous tenez compte de la dénivellation?

2040

J'explique pourquoi. C'est que, bon, on a, je pense, un dénivelé d'environ 7 à 8 mètres, donc de 25 pieds entre les deux points, et c'est certain que les camions vont devoir accélérer dans le cas de la bretelle sud pour monter, pour aller rejoindre l'axe, et descendre aussi de l'autre côté.

2045

Est-ce que le bruit en accélération et en décélération a été considéré dans vos modèles?

M. JORDAN BELOVSKI :

2050

Est-ce que je peux juste faire un commentaire?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2055

M. JORDAN BELOVSKI :

Sur la promenade du Lac-des-Fées, ce n'est pas permis la circulation de camions.

2060

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non, mais comment vous allez faire?

M. JORDAN BELOVSKI :

2065

Pardon?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2070

Il n'y a aucun camion qui va circuler, qui va descendre?

M. JORDAN BELOVSKI :

Il n'y a pas de camions sur la promenade.

2075

LE PRÉSIDENT :

Sur la promenade de la Gatineau?

2080

M. PIERRE LAFLAMME :

C'est interdit. Sur le réseau de promenades...

2085

M. JORDAN BELOVSKI :

Non, sur la promenade du Lac-des-Fées également.

LE PRÉSIDENT :

2090

Du Lac-des-Fées, il n'y a pas de camions. Vous confirmez la même chose?

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

2095

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Ça va?

2100

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ça répond.

2105

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas nécessaire de donner une deuxième, la question vient de tomber. Merci.

Alors, j'invite madame Sylvie Taschereau.

2110

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Bonsoir.

2115

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, madame.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2120

Dans le document *Rapport d'évaluation environnementale* du 20 juin 2000, je voudrais simplement éclaircir quelques points.

2125

À la page 42, on parle d'école primaire au nord de Laramée. Mais cette école, qu'on appelle Monseigneur Beaudoin, n'est pas une école primaire mais bien une école d'adultes. Intégrée dans cette école, il y a une clientèle de poupons et d'enfants, un centre de la petite enfance de 0 à 6 ans. Alors, sûrement il va y avoir des adultes avec leurs poupons qui vont traverser l'axe McConnell X Laramée pour s'y rendre.

2130

On dit aussi:

Il n'existe pas de données sur le nombre de marcheurs fréquentant les autres institutions. Il est probable que la majeure partie des usagers utilise des modes de déplacement tels que l'automobile et le transport en commun.

2135

Je réfère ici aux adolescents qui fréquentent une école, la Polyvalente de l'Île, qui a été exclue de ce rapport. Nos ados du sud de Laramée...

LE PRÉSIDENT :

2140

Juste une minute. Ça tombe vite les informations, madame, on va essayer de les comprendre. La première école dont vous me parlez, l'école primaire au nord de Laramée...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2145

Monseigneur Beaudoin.

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est Monseigneur Beaudoin, bon.

2150

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

On ne la nomme pas dans le document.

2155

LE PRÉSIDENT :

Elle n'est pas nommée dans le document?

2160 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Non, mais on la réfère à l'école tout près de l'Église Saint-Joseph. Donc, c'est l'École Monseigneur Beaudoin.

2165 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on y fait allusion, mais on ne la nomme pas.

2170 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2175 D'accord. Le deuxième, maintenant.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2180 On en parle comme quoi que c'est une école primaire, puis ce n'est pas une école primaire, c'est une école pour les adultes.

LE PRÉSIDENT :

2185 Ce n'est pas une école primaire, c'est une école pour les adultes. Mais vous dites qu'ils y vont avec leurs enfants.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2190 Oui, il y a un centre de la petite enfance intégré, une garderie en installation, d'intégré dans l'école. Alors, on n'a pas les chiffres dans les documents mais ce serait peut-être bon de savoir quelle est la population.

LE PRÉSIDENT :

2195 Donc, il y a une information qui est lacunaire. Ensuite, le nombre de marcheurs, vous me dites?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2200

Le président de la Commission scolaire des Portages de l'Outaouais nous a confirmé, en l'année 2000 à l'inscription à la rentrée scolaire, qu'il y avait 90 adolescents du sud de Laramée qui devaient traverser.

2205

LE PRÉSIDENT :

90 adolescents au sud de Laramée?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2210

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2215

Qui doivent traverser pour aller où?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2220

À l'école Polyvalente de l'Île, qu'on ne parle pas dans le document.

LE PRÉSIDENT :

À l'école Polyvalente de l'Île. Et elle est où l'école Polyvalente de l'Île?

2225

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Au nord de Laramée, mais...

LE PRÉSIDENT :

2230

Pouvez-vous me dire sur quelle rue elle est? Le savez-vous?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2235

Saint-Rédempteur.

LE PRÉSIDENT :

2240

La rue Saint-Rédempteur?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Oui.

2245 **LE PRÉSIDENT :**

Ça, c'est le deuxième. Troisième chose, ensuite.

2250 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Je voudrais juste savoir comment qu'on peut oublier 90 étudiants et une polyvalente complète dans ce document.

2255 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous estimez qu'il y a eu des lacunes dans la connaissance du milieu et des circulations des gens d'un côté à l'autre de la rue Laramée.

2260 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

C'est bien ça.

LE PRÉSIDENT :

2265 Très bien. Alors, on va aller vérifier ça. Vous êtes d'accord?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

On commence avec ça.

2270

LE PRÉSIDENT :

Merci.

Alors, monsieur Laflamme, donc, les gens...

2275

M. JORDAN BELOVSKI :

2280 Même si ces adolescents ne sont pas, éventuellement on a omis de les avoir dans l'étude, mais quand même on dispose des comptages de piétons de la Ville de Hull qui sont effectués sur les trois axes principaux: sur la rue Saint-Joseph, sur Demontigny et sur Labelle. Et on a d'autres comptages, nos comptages à nous. Alors, on espère quand même que le nombre de piétons qui traversent l'axe à l'étude, quand même on a ces adolescents également comme tous les autres piétons.

2285 Maintenant, à propos de la lacune, je ne peux rien dire.

LE PRÉSIDENT :

2290 Vous reconnaissez la lacune sur la nomination de l'École Monseigneur Beaudoin et sur la Polyvalente de l'Île.

M. JORDAN BELOVSKI :

2295 Probablement. On va vérifier ça, mais je n'ai pas de problème d'accepter que ça se peut que c'est une lacune de l'étude.

LE PRÉSIDENT :

2300 D'accord. Là, vous me parlez de comptages de piétons. Vous avez ramassé des informations de la Ville de Hull.

2305 Revenez mon ami! Alors, dites-moi, est-ce que la Ville de Hull procède à des comptages aussi de piétons? Parce que là, vous allez me donner des informations sur l'utilisation du trafic sur le boulevard des Fées; et là maintenant, je vous redemande les comptages de piétons. Alors, expliquez-moi s'il y en a et comment.

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

2310 Oui, monsieur le président, les comptages de piétons, en général, la Ville les effectue de façon ponctuelle lorsqu'il y a des situations particulières ou lorsqu'il y a des problématiques qui nous ont été identifiées.

2315 Alors, on fait de façon systématique sur une base annuelle des comptages de circulation au niveau des carrefours, les principaux carrefours de la ville, et parfois sur des carrefours secondaires de façon ponctuelle lorsqu'on a soit des plaintes ou soit des commentaires nous disant qu'il y a une problématique. Et là, on va faire des comptages particuliers.

2320 Dans le cas des comptages piétons, effectivement, il y a eu des comptages piétons qui ont été faits dans l'axe du boulevard Laramée, tel que demandé par les consultants dans le cadre de l'étude sur Laramée.

LE PRÉSIDENT :

2325 D'accord. Et vous les avez faits quand?

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

2330 Je n'ai pas participé comme tel aux comptages. Donc, peut-être que les gens du consultant ont probablement les résultats comme tels. Et sur nos compteurs, on indique toujours exactement la date, les heures pour lesquelles les comptages ont été effectués. Je ne sais pas si on les a mis en annexe dans les dossiers.

LE PRÉSIDENT :

2335 C'est la Ville de Hull qui les a faits ou si c'est le consultant du Ministère?

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

2340 De mémoire, c'est la Ville qui l'a fait et on a remis les données. Et on les a faits conformément aux demandes faites par le consultant, évidemment, en fonction des besoins du projet. Alors, on a préparé des comptages qui ont été transmis au consultant pour les fins des études environnementales.

2345 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur...

M. JORDAN BELOVSKI :

2350 Je ne sais pas si c'est important de les fournir ou non, on a les comptages. Si je ne me trompe pas, c'est ou bien en 99 ou bien en 98 que les comptages ont été effectués par la Ville de Hull. Si nécessaire, effectivement, on peut les... ce sont des comptages officiels sur des formulaires et avec la date, le jour, tout.

2355 **LE PRÉSIDENT :**

2360 S'il vous plaît. Je pense que c'est une information qui est pertinente. Au moins, on ne discutera pas sur des sentiments, on discutera sur un certain nombre de données de base et ça aidera à la transparence de la discussion si ça a été fait.

Alors, madame.

2365 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Peut-être que je peux clarifier ici. Au tableau 14, à la page 43 du même document, on réfère aux comptages réalisés par la Ville de Hull.

2370 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

2375 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Les dates sont le 16 et le 17 juin, aux heures de pointe, de 7 h à 10 h le matin et de 15 h à 18 h. Je voulais seulement préciser que le 16 et le 17 juin, nos adolescents sont en période d'examens. Les heures ne sont pas régulières. Alors, ici, si on commence à compter dans l'après-midi à 13 h, les étudiants ont fini leur examen et sont déjà de retour à la maison.

2380

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous contestez la validité du comptage.

2385 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Alors, la validité, ici, n'est pas la réalité des comptes pour nos adolescents. Peut-être pour le primaire mais pas pour le secondaire.

2390 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, parfait.

2395 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Alors, je demanderais, monsieur le président, si on pouvait avoir quelqu'un, peut-être demain soir, quand on va parler de la sécurité des piétons, si on pouvait avoir quelqu'un de la Commission scolaire des Portages de l'Outaouais pour clarifier nos informations, ici dans le document.

2400

Parce que dans les pages 36, 42 et 43, juste en visualisant le document, j'ai trouvé sept erreurs, ce soir. Alors, peut-être si on peut clarifier avec les personnes-ressources à la commission scolaire, qui pourraient vraiment nous déterminer les écoles.

2405

On parle de l'École primaire Saint-Rédempteur, ce n'est pas le nom de l'école. Ici, j' imagine qu'on parle encore de l'École Monseigneur Beaudoin, on parle tout près de Saint-Joseph. On parle de D'Arcy McGee aussi. D'Arcy McGee est au nord de Gamelin. Je ne vois

pas c'est quoi le rapport qu'il y a ici, à moins que les anglophones, qu'il y en ait beaucoup dans notre quartier qui... en tout cas, c'est à vérifier avec les expertises de la commission scolaire.

2410

LE PRÉSIDENT :

Je prends votre demande en délibéré, je verrai si je demanderai quelqu'un de la commission scolaire ou non. D'accord?

2415

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Merci bien.

2420

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

Monsieur Dominique Charron.

2425

M. DOMINIQUE CHARRON :

Bonjour. Moi, j'ai une question plus sur l'horizon temporel de ce projet, comme vous le savez.

2430

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, oui.

M. DOMINIQUE CHARRON :

2435

C'est ma marotte.

LE PRÉSIDENT :

2440

C'est correct.

M. DOMINIQUE CHARRON :

On stipule que si, en l'absence de carrefours giratoires, le projet aurait une durée de vie, c'est-à-dire atteindrait une saturation en 2011 X ça a été mentionné hier par monsieur Laflamme X et qu'avec les carrefours giratoires parce que la circulation est plus fluide, que la durée de vie serait étendue quelque peu. J'aimerais savoir précisément...

2445

LE PRÉSIDENT :

2450

Ce qu'on a évoqué, le chiffre qui a été avancé, c'est 2022, qui est dans l'étude d'impact et que monsieur Belovski a confirmé cet après-midi.

M. DOMINIQUE CHARRON :

2455

2022 pour le projet tel qu'il...

LE PRÉSIDENT :

2460

Pour atteindre...

M. DOMINIQUE CHARRON :

2465

Une saturation avec la configuration proposée.

LE PRÉSIDENT :

C'est ce qui a été dit. Est-ce que je me trompe, monsieur Belovski?

2470

M. JORDAN BELOVSKI :

Ce que j'ai dit, c'est que selon nos prévisions et selon les hypothèses qu'on a posées, éventuellement en 2022, on peut atteindre un certain niveau de saturation sur l'axe McConnell X Laramée, sur les deux voies qu'on a présentement.

2475

M. DOMINIQUE CHARRON :

Parce que, hier, on disait 2011 sans carrefours giratoires. J'imagine que c'était avec quatre voies, en fait, deux voies de chaque côté?

2480

M. JORDAN BELOVSKI :

Oui, également, effectivement, ça, c'est l'option avec des feux de circulation.

2485

M. DOMINIQUE CHARRON :

Donc, ma question, en fait, ce serait X ça, c'était une information préliminaire disons X mais ma question, c'était étant donné qu'on établit déjà qu'au niveau du boulevard Taché, de Saint-Raymond, il n'y plus de possibilité vraiment d'accroître la capacité, quelles sont les mesures envisagées une fois que le boulevard Laramée sera à capacité dans sa configuration actuelle? C'est ma première question.

2490

LE PRÉSIDENT :

2495 Et donc, là, on touche à la planification à long terme. Alors, dans l'hypothèse où la durée de vie envisagée -- pas la durée de vie, mais le temps d'atteindre l'encombrement vers 2022 avec les carrefours giratoires, qu'est-ce qui est envisagé ensuite?

M. PIERRE LAFLAMME :

2500 2022, c'est quand même un horizon de planification de 20 ans. Je ne pense pas que le ministère des Transports, à ce stade-ci, puisse se prononcer pour 20 ans et plus. Comme j'ai dit cet après-midi, on parlait des corridors à protéger qui étaient déjà acquis par le ministère des Transports: exemples, l'autoroute 50 en grand contournement de Hull et ainsi que l'axe
2505 Deschênes. Mais je pense que les planificateurs, en l'an 2015 ou dans ces années-là, devront voir la situation. C'est toujours basé sur des prévisions de démographie, de circulation, tout ça mais, actuellement, on ne peut pas...

Dans notre *Plan de transport* comme tel, on a envisagé certaines choses. Mais au-delà
2510 de 2020, on ne peut pas se prononcer aujourd'hui avec certitude, dire: *En l'an 2020, on va faire ci sur McConnell X Laramée ou sur le grand contournement de Hull ou ailleurs.+ On verra comment la région va se développer.

On prétend actuellement que le développement va se faire à l'ouest de Hull, étant donné
2515 que Hull-sud, Hull-est et puis Hull-nord est développé à capacité ainsi que le secteur d'Aylmer-est, mais est-ce que ça va être ça la tendance? Est-ce que ça va être Gatineau? On ne sait pas au niveau économie quels seront les pôles d'attraction, quels seront les pôles aussi de résidences, tout ça. Je pense que l'horizon est quand même trop loin pour pouvoir se prononcer.

2520

LE PRÉSIDENT :

Dites-moi, monsieur Laflamme, ça prend combien de temps planifier une route? Au
2525 ministère de l'Environnement et au ministère des Transports, un projet de route à son autorisation, ça prend combien de temps à peu près?

M. PIERRE LAFLAMME :

Bien, moi, je penserais que ce serait de l'ordre de 10 ans.

2530

LE PRÉSIDENT :

10 ans.

2535

M. PIERRE LAFLAMME :

Juste au niveau préparation, conception, faire les études d'impact, obtenir les autorisations, par la suite exproprier, finaliser les plans et devis et puis aller en appel d'offres, exécuter les travaux, on parle d'un minimum de 6 ans pour un projet d'importance un peu.

2540

Donc, la planification doit déjà se faire beaucoup à l'avance au niveau prévision ou prédiction, tout ça. Ça fait que 10 ans, c'est pas mal -- je dis 10 ans, c'est pas mal le minimum parce que, à date, l'expérience nous démontre que ça a été plus que ça pour la région de la CUO. Que ce soit l'autoroute 50, que ce soit les autres axes routiers d'importance, tout ça, bien, déjà à 10 ans à l'avance, il faut disons se préparer.

2545

Là, on a préparé un *Plan de transport* qui couvre le terme, on va dire le court terme, qui est 1996-2011. Notre plan a atteint sa première génération de 5 ans. Déjà là, à partir de maintenant, il faut établir, même en 2001, il faut se faire un plan de travail de façon à réviser notre *Plan de transport* pour les 5 prochaines années, redéfinir nos orientations, redéfinir les problématiques, les enjeux, redéfinir les priorités. Ça fait que c'est déjà ça qui va guider la tendance pour les futures années.

2550

LE PRÉSIDENT :

2555

Donc, vous êtes obligés de travailler sur vraiment de la planification à long terme constamment.

2560

M. PIERRE LAFLAMME :

Constamment.

LE PRÉSIDENT :

2565

C'est comme votre outil de travail.

M. PIERRE LAFLAMME :

Oui. C'est un peu comme au niveau des municipalités, au niveau des MRC ou CUO, leur schéma d'aménagement.

2570

LE PRÉSIDENT :

2575

Et en supposant pour vous le meilleur, c'est-à-dire en supposant que le projet serait autorisé, avant qu'il soit réalisé, que vous ayez fait le design précis des choses, vous l'avez autorisé, mis en oeuvre, on va être rendu en quelle année? 2004?

2580

M. PIERRE LAFLAMME :

2585

Exemple, à l'automne 2004, si on compte obtenir les autorisations au cours de l'hiver 2001-2002. Par la suite, il faut préparer les plans et devis. On pourrait débiter un premier tronçon Saint-Laurent X Saint-Joseph et puis, par la suite, l'autre tronçon de Saint-Joseph jusqu'au chemin de la Montagne avec le dernier tronçon, une durée de réalisation de deux ans. Ça fait que ça nous mène, début des travaux, printemps 2002; fin des travaux, automne 2004. Ça peut nous mener là pour l'ouverture du boulevard.

2590

Par la suite, bien, il va falloir effectuer les suivis de circulation, sur le plan environnemental, tout ça. Notre génération de *Plan de transport*, la deuxième génération va être réalisée au cours de ces années-là, 2003. On va effectuer les suivis. On va suivre nos prédictions. C'est toujours en constante évolution.

LE PRÉSIDENT :

2595

Donc, si on dit 2004-2005 pour la mise en service et que ça prend 10 ans pour à peu près planifier, on peut penser que pas longtemps après la mise en service, vous allez déjà être obligés de planifier la phase subséquente. Trois, quatre, cinq ans après la mise en service, vous allez déjà être rendus à être obligés de regarder l'autre étape.

2600

M. PIERRE LAFLAMME :

2605

À compter de 2010-2012, on va devoir, disons, pour se rendre à l'an 2022, on va voir l'évolution de la circulation des projets, l'application de différentes mesures, tout ça. Même en l'an 2010-2012, on va être rendu à la troisième génération du *Plan de transport*.

LE PRÉSIDENT :

2610

Ça veut dire que finalement, l'observation de monsieur Charron, l'inquiétude de monsieur Charron n'est pas si débalancée dans le temps. De l'instant où vous le faites, ce projet-là, on a déjà comme un horizon dans lequel il faut se dire: *Qu'est-ce qui vient après?+

M. JORDAN BELOVSKI :

2615

D'après moi, ça fait partie d'une étude également. Mais tous ces échéanciers X si on peut les appeler comme ça X peuvent également se déplacer. Parce que l'étude est faite de sorte que vous pouvez voir que la situation actuelle c'est 2000; mais la mise du corridor en fonction, c'est également 2000. Mais si le corridor démarre comme tel en 2004, alors

2620

probablement que ce n'est plus 2022 mais c'est 2026.

Alors, ça, ce sont des choses qu'on doit vérifier. Ça fait partie d'une étude supplémentaire. Plus on retarde le projet, les choses changent et puis les études doivent être réactualisées.

2625

LE PRÉSIDENT :

Mais dites-moi, est-ce que la demande de trafic, c'est-à-dire l'utilisation de l'automobile et l'importance du trafic sur les axes engorgés actuellement, Taché et Saint-Raymond, est-ce que depuis 10 ans cela a augmenté d'une manière constante? Est-ce que la circulation a augmenté depuis les derniers 10 ans?

2630

M. JORDAN BELOVSKI :

La circulation, en effet, l'augmentation est plus faible que ce qu'on prévoit avec l'implantation du corridor. Ça doit permettre le développement de cette partie ouest de Hull. C'est les parties d'Aylmer qui ne le sont pas. Mais tant que le corridor n'est pas en place, ces territoires ne vont pas se développer. Alors, probablement c'est pour ça qu'on s'attend plus de décaler tout avec un...

2635

2640

LE PRÉSIDENT :

Depuis 10 ans, quel a été le pourcentage d'augmentation annuelle du trafic?

2645

M. JORDAN BELOVSKI :

Est-ce que je peux vérifier tout ça, vous répondre plus tard?

LE PRÉSIDENT :

2650

Bien sûr, oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

2655

Pas tout de suite, je dois regarder, mais je prends note et je vais vous répondre.

LE PRÉSIDENT :

Oui, d'accord.

2660

M. JORDAN BELOVSKI :

Pour les dix dernières années.

2665

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça va le niveau de questionnement?

M. DOMINIQUE CHARRON :

2670

Oui, ça va.

LE PRÉSIDENT :

2675

Peut-être que je dérape à côté de votre question, je ne sais pas.

M. DOMINIQUE CHARRON :

Non, non, ça va.

2680

LE PRÉSIDENT :

Parce que j'essaie de comprendre l'augmentation de la demande, voyez-vous, pour voir comment les planifications fonctionnent ou ne fonctionnent pas.

2685

M. DOMINIQUE CHARRON :

Oui, effectivement. En fait, l'argument selon lequel, si on retarde le projet de 4 ans, ça dépend si l'horizon, ça me semble un peu bizarre. C'est comme si on faisait un aveu vraiment que le trafic est induit essentiellement par le boulevard. C'est ce que ça laisse entendre, en tout cas.

2690

LE PRÉSIDENT :

2695

Là, il y a une espèce de mineur sous-entendu, si j'en déduis qu'effectivement c'est la présence de l'axe qui créerait la demande. Et là, je ne sais pas si c'est ça que monsieur Belovski veut dire, mais on a là une question un petit peu compliquée.

Oui? Avez-vous trouvé la réponse ou voulez-vous commenter ça?

2700

M. JORDAN BELOVSKI :

Non, je vais vous revenir demain.

2705

LE PRÉSIDENT :

Oui, très bien.

Monsieur, vous, vouliez intervenir tantôt. Sûrement, oui.

2710

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'aimerais connaître c'est quoi la flexibilité que vous avez avec le projet. Dans le sens qu'advenant que vous voulez ajouter une voie supplémentaire soit pour autobus ou pour la circulation, qu'est-ce qui se passe avec les aménagements qui sont prévus actuellement? Est-ce que les talus vont être démolis? Est-ce que les murs vont être tassés? Qu'est-ce qui va se passer? Est-ce que c'est possible de le faire, d'abord, puis qu'est-ce qui se passe si vous le faites?

2715

M. PIERRE LAFLAMME :

2720

Actuellement, le ministère des Transports n'a aucune prévision d'ajouter une voie supplémentaire, étant donné que ce serait vers l'an 2020, 2022 comme tel.

2725

Si, toutefois, on se reporte en l'an 2020, on voudrait ajouter une voie supplémentaire pour le transport en commun, ça devient un nouveau projet. Il faut refaire des études d'impact au complet, avec des scénarios de bruit. Il faut représenter le projet au ministère de l'Environnement, avec des audiences publiques, obtenir un décret. Et puis à ce moment-là, en fonction de la circulation, ce serait quoi? Est-ce que ce serait des murs de 5 pieds? 6 pieds? Je ne sais pas. J'en doute fort. Parce que là, à ce moment-là, le boulevard serait à capacité.

2730

2735

On n'est quand même pas pour avoir un boulevard en surface avec des murs de 5 pieds ou 6 pieds, ça causerait un impact majeur sur le plan visuel. Sur le plan humain, au niveau du quartier, je pense qu'à ce moment-là en 2020, lorsque la population va s'être développée, j'imagine que la Ville de Hull, la Ville d'Aylmer vont s'être étendues, je pense qu'il va falloir regarder d'autres options ou d'autres solutions à l'extérieur du périmètre actuel.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2740 Mais les aménagements qui sont prévus actuellement donc ne laissent pas la possibilité dans le futur d'élargir sans avoir à démolir. Donc, il va falloir repenser tout le boulevard au complet. Ce que je comprends, c'est ça?

M. PIERRE LAFLAMME :

2745 C'est certain qu'on pourrait élargir facilement les voies. Ça, c'est faisable facilement. Techniquement, c'est facile parce qu'il s'agit de déplacer le réseau d'égout pluvial et puis d'élargir les voies.

2750 Mais le problème, c'est au niveau des mesures d'impact. Si on ajoute des voies, ça va créer du bruit, ça va créer des impacts. Là, à ce moment-là, il faudrait rehausser les buttes, il faudrait rehausser les murs. Ces buttes-là vont être aménagées avec des arbres qui vont avoir, si on les plante à un âge de 10 ans, ils vont avoir un âge de 30 ans. Est-ce qu'on va tout détruire cette végétation-là pour rehausser les murs pour, en tout cas, réduire les mesures de bruit ou
2755 l'impact sonore? Il me semble, là, que...

En tout cas, je pense que notre projet, présenté comme tel au ministère de l'Environnement, aurait de la difficulté à passer au travers du processus d'audiences publiques. Puis le Ministère n'envisage pas un projet comme tel. On a tout fait pour vouloir réduire le
2760 boulevard à une dimension humaine, lui procurer une fluidité, une sécurité, avec des impacts quand même acceptables sur le milieu, avec des buttes maximum de 3.5 mètres; on serait mal vu, en l'an 2020, d'aller placer des buttes de 5 à 6 mètres.

LE PRÉSIDENT :

2765 C'est-à-dire que nous pouvons le penser maintenant. Peut-être que dans 10 ans, des gens penseront autre chose.

M. PIERRE LAFLAMME :

2770 Techniquement, tout est faisable, mais ça va créer des impacts majeurs.

LE PRÉSIDENT :

2775 Mais si la saturation arrive plus vite que prévu, est-ce que la troisième voie réservée à l'autobus est une voie qui fait partie de l'horizon?

M. PIERRE LAFLAMME :

2780

Non plus, parce que si la saturation arrive plus vite que prévu, donc à un débit d'environ 34 000 véhicules par jour, on parlait de saturation, à ce moment-là si ça arrive en l'an 2017 ou 2016 ou peu importe, si on ajoute la troisième voie, c'est encore la même problématique que je vous ai soulignée. Le ministère des Transports, à chaque cinq ans, lorsqu'il va refaire ses plans de transport, il va analyser ça puis il va analyser d'autres alternatives, tout ça.

2785

Mais moi, je pense qu'on est rendu à la limite de l'acceptable, en termes de projet avec impacts et mesures de mitigation dans le secteur Laramée.

2790

LE PRÉSIDENT :

Ça va être un exercice un petit peu plus dur, mais permettez qu'on aille encore un peu plus loin.

2795

Une autre commission a analysé le projet qui a été autorisé puis qui n'a pas été fait, en 89. Et l'hypothèse de ce temps-là était une route encaissée et le Bureau d'audiences avait examiné la demande. Et la commission du temps avait conclu que la route encaissée était peut-être un peu trop et a recommandé un boulevard urbain à quatre voies, mais avec des intersections à niveau et non pas avec les giratoires que vous avez. La commission s'était avancée beaucoup.

2800

Et il y a eu une réplique du ministère des Transports, qui a été assumée par un comité formé auprès de monsieur Séguin, et se basant sur une étude du ministère des Transports qui a été signée par un ingénieur important, je pense, du ministère des Transports, disait, en 90, et je cite:

2805

À court terme, il vient d'être démontré qu'un nouveau boulevard à quatre voies serait sous-dimensionné par rapport aux besoins et cela même à l'ouverture.

2810

Donc, le ministère des Transports, en 91, affirmait qu'un boulevard à quatre voies était déjà insuffisant pour répondre aux besoins au moment où il serait réalisé. Ça, c'est en 90.

2815

Et ce n'est pas tout à fait le projet que vous avez puisque vous avez l'hypothèse des giratoires, il faudra voir quelle est la rentabilité des giratoires. Mais de 90 X c'est pour ça que je vous demandais tantôt X de 90 à 2000, de 91 à 2001, la demande de circulation a augmenté, elle n'a pas diminué.

2820

Les chiffres que vous avanciez à ce moment-là étaient de 2 % par année. Ont-ils été de 2 % par année ou de 1 2 % ou de 1 % par année, ça resterait à voir, mais on peut déjà se demander si dans l'état actuel des choses, le boulevard prévu a des chances de durer jusqu'en 2022. Et compte tenu des opinions du Ministère, il y a une dizaine d'années, était-ce ces

opinions-là qui étaient fausses ou comment ont-elles été modifiées ou validées pour permettre d'avoir un horizon jusqu'à 2022.

2825 J'essaie de comprendre un dossier qui est sur la table depuis vingt ans, trente ans et sur lequel il y a eu des opinions souvent divergentes. J'aimerais que vous considériez ça pour faire le point là-dessus, s'il y avait moyen.

M. JORDAN BELOVSKI :

2830 Bon, c'est vrai qu'en 90, il y avait d'autres données que les données maintenant. Et moi, ce que je préfère, c'est de vous référer à la réponse de l'avis de recevabilité ou sur la recevabilité, je ne sais pas exactement.

2835 **LE PRÉSIDENT :**

Sur la recevabilité, oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

2840 La réponse, la deuxième série de réponses X et ça, c'est la question numéro 1 X et à la deuxième page, vous pouvez voir, on a expliqué assez détaillé pourquoi les débits sont différents, quelle était la technique utilisée en 90 et qu'est-ce qui se passe maintenant. Bon, d'après nous, c'est compréhensible qu'il peut y avoir des différences dans les prévisions en 90 et les prévisions dans l'an 2000.

2845 Maintenant, qu'est-ce qui peut se passer en 2020? La réponse, d'après moi, ça, c'est un projet qui doit venir pas à cette étape-ci, parce qu'à cette étape-ci -- les prévisions de route se font sur 10 ans, habituellement. Sur les autoroutes, des fois on fait les prévisions de 20 ans, mais on ne peut pas s'en aller plus loin. Si cela se voit nécessaire de le faire, on va le faire puis on doit trouver la solution.

2850 Est-ce que c'est la solution d'élargir le boulevard existant? Est-ce que c'est un autre corridor qu'on va trouver en quelque part et de passer à toutes les étapes d'études environnementales et techniques? D'après moi, ce n'est pas à ce moment-là qu'on doit le faire pour prévoir. On ne peut pas, même dans le *Plan de transport* de l'Outaouais, faire des études assez pointilleuses et spécifiques pour déterminer, disons, à quelques années près, l'implantation d'un certain corridor ou de voir à quel moment un certain corridor peut devenir saturé.

2860 Alors, d'après moi, cette étude qu'on a faite présentement pour le corridor McConnell X Laramée est suffisamment approfondie. Et qu'est-ce qu'il peut se passer dans le futur, bien, on doit répondre un petit peu plus tard. Mais cela ne doit pas avoir quelque chose avec réalisation d'un corridor qui est, je dirais, bon pour les quinze prochaines années ou vingt prochaines années.

2865

LE PRÉSIDENT :

2870 D'accord. En tout cas, j'apporte à votre considération donc le texte de monsieur Hassan Sobo qui était du ministère des Transports, qui était très péremptoire et qui disait déjà qu'en 90, un boulevard urbain à quatre voies est à priori trop petit et qu'il faut un boulevard urbain à six voies.

2875 Et quand on discutera des carrefours giratoires, il faudra qu'on voie quel est le plus, quelle est la différence entre l'efficacité d'un carrefour giratoire par rapport à une installation traditionnelle de feux de circulation, selon les circonstances.

M. JORDAN BELOVSKI :

2880 Moi, ce que je veux préciser seulement, c'est que dans les années 90, c'était la tendance d'avoir un corridor autoroutier est-ouest et pas un boulevard. Ce corridor autoroutier, c'est le corridor dont on fait mention, que c'est trois voies par direction, que c'est une autoroute encaissée de type Décarie à Montréal et qu'il y a une structure très importante X je ne me souviens pas le coût exactement X qui n'est plus considérée par le Ministère, qui donne accès 2885 direct à ce corridor sur l'autoroute 5. Ça veut dire que les six voies encaissées s'abattent en six voies toujours, sans aucune interruption, sur l'autoroute 5.

LE PRÉSIDENT :

2890 Non, non, mais le projet, l'analyse de monsieur Sobo est une analyse d'un six voies en surface. Vous regarderez le document. C'est un document public qui est contenu...

M. JORDAN BELOVSKI :

2895 Oui, on a le document.

LE PRÉSIDENT :

2900 Vous l'avez sans doute. Non seulement vous l'avez, c'est votre ministère qui l'a produit. Mais c'est la difficulté X et ce n'est pas du tout un blâme X c'est de comprendre comment, en peu d'années, pour les mêmes gens qui sont là, les méthodologies, les évaluations changent; ce qui rend inquiet par rapport à la garantie que ce qui est là, c'est un projet et qu'il n'y en aura pas un autre ou un bouleversement de la décision ou de l'implantation dans l'étape où on est.

2905 Est-ce qu'on se comprend là-dessus, monsieur? Est-ce que vous avez une question ou est-ce que vous voulez aller plus loin? Ce document-là existe, vous pouvez en prendre connaissance.

M. DOMINIQUE CHARRON :

2910

Oui, j'avais une autre question, que monsieur Dériger m'a scoopée, alors...

Ce qui me surprend, c'est que pour ce qui est de la planification, ce qu'on répond, c'est comme si les besoins ça relevait du Ministère, dans le fond. On se dit: bien, là, c'est vers l'ouest que ça se passe; alors, on va aller vers l'ouest.

2915

D'autre part, là, ce qu'on me dit, c'est qu'il y a de la réserve en quelque part. Donc au nord, on nous parle du boulevard Deschênes, d'un corridor réservé pour l'autoroute 50, alors que dans ce cas-ci, on nous dit qu'il n'y a pas d'alternative est-ouest présentement. C'est ce qui soulève mon inquiétude de dire: bien, si on dit qu'il n'y a pas d'alternative est-ouest, donc on ouvre le boulevard Laramée, bien, quand il va être à capacité, il va falloir l'élargir. Moi, c'est ce que je comprends. Là, ce qu'on me répond, c'est que non, il y a...

2920

LE PRÉSIDENT :

2925

En tout cas, la réponse a été très catégoriquement non, ce soir.

M. DOMINIQUE CHARRON :

2930

Pardon? La réponse...

LE PRÉSIDENT :

La réponse du ministère des Transports a été fermement non.

2935

M. DOMINIQUE CHARRON :

C'est ça, on dit non parce qu'il y a de la réserve en quelque part, il y a des alternatives. C'est ce qu'on me répond, en fait. On a réservé un corridor pour la 50, plus au nord X c'est ce qu'on me répond X mais alors qu'on dit qu'il n'y a pas d'alternative à faire maintenant le boulevard Laramée.

2940

Enfin, moi, ma question, c'est pourquoi ne pas envisager maintenant de boucler la 50 plus au nord?

2945

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

2950

M. DOMINIQUE CHARRON :

C'est parce qu'effectivement, c'est clair qu'en ouvrant le boulevard McConnell, on va développer l'ouest de Hull et l'est d'Aylmer. Tout ce coin-là va se développer rapidement puis ça va devenir à capacité assez rapidement aussi. Et là, c'est quoi la prochaine étape? Moi, ça ne me rassure pas de dire: *Bien, de toute façon, il y aura des audiences publiques à la prochaine étape+, ça ne me tente pas de rejouer cette game-là dans quinze ans.

2955

LE PRÉSIDENT :

2960

Parfait.

Monsieur Laflamme.

M. PIERRE LAFLAMME :

2965

Dans le *Plan de transport* de l'Outaouais, on a identifié une problématique qui était les déplacements est-ouest à l'intérieur de la CUO. Donc pour relier Aylmer, Hull, Gatineau vers Ottawa. On s'est rendu compte que, disons dans l'axe ou dans, ce qu'on peut dire, dans les déplacements AylmerXGatineau, on parle d'environ 5 % de déplacements qu'on retrouverait sur McConnell X Laramée. Étant donné que la problématique est à l'intérieur de la CUO, donc l'axe McConnell X Laramée sur 3 kilomètres s'avère la solution pour répondre aux besoins en déplacements pour les vingt prochaines années.

2970

2975

Si on fait le grand contournement de Hull dans l'axe Deschênes, c'est comme si on construisait une superroute avec presque pas de circulation sur cette route-là, parce que ça va relier encore Aylmer directement à Gatineau avec 5 % de déplacements, une route qui a peut-être une longueur de 20 kilomètres, qui traverse la rivière Gatineau, qui va peut-être coûter, je ne sais pas, moi, 200 M\$, juste traverser la rivière Gatineau c'est peut-être 40 M\$, qui va créer encore des impacts énormes sur les milieux humides, sur les milieux boisés, sur tout ça, puis qu'en fin de compte qui ne répondrait pas aux besoins en déplacement.

2980

C'est comme construire un grand détour, alors qu'on veut déplacer les gens d'Aylmer au centre-ville de Hull et tout ça va se diffuser, une partie va se diffuser vers les ponts du Portage, les ponts Alexandra ou Interprovincial et le pont McDonald-Cartier.

2985

C'est pour ça qu'on voit ça dans une étape beaucoup plus lointaine lorsque la Ville de Hull se sera développée, Aylmer, que les deux villes actuellement ensemble atteignent une population de 100 000, bien, lorsque la population sera de 200 000 personnes, 250 000

2990 personnes, là, à ce moment-là on pourra penser à quelque chose d'autre. Mais là, je parle dans les années comme dans un terme de 2040, 2050, je ne sais pas trop. La population, là...

2995 L'autre fois, j'écoutais la télévision puis ils disaient qu'au Québec, il n'y aura pas d'augmentation de population parce qu'il n'y a plus d'enfants. La seule augmentation peut se faire via l'immigration. Donc, ça peut prendre du temps avant de construire ces axes-là, que la population se soit développée, même si la région de l'Outaouais accuse quand même un développement démographique supérieur à bien d'autres régions au Québec.

3000 L'autre chose aussi que je voulais dire un peu, dans l'étude qu'on a fait mention précédemment, bien, on entrevoyait aussi un développement très accentué du côté ouest de Hull ainsi que d'Aylmer. Ce développement-là, il ne s'est pas tellement fait. Même là, il s'est peut-être fait au détriment, il s'est fait vers Gatineau; il s'est fait vers Cantley; il s'est fait vers Chesley.

3005 Et en 1990, le ministère des Transports, comme l'a dit monsieur Belovski, avait une vision de construire un lien routier majeur autoroutier. C'est pour ça, même nous autres, on parle d'autoroute parce qu'on en a parlé pendant trente ans, ça fait juste un an qu'on parle de boulevard urbain; même s'il ressemble à une autoroute dans le parc, j'en conviens. On parlait de ça, puis même dans le *Plan de transport*, c'est encore cité mot à mot, on parle d'un lien routier majeur. Ça, c'est 96.

3010 Par la suite, il y a eu une étude encore de Roche qui a été faite. On a refait mettre les données à jour avec un scénario de développement. On avait utilisé trois scénarios: un, le statu quo; un selon le Bureau de la statistique du Québec; et puis un selon la région. La firme a rencontré les urbanistes de chacune des villes, établi les zones qui pourraient, disons, se développer au niveau industriel, commercial et puis résidentiel, tout ça, et puis on a établi un scénario de développement de la région.

3020 Et puis lorsqu'on a fait l'Analyse de la valeur, on s'est rendu compte que la circulation partait d'Aylmer. Il y en a 50 % tout près qui se déversait à Hull et puis un autre 50 % tout près qui se déversait vers Ottawa, puis l'autre 4 %-5 % s'en allait à Gatineau.

3025 Pourquoi faire une autoroute encaissée sur 1 kilomètre quand tout le trafic va déboucher sur Saint-Laurent, un boulevard qui a six voies. À des places, il y a quatre voies, mais il y a du stationnement même en plus puis qu'il y a des feux de circulation. Ça ne va pas, là. C'est comme utiliser X comment je pourrais dire X une solution d'importance pour un tronçon de 1 kilomètre, 1 3 kilomètre, autrement dit une solution de boulevard Décarie, quand sur Saint-Laurent existant on a un boulevard en surface.

3030 Ce qu'on a voulu faire, étant donné que c'est la suite de Saint-Laurent existant, bien, de le rendre plus agréable, de le rendre plus humain, de mieux l'aménager et puis de répondre aux besoins, d'avoir quelque chose. Là, on parle d'un boulevard, on ne parle plus d'une autoroute qui peut suffire à la demande pour 20 ans, 40 ans, 50 ans. On parle d'un boulevard pour nous,

3035

avec un terme de 20 ans X on a dit que, d'habitude, on planifiait pour 10 ans mais on pense que ça va répondre pour 20 ans X qui est très bien et puis qui va répondre à la population et aux besoins en déplacement.

Je ne sais pas si ça répond partiellement ou complètement?

3040

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Laflamme, dans votre défense et illustration, qu'on pourrait appeler, vous nous avez donné des informations implicites sur l'origine-destination. Est-ce que vous avez une mise à jour des anciennes études d'origine-destination du trafic?

3045

Parce qu'à ma connaissance, dans l'étude d'impact, la dernière étude est de 80. Or, manifestement, vous savez bien d'où viennent les gens, où est-ce qu'ils vont. Est-ce qu'il y a eu une mise à jour de l'étude d'origine-destination?

3050

M. JORDAN BELOVSKI :

Il y a des enquêtes origine-destination, effectivement, je peux vérifier en quelle année est la dernière enquête qui est officielle. Mais les données qu'on utilise pour la planification, c'est ce fameux logiciel EMME 2, qui est un logiciel québécois reconnu à travers le monde maintenant et qui est l'outil principal pour la planification à cette étape-ci, parce que c'est vraiment macroscopique mais ça prend des régions très importantes.

3055

3060

Dans ce logiciel, en effet, lentement on bâti le territoire. Et je dirais que la compagnie qui le possède X parce que le coût du logiciel est de l'ordre de 35 000 \$ X ils ont déjà une grosse partie de la Ville de Hull, mais ça prend des années. Et puis ce logiciel peut avoir la ville au complet un jour, j'espère, mais ça ne se fait pas pour un jour. Ça se fait pour durant des années, lentement que ça se bâtit.

3065

Alors, c'est ce logiciel qui est utilisé pour la planification et c'est l'étude de Roche Deluc, en 96, qui a été effectuée.

LE PRÉSIDENT :

Laquelle étude a été déposée.

3070

M. JORDAN BELOVSKI :

Exactement.

3075

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Ça va, monsieur?

M. DOMINIQUE CHARRON :

3080 Ça va, mais ce n'est pas rassurant. À la première question, j'ai demandé s'il y avait, dans le fond, une capacité ailleurs une fois que tout ça serait à capacité. On m'a parlé de la 50; après pour me dire que la 50, ce n'est pas vraiment une alternative parce que c'est trop au nord et que ça ne permet pas de répondre aux besoins.

3085 Ce que je comprends, c'est qu'on va développer l'ouest assez rapidement, qu'une fois que ça va être développé et que la demande va être augmentée, c'est-à-dire qu'il y aura saturation, que la solution qui va rester, ça va être d'ajouter des voies là-dessus. C'est ce que je comprends.

3090 **LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas nécessairement vrai, mais ce qui est clair aussi, c'est que l'horizon de temps de 10 ans est un horizon de planification et qu'après cela, il devient beaucoup plus difficile de prédire sur un horizon de temps plus long. Et là, ça vient ajouter de la complexité à l'univers de la décision. Merci.

3095

M. DOMINIQUE CHARRON :

Merci bien.

3100

LE PRÉSIDENT :

Monsieur de la Ville de Hull, revenez, vous vouliez me dire des choses?

3105 **M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

Monsieur le président, j'aurais quelques informations à vous transmettre pour faciliter la compréhension des tendances de la circulation dans le corridor concerné.

3110 On a réalisé récemment une comparaison de données de comptages qui ont été effectués dans l'axe du parc de la Gatineau, ce qu'on appelle la ligne écran, pour observer quelles sont les tendances qu'on a pu constater au cours des quinze dernières années.

3115 Par exemple, on a utilisé un comptage qui a été effectué au carrefour du chemin de la Montagne et du boulevard Alexandre-Taché de 1985, ainsi qu'au carrefour de la rue Gamelin et chemin de la Montagne aussi en 1985. À l'époque, le boulevard Saint-Raymond n'existait pas. Donc, ce qu'il y avait, les deux axes qui existaient à l'époque, les deux axes est-ouest, étaient la rue Gamelin et le boulevard Alexandre-Taché.

3120 Ensuite, on a pris les données de comptages qui ont été réalisés en l'an 2000, toujours au carrefour chemin de la Montagne/Alexandre-Taché, mais cette fois-là aussi au carrefour Saint-Raymond/chemin de la Montagne; Gamelin, le lien étant maintenant interrompu entre le chemin de la Montagne, n'a qu'une voie d'urgence, ce qui fait qu'on ne l'a pas utilisé.

3125 Ce qu'on a observé au cours de ces quinze dernières années, de 1985 à l'an 2000, ce qu'on observe à l'heure de pointe du matin, la pointe, l'heure de 8 h, disons le 15 minutes le plus dense, de 8 h à 8 h 15 le matin, en direction est, en 1985, on avait, avec l'addition des deux carrefours, les deux axes ensemble, ça donnait 1 383 véhicules.

3130 Et quand je le prends en l'an 2000, ce qu'on observe, c'est 3 705 véhicules, ce qui donne une croissance de 167.9 % en quinze ans ou, si vous voulez, une moyenne annuelle de 6,8 % dans la traversée du parc de la Gatineau. Donc, à 3 705 véhicules sur Alexandre-Taché et Saint-Raymond, on a, à toutes fins pratiques, atteint la saturation actuellement.

3135 Si je prends à l'inverse, dans la pointe de l'après-midi, on a un portrait un petit peu semblable, C'est l'effet miroir, sauf que la pointe de l'après-midi étant évidemment un peu plus étalée, disons que le niveau de densité est moins fort. Ce qu'on observe...

LE PRÉSIDENT :

3140 Je pensais que c'était le contraire.

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

3145 Non. Dans la pointe de l'après-midi, ce qu'on observe, c'est que la pointe est légèrement plus étalée, probablement parce que dans l'après-midi, les retours se font... les gens font d'autres types de... disons, on suppose que le matin, les gens...

LE PRÉSIDENT :

3150 Je ne m'obstinerai pas avec vous. J'ai cru lire le contraire dans l'étude d'impact mais je vais retomber dans mes lectures cette nuit. Alors, c'est correct, je prends votre parole.

3155 **M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

Bon, nous, on a pris comme référence le comptage de 1985-2000. Peut-être si on a pris une autre année, il peut y avoir des petites variations.

3160 Ce qu'on observe dans la pointe de l'après-midi, on passe de 1 464 véhicules de 17 h 15 à 17 h 30, donc 1 464 véhicules pour passer, toujours la même quinzaine de minutes, pour passer à 3 482, ce qui donne une croissance de 137,8 % ou sur une base annuelle de 5,9 % ou, si vous voulez, 6 % de croissance annuelle dans l'axe est-ouest avec la somme des deux boulevards.

3165

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci.

3170 **M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

Si vous me permettez, autre complément d'information, monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

3175

Oui.

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

3180 Il y a un autre aspect qui a été traité, c'est à savoir l'avantage ou les délais de réalisation d'un axe au nord, situé plus au nord, qui a été mentionné.

3185 Ce qu'on peut observer sur la carte à l'écran, ici, ce qu'on observe, c'est qu'actuellement environ 95 % de la population de Hull ou des résidents de Hull et d'Aylmer, résidents de Hull situés à l'ouest du parc de la Gatineau, sont environ 95 % situés au sud du chemin Pink. Et il reste encore passablement d'espace, on pourrait facilement doubler ou tripler la population au sud du chemin Pink dans les années à venir.

3190 Ce qui fait que l'axe, le lien le plus direct va toujours demeurer pour plusieurs années le corridor, l'axe Laramée, puisque le lien le plus direct pour aller au centre-ville de Hull et au centre-ville d'Ottawa, pour les résidents à l'ouest du parc de la Gatineau, va toujours demeurer l'axe Laramée comme étant le plus intéressant ou le plus direct.

3195 Par exemple, quelqu'un qui demeure au coin de Vanier/Laramée, Aylmer, qui veut se rendre au centre-ville de Hull, il est tout à fait inutile d'utiliser un nouveau corridor qui passerait par le nord pour revenir au centre-ville. Ce serait pour lui une distance -- il triplerait la distance pour se rendre au centre-ville et le temps, je suppose, pour se rendre au centre-ville.

Alors, le lien Laramée va demeurer drôlement intéressant pour une très longue période.

3200

LE PRÉSIDENT :

Merci.

3205

Alors, j'ai quatre personnes en attente et je veux finir vers 11 h. On vient de faire un échange laborieux mais fondamental. J'arrête dix minutes et après ça, on essaiera d'aller assez rondement dans les intervenants qu'il reste. Merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

3210

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'invite monsieur Pierre Larabie.

3215

M. PIERRE LARABIE :

Bonsoir.

3220

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Larabie.

M. PIERRE LARABIE :

3225

Alors, j'aimerais juste faire une intervention à titre personnel. Si vous me permettez, j'aimerais faire un petit préambule. Je vais essayer d'être bref, mais le dossier est tellement complexe, que je pense qu'une mise en situation s'impose.

3230

Alors, je viens ici à titre personnel. J'habite un quartier qui s'appelle les Jardins Taché, qui est situé juste au sud de la partie la plus au sud du parc de la Gatineau. J'habite plus précisément sur la rue Lacasse. Et je suis aussi membre d'une association de quartier, l'Association des résidants des Jardins Taché. Le quartier des Jardins Taché compte 500 adresses civiques, pour votre information.

3235

Ce qui m'amène aujourd'hui à vous parler de ma préoccupation, qui est aussi celle de plusieurs personnes qui habitent le même quartier que moi, à propos de l'aménagement, de la réalisation dans un premier temps du tracé numéro 1 qui nous est proposé et ensuite de la réalisation de la construction et de l'aménagement des bretelles que la Commission de la capitale nationale propose.

3240

3245 Donc, dans un premier temps X puis ma question s'en vient X c'est que j'aimerais savoir, le tracé 1, semble-t-il, proposerait la réalisation et la construction de deux viaducs, un situé tout près au-dessus de la promenade du Lac-des-Fées et un autre qui se situerait au-dessus de milieux humides, qui passerait au-dessus du ruisseau Wolffia, je crois, qui lui se déverse ensuite vers le sud dans le ruisseau Moore.

3250 Si le tracé 1 propose deux viaducs comme ça, alors ma question est la suivante: est-ce qu'il y a eu une étude d'impact qui a été faite sur le, entre autres, le sel de déglacage qui devrait être utilisé en principe à tous les hivers pendant 25, 50 ans? On ne sait pas là. Alors, est-ce qu'il y a eu une étude d'impact qui a été faite sur l'utilisation du sel de déglacage et où va se déverser les pluies, les égouts pluviaux de ces viaducs-là, de cette autoroute-là, de ce tronçon-là de l'autoroute Laramée X McConnell? Et est-ce que ça ne risque pas, dans le cas des deux viaducs, de nuire à la qualité de vie dans les milieux humides? Alors, ça, c'est la première
3255 question que j'aurais.

LE PRÉSIDENT :

3260 Alors, ces deux questions ont déjà été posées, mais on va aller rechercher un élément complémentaire d'information. Alors, d'abord, est-ce que je comprends bien, monsieur dit que sur le tracé 1, il y aurait comme deux structures, ce n'est pas deux viaducs, mais deux structures. Alors, ça, ça va bien, on est d'accord là-dessus, bon. Donc, l'étude d'impact sur le sel de déglacage, monsieur Gauthier.

3265 **M. NORMAND GAUTHIER :**

3270 Alors, la réponse, c'est non, monsieur le président, il n'y a pas eu d'analyse spécifique par rapport aux milieux humides concernés. C'est-à-dire qu'il est certain que les sels déglacants doivent être utilisés et que le Ministère reconnaît que ça peut représenter un problème dans certaines situations spécifiques. D'ailleurs, Environnement Canada a lancé une consultation sur le sujet. Et au niveau du Ministère, il y a une politique générale qui est en train d'être mise en place pour la gestion des déglacants.

LE PRÉSIDENT :

3275 Est-ce que cette politique-là est en oeuvre? Est-ce qu'elle a été formulée ou est-ce qu'elle est en voie de définition?

3280 **M. NORMAND GAUTHIER :**

On est encore à l'étape des projets pilotes, c'est-à-dire qu'il y a des expériences qui sont menées à divers endroits de la province en vue de trouver des solutions pour optimiser l'utilisation des déglaçants, optimiser voulant dire réduire les quantités utilisées pour obtenir le même résultat.

3285 **LE PRÉSIDENT :**

Vous n'avez pas étudié d'une manière formelle l'impact de ça sur le parc?

3290

M. NORMAND GAUTHIER :

Non, nous ne l'avons pas étudié de manière formelle.

3295

Par contre, pour ce qui est du deuxième volet de la question, où s'en vont les déglaçants une fois utilisés et fondus, pour la première structure qui est celle au-dessus du Lac-des-Fées, le drainage de cette structure-là est un drainage fermé, donc, les eaux sont captées et envoyées vers le réseau d'égout pluvial de la ville.

3300

Pour ce qui est de l'autre structure, qui chevauche ou enjambe l'autre milieu humide qu'on a appelé dans l'étude marais à Wolffia, s'il y a des eaux de ruissellement qui s'écoulent vers ce plan d'eau-là, les eaux vont ruisseler dans le ruisseau Moore et éventuellement dans la rivière des Outaouais.

3305

LE PRÉSIDENT :

Donc, elles iraient dans le ruisseau Moore?

3310 **M. NORMAND GAUTHIER :**

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

3315

Puis après ça, dans l'Outaouais.

M. NORMAND GAUTHIER :

3320 Le marais à Wolffia est un affluent du ruisseau Moore et qui se jette dans la rivière des Outaouais.

M. JORDAN BELOVSKI :

Est-ce que je peux faire une précision, monsieur le président?

3325

LE PRÉSIDENT :

Oui?

3330

M. JORDAN BELOVSKI :

C'est qu'on a commencé, avant que le projet soit arrêté, d'étudier la partie du drainage dans la partie urbaine, parce que le projet évolue comme tel de l'est vers l'ouest. Alors, dans l'est du projet, la partie urbaine, on a déjà une idée générale de la façon du drainage. Et ce que je peux vous dire, qu'il y aura un réseau pour le boulevard McConnell X Laramée qui sera propriété au Ministère pour l'instant, il y aura comme deux systèmes de drainage, mais ce n'est pas rendu encore à l'étape de plans et devis.

3335

Mais la partie à l'ouest dans le parc, on n'a fait aucune étude de drainage encore en détail, ce qui veut dire que probablement on peut y arriver avec des solutions différentes que de verser les eaux dans le ruisseau Moore ou dans le marais Wolffia, probablement on peut y arriver avec des solutions avec des bassins de rétention.

3340

Mais je ne veux pas y aller plus en détail. Ce sont des solutions possibles mais qu'on ne les a pas regardées. Et au moment où on se rend à cette étape-ci dans le projet, on va regarder toutes les options.

3345

LE PRÉSIDENT :

Très bien, ça va.

3350

M. JORDAN BELOVSKI :

Et puis seulement pour spécifier à propos que monsieur a dit que dans les prochaines 20 ou 25 années ou plus, ça va se déverser. Avec ce projet pilote du ministère des Transports probablement dans les quelques prochaines années, on va avoir une solution qui va être implantée dans la province complètement. Ce sont des études qui ne concernent pas, disons, McConnell X Laramée, mais il y a plusieurs autoroutes qui traversent des milieux humides, des milieux sensibles et qui ont besoin du même traitement que le parc de la Gatineau.

3355

3360

Alors, c'est ça que le Ministère est en train de regarder. Au moment où il y a une solution, elle va être appliquée ici également. J'espère que ça ne va pas être dans 25 ans.

M. PIERRE LAFLAMME :

3365

3370 Juste un petit point. C'était juste pour rajouter que les sels déglaçants, bien, ça constitue une préoccupation auprès du ministère des Transports dans la recherche pour essayer de trouver un produit qui serait moins dommageable pour l'environnement. Actuellement, c'est le produit, disons, le moins dispendieux et le plus efficace. Le sel comme tel coûte environ 60 \$ à 70 \$ la tonne, tout dépendant des distances de transport, où on se situe au Québec. Pour l'Outaouais, c'est environ 70 \$ la tonne, il provient des mines Seleine qui sont situées aux Îles-de-la-Madeleine comme telles.

3375 Il y a des recherches qui ont été faites. Il existe d'autres produits qui peuvent coûter de 4-500 \$ la tonne, on me dit jusqu'à 2 500 \$ la tonne. Le ministère des Transports, depuis quelques années, disons, a amélioré ses techniques d'épandage. Il humidifie ou préhumidifie son sel au moment de l'application. Parce que sur le côté des épandeurs, on voit des réservoirs, disons c'est un mélange d'une solution de calcium et d'eau pour préhumidifier le sel, pour qu'il adhère puis enclencher la réaction chimique plus rapidement. Parce que le calcium dégage de la chaleur, il enclenche la réaction chimique, fait fondre le sel, le sel agit plus rapidement sur la chaussée.

3385 Ça, lorsqu'on va trouver une solution, comme l'a dit monsieur Belovski, bien, ça va s'appliquer à toutes les provinces canadiennes, nord-américain, tout ça. Mais actuellement, c'est le sel qui est utilisé. Tout dépendant des températures, il peut y avoir aussi des mélanges abrasifs. Parce que si la température est très froide, au-delà de 15E Celsius, à ce moment-là le sel n'agit plus sur la route. Il faut utiliser soit du sel avec un mélange de calcium X le calcium coûte environ 250 \$ à 300 \$ la tonne X ou utiliser les abrasifs comme tels. C'est du gravier, un petit gravier avec environ 5 % de sel. Le 5 % de sel, c'est principalement pour ne pas que les piles, disons, gèlent ou que pour les abrasifs demeurent meubles.

3395 Mais si on regarde toutes les autres routes et ainsi que le boulevard McConnell dans sa partie construite, sa partie existante, les sels déglaçants, le printemps, s'écoulent dans les fossés, s'écoulent dans les ruisseaux existants, dont le ruisseau Moore, et puis le long de tous les lacs en province puis le long de toutes les rivières. C'est une constatation.

LE PRÉSIDENT :

3400 Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3405 Dans votre système fermé, est-ce que les eaux vont être déversées dans un égout pluvial ou dans un égout combiné? Est-ce que vous pouvez me dire?

M. JORDAN BELOVSKI :

3410 Pour l'instant, comme je vous ai dit, le projet est en cours et puis le projet est arrêté également. Alors, on n'est pas rentré dans les détails, dans les détails détails de la conception du drainage. Mais comme je vous dis, pour McConnell X Laramée, on prévoit un système indépendant de celui de la Ville. Ça veut dire que ce n'est pas un combiné, c'est un système de drainage fermé pluvial.

3415 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que vous allez vous assurer que les eaux qui sont déversées sont conformes aux règlements, aux lois, au niveau des paramètres à analyser? Est-ce que vous savez que si vous déversez dans un égout sanitaire, ce n'est pas les mêmes normes que si vous êtes dans un égout pluvial?

3420 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Oui.

3425 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, est-ce qu'il va y avoir un système de contrôle d'analyse, un suivi? Comment vous allez procéder pour...

3430 **M. JORDAN BELOVSKI :**

3435 Pour le pluvial, je ne sais pas s'il y a nécessité de faire un suivi. Comme je vous ai dit, probablement ce système de drainage va se déverser dans un *stormsepter*, qui est supposé de capter la plupart des particules de sédimentation et les huiles. Et il n'y a pas de suivi comme tel. En effet, il n'y a rien à voir avec un système d'égout sanitaire. On est toujours indépendant, juste égout pluvial.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3440 Mais votre système de captage, ce n'est pas un bassin, c'est un regard de 3 mètres de large. C'est ça que j'ai compris tantôt?

M. JORDAN BELOVSKI :

3445 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3450 Mais pour sédimenter, ça ne prend pas une profondeur, ça prend une longueur. Donc, je ne vois pas comment ça va sédimenter.

M. JORDAN BELOVSKI :

3455 Bon, je ne sais pas si je peux vous présenter comme tel, disons, une figure de ce type d'aménagement de structure, le *stormsepter*? C'est un regard, je pense que je l'ai expliqué ce matin. C'est une structure qui est quelques fois plus grande qu'un regard ordinaire et qui a à l'intérieur -- il est fait de sorte de capter ça. Et c'est pour ça que le coût, je vous ai dit, probablement qui peut vous donner une idée, un regard standard qui coûte 3 000 \$, le
3460 *stormsepter* coûte 50 000 \$ ou 60 000 \$.

Alors, c'est un aménagement particulier. À l'intérieur, c'est beaucoup plus compliqué. Dans le regard, vous n'avez rien; là, il y a des aménagements qui sont faits spécialement pour capter les sédimentations.

3465

M. PIERRE LAFLAMME :

Pour l'instant, ça va être capté dans le *stormsepter* mais, par la suite, c'est certain que ça s'en va dans le système d'égout pluvial de la ville, lequel, lui, canalise les eaux des
3470 différentes rues et puis ça s'en va dans la rivière. Pour l'instant, c'est ça.

Actuellement, les villes ou le ministère des Transports, lorsqu'il pose des conduites d'égout pluvial, il est obligé de les étanchéiser pour dans un avenir futur, un jour si on doit, disons, traiter les eaux pluviales, bien, à ce moment-là celles-ci pourront être recueillies sans
3475 qu'il y ait de fuite et pourraient être traitées. Mais actuellement, les eaux vont s'en aller dans le réseau d'égouts de la ville, à même les autres eaux des autres rues environnantes.

M. JORDAN BELOVSKI :

3480 C'est dans le ruisseau de la Brasserie qu'on déverse directement. On n'a rien à voir avec l'égout de la ville.

LE PRÉSIDENT :

3485 C'est ça. Est-ce qu'il est rattaché à la ville ou il s'en va...

M. JORDAN BELOVSKI :

Non, non.

3490

LE PRÉSIDENT :

Il s'en va directement à la rivière?

3495 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Non, ça s'en va dans le ruisseau de la Brasserie. Après la sortie, l'exutoire du *stormsepter* est dans le ruisseau de la Brasserie.

3500 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on est dans un réseau pluvial particulier qui n'est pas rattaché au réseau de la ville.

3505 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Non, c'est ça, exactement.

LE PRÉSIDENT :

3510

Très bien.

Monsieur?

M. PIERRE LARABIE :

3515

Alors, ce n'est pas une sous-question, mais c'est juste une observation suite aux explications qu'on m'a données. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu aussi, parce que j'imagine qu'une partie des sels déglaçants se retrouvent dans de la neige souillée qui est amenée sur les bords d'une route à chaque fois qu'une charrue passe, est-ce qu'il y a lieu de penser qu'il pourrait y avoir des parapets un peu plus élevés qu'ailleurs pour empêcher qu'une partie de cette neige souillée là par les sels déglaçants tombe à l'extérieur et se retrouve dans des milieux environnementaux un peu sensibles? Est-ce qu'il y a lieu de penser que ça peut être aménagé comme ça pour prévenir les dégâts, quoi?

3520

LE PRÉSIDENT :

3525

Pour la neige.

3530 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Non, d'aucune façon. C'est un boulevard de type conventionnel, comme tous les autres boulevards qu'on retrouve dans les villes. La neige va être projetée en bordure et puis celle-ci va fondre avec les dépôts soit d'abrasifs ou soit de sels.

3535

LE PRÉSIDENT :

Au Lac-des-Fées, c'est cueilli, mais Wolffia, pour l'instant, ça ne l'est pas.

3540 **M. PIERRE LARABIE :**

D'accord.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3545

Est-ce que vous avez aussi considéré les embruns salins? Donc, on ne parlera pas des eaux de ruissellement à ce moment-là, mais de qu'est-ce qu'on retrouve dans l'air, qui va se déposer dans la végétation sur le sol en périphérie.

3550 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Non, ça n'a pas été considéré.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3555

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3560

Monsieur?

M. PIERRE LARABIE :

3565 Bon, maintenant, une deuxième observation suivie d'une question. Je ne peux m'empêcher personnellement de penser que la proposition de la Commission de la capitale nationale de construire des bretelles nord et sud pour assurer un lien direct pour les touristes qui veulent visiter le parc de la Gatineau est, à mon avis, démesurée et irresponsable de la part d'un organisme fédéral qui est voué à la préservation des espaces verts dans la région de la Capitale nationale. Alors, je ne peux m'empêcher de passer ça sous silence.

3570

LE PRÉSIDENT :

C'est trop fort pour vous, il faut que vous le disiez!

3575

M. PIERRE LARABIE :

Absolument.

3580

LE PRÉSIDENT :

Bon, vous reviendrez nous le dire dans un mémoire ultérieurement, mais on a compris.

M. PIERRE LARABIE :

3585

Oui, sûrement, en plus.

LE PRÉSIDENT :

3590

La question, maintenant.

M. PIERRE LARABIE :

3595

Et je déplore aussi le fait que plusieurs autres alternatives aient été rejetées parce qu'elles étaient supposément incompatibles avec les visées de la Commission de la capitale nationale. Alors, ça, je déplore ça. Comme, par exemple, un carrefour giratoire qui aurait pu relier la promenade à l'axe Laramée X McConnell, ça, ça a été apparemment rejeté pour toutes sortes de considérations.

3600

Et je trouve que malheureusement, les bretelles X et je ne suis pas le seul à penser ça X je trouve que les bretelles causent un tort incroyable au parc de la Gatineau, à la nature. C'est inconcevable qu'on ait retenu cette solution-là pour des bretelles, entre vous puis moi X puis vous le savez déjà parce que je pense qu'il en a été question cet après-midi X pour des bretelles qui risquent de servir d'accès direct au parc seulement six mois par année, sinon moins. Parce que le parc de la Gatineau, vous le savez, est fermé de fin novembre à avril.

3605

LE PRÉSIDENT :

Posez-moi votre question.

3610

M. PIERRE LARABIE :

3615 Alors, voici, la question est la suivante. Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que les bretelles, pour minimiser, pour limiter le flot de circulation automobile vers le boulevard Taché l'hiver, est-ce qu'on peut s'attendre à ce que les bretelles, surtout la bretelle sud qui mène au parc de la Gatineau, soient fermées?

LE PRÉSIDENT :

3620

Très bien.

Alors, le ministère des Transports, est-ce qu'on prévoit la fermeture des bretelles l'hiver, notamment pour la promenade de la Gatineau?

3625

M. JORDAN BELOVSKI :

3630 Mais quand même, les bretelles sont à la demande de la CCN, et à la demande de la CCN parce que ce sont des aménagements qui sont en fonction du parc, si la CCN veut les fermer, pour le Ministère, il n'y a aucun problème de les fermer comme soit fermer la promenade de la Gatineau. Mais comme cette partie de la promenade de la Gatineau n'est pas fermée parce qu'elle est fermée au nord de Gamelin.

3635 Maintenant, de ce que j'ai compris, moi, je ne veux pas parler au nom de la CCN, mais je pense que les bretelles ne seront pas fermées.

LE PRÉSIDENT :

3640 Ça, c'est son niveau, on va aller voir à la CCN s'ils confirment la même chose. Au fond, lui, il dit: *Je suis prêt à les fermer+ s'il n'en a pas besoin. Alors, oui?

M. PIERRE DUBÉ :

3645 Monsieur le président, juste un point d'information supplémentaire. Effectivement, la portion de la promenade de la Gatineau n'est pas fermée entre le boulevard Gamelin...

LE PRÉSIDENT :

Cette portion-là est ouverte.

3650

M. PIERRE DUBÉ :

... et le boulevard Taché. Elle demeure ouverte et à ce stade-ci, nous, les bretelles, on considère qu'elles doivent demeurer ouvertes.

3655 Je voudrais simplement ajouter le fait que c'est vrai que les promenades sont fermées six
mois par année, c'est-à-dire de novembre à mai, mais pendant cette période les gens peuvent
avoir accès au parc de la Gatineau quand même, c'est-à-dire que c'est très populaire pour le ski
de fond. Et dans ce cas-là particulier, ça mène à un stationnement qui est en bordure du
3660 boulevard Gamelin, du centre d'accueil des visiteurs, et qui permet aux gens de stationner et
ensuite d'avoir accès aux sentiers récréatifs.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

3665 Ça va?

M. PIERRE LARABIE :

Oui, ça va. Je vous remercie beaucoup.

3670

LE PRÉSIDENT :

Ça ne va pas dire que vous êtes content...

3675 **M. PIERRE LARABIE :**

Non.

LE PRÉSIDENT :

3680

... mais vous avez eu une réponse.

M. PIERRE LARABIE :

3685 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Je vous en prie.

3690

Alors, madame Desloges, s'il vous plaît. Bonsoir.

Mme MADELEINE DESLOGES :

3695 Bonsoir. Monsieur le président, j'aimerais céder ma place dans l'horaire à monsieur
Marc Bureau. Je passerai après si vous avez le temps. Sinon, moi, je suis ici à tous les jours.

LE PRÉSIDENT :

3700 Non, non, vous êtes prévue. Alors, on va entendre monsieur Marc Bureau. Vous pouvez rester là, si vous voulez, vous ne serez pas obligée de vous déplacer deux fois puis on va recevoir...

Mme MADELEINE DESLOGES :

3705 Non, non, mes papiers sont là-bas. Ce n'est pas ça, c'est que moi, je suis ici à tous les jours, j'ai une grande disponibilité.

LE PRÉSIDENT :

3710 Vous êtes une permanente, c'est correct.

Mme MADELEINE DESLOGES :

3715 Je vais revenir demain.

LE PRÉSIDENT :

Ça marche.

3720 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

Je vais revenir demain, on n'aura pas besoin d'aller jusqu'à minuit. C'est beau?

LE PRÉSIDENT :

3725 On n'ira pas jusqu'à minuit, de toute manière.

Mme MADELEINE DESLOGES :

3730 Non, non, mais je vous dis ça là.

LE PRÉSIDENT :

3735 Ça marche.

Mme MADELEINE DESLOGES :

Ça ne me fait rien de revenir demain.

3740

LE PRÉSIDENT :

Je vais voir ça, mais vous allez peut-être passer ce soir pareil. Alors, monsieur Bureau, s'il vous plaît.

3745

M. MARC BUREAU :

Bonsoir, monsieur le président.

3750

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur.

M. MARC BUREAU :

3755

Je suis conseiller du quartier Wright depuis un an et demi. Et à la dernière élection, j'avais un beau programme électoral mais qui a tout été défait parce que, la seule chose qu'il y a eu dans l'élection, ça a été le Laramée. Et il y avait un consensus dans le quartier de faire une route, de faire un quatre voies sans transport lourd. Et je pense qu'il y avait des citoyens qui étaient contre à l'origine, mais je pense qu'il y a un consensus maintenant de faire la route, mais pas à n'importe quel prix.

3760

Et ce que j'entends ici, ce soir, je ne trouve pas ça très rassurant. Quand j'entendais: *On a tout fait pour avoir un boulevard à caractère humain+, c'est vrai, mais je pense qu'on le doit aux citoyens. C'est les citoyens qui fait que, aujourd'hui, on est rendu à un boulevard à caractère humain.

3765

Puis: *qu'est-ce qui va se passer dans le futur, il faudra voir plus tard+, moi, je pense que c'est dès maintenant qu'il faut y voir, ce n'est pas le futur. C'est maintenant. Et il n'y a rien qui prouve aux citoyens du quartier qu'on va pouvoir considérer ça comme un nouveau projet si on agrandit ça ou si on élargit ça à cinq ou six voies. Il a fallu une mobilisation du quartier pour avoir des audiences, pour faire considérer ça comme un nouveau projet, et je ne suis pas sûr que dans le futur, les citoyens vont pouvoir avoir gain de cause dans ça. Et je pense qu'il y a un consensus de faire un quatre voies sans transport lourd.

3770

3775

En 89, vous l'avez mentionné tantôt, il y avait le BAPE qui avait décidé que ce serait sans transport lourd et...

LE PRÉSIDENT :

3780

Qui n'avait pas décidé, il avait recommandé.

M. MARC BUREAU :

3785

Il avait suggéré.

LE PRÉSIDENT :

Suggéré, oui.

3790

M. MARC BUREAU :

Et dans un rapport, l'Analyse de la valeur, en juin 99, du ministère des Transports, on lit ceci:

3795

Afin de réduire le niveau de bruit, il est également recommandé de maintenir la circulation des véhicules lourds sur le boulevard Saint-Raymond.

3800

Ça, c'est en 99. Peu après, on a vu une mobilisation de certains gens d'affaires et qui ont fait changer le projet, et c'est devenu un quatre voies avec transport lourd.

3805

Ce que je voudrais savoir du ministère des Transports, c'est est-ce qu'il y a eu une étude sur le comptage du nombre de véhicules lourds qu'il y a dans la région, qui empruntent le corridor présentement de Saint-Raymond ou Alexandre-Taché? Est-ce qu'on a la provenance de ces camions-là?

3810

Et on sait que les deux parcs industriels principaux dans Hull et Aylmer sont situés au nord de Saint-Raymond, à proximité de Saint-Raymond. Les concessionnaires automobiles sont situés à proximité de Saint-Raymond, les centres d'achats sont à proximité de Saint-Raymond et je voudrais savoir pourquoi on va pénaliser un quartier encore une fois. Il y a deux quartiers qui sont pénalisés présentement, et je voudrais savoir s'il y a des études, si on a fait des études sur le nombre de camions et pourquoi on va emprunter cette route-là.

LE PRÉSIDENT :

3815

Très bien.

Alors, je pense que les questions sont claires. Est-ce que vous avez un comptage, une étude de comptage sur le camion lourd?

3820

M. JORDAN BELOVSKI :

Effectivement, on a effectué... comme vous savez, on le mentionne dès le début qu'il y a une répartition 60 % - 40 %. En effet, le camionnage est réparti maintenant sur les deux axes
3825 Saint-Raymond et Alexandre-Taché, mais les débits du camionnage sur Alexandre-Taché sont minimales. Alors, la grande partie, c'est sur Saint-Raymond.

Et bon, les chiffres 60 % - 40 % ne proviennent pas de là. On a fait des comptages. On a fait une étude, plutôt une enquête de l'origine et des destinations des camions pour pouvoir
3830 évaluer le temps de parcours de ces camions, ensuite aux trajets les plus attirants pour chaque origine-destination. Et suite à cette étude interne qu'on a effectuée, on est arrivé avec la répartition que quand même 60 % Saint-Raymond reste toujours beaucoup plus attractif pour le camion que Saint-Laurent X Laramée et ils vont rester, ils vont demeurer là. Il y aura une partie
3835 du camionnage quand même qui va se déplacer un petit peu plus au sud. Alors, 40 % des véhicules lourds de Saint-Raymond vont descendre sur McConnell X Laramée.

LE PRÉSIDENT :

Dites-moi, quand vous dites que vous avez fait une étude de comptage, c'est combien
3840 de camions par jour? On évoque le terme de 5 % mais...

M. JORDAN BELOVSKI :

Probablement je ne me suis pas exprimé comme il faut. Ce n'est pas une étude de
3845 comptage, c'est une enquête qu'on a effectuée aux compagnies dans les parcs industriels à Aylmer et à l'est. Et ça, ça fait partie de notre technique qu'on a effectuée suite à cette étude-là. Alors, ce qu'on peut faire, on peut la rendre publique, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT :

Oui, rendez-la publique. Mais il y a combien de camions? C'est ça que monsieur veut
3850 savoir. Vous évoquez ailleurs 5 %. Est-ce que c'est 5 % du trafic? Et ça représente combien de camions?

M. JORDAN BELOVSKI :

Présentement, selon cette étude, on regarde la situation actuelle et on regarde la
3860 situation également actuelle mais à l'ouverture du projet. Ça veut dire, c'est toujours l'an 2000 qu'on pense qu'on va avoir ça, mais probablement on va y aller plus tard. Et finalement, on a la situation à l'horizon 2011.

Alors, la situation actuelle pour un total de presque 30 000 véhicules, 29 750 véhicules sur Saint-Raymond, il y a 5 % qui sont du camionnage, des véhicules lourds. Ce qui veut dire

3865 qu'ils sont 1 460 camions sur Saint-Raymond. Et sur Alexandre-Taché, sur 20 000 véhicules ou plus précisément 19 930, il y a 1.4 %, ça veut dire 290 camions sur Alexandre-Taché.

3870 Bon, à l'ouverture, après tout cet exercice qu'on a effectué et qui est quand même, je dirais, assez pointilleux parce qu'on a enquêté toutes les compagnies, le nombre de camions que produit chaque compagnie et puis les trajets, les origines-destinations, comme je l'ai dit, la situation à l'ouverture sur Alexandre-Taché, bon, le nombre total de véhicules diminue effectivement parce qu'on a un troisième corridor est-ouest à l'est de l'écran, le chemin de la Montagne. Donc, les véhicules de 30 000, je l'arrondis, ça tombe à 16 400 véhicules au total, dont 880 camions, véhicules lourds vont demeurer sur Saint-Raymond.

3875 **LE PRÉSIDENT :**

Sur Saint-Raymond, oui.

3880 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Puis on a déjà McConnell X Laramée et McConnell X Laramée va prendre la plus grande partie des véhicules particuliers. Donc, le nombre de véhicules particuliers sera de 17 670. Ça, c'est le total. Et de ce 17 670, on a 610 camions.

3885 Et sur Alexandre-Taché, il n'y aura pas de changement. Il y a une diminution négligeable, les camions -- pas seulement pour les camions mais également pour les véhicules particuliers, qui tombe de 20 000 presque à 15 000 et les camions restent. Le même nombre de camions va utiliser Alexandre-Taché.

3890 Et si vous voulez pour l'horizon 2011... ça va?

LE PRÉSIDENT :

Oui?

3895

M. JORDAN BELOVSKI :

3900 ... pour 2011, il y a 6 % de la circulation sur Saint-Raymond qui sera les véhicules lourds, donc pour un total d'un petit peu plus de 20 000, qui est toujours beaucoup moins que la situation existante. Il y aura 1 220 véhicules lourds, des camions, qui est toujours moins que l'existant, en 2011.

3905 Sur McConnell X Laramée, on aura une augmentation de 17 000 à 26 000. Et les camions, il y aura une augmentation de 610 à 840 camions sur McConnell X Laramée.

Et également, il y aura une petite augmentation sur Alexandre-Taché. Les camions montent de 260 à 320; et les véhicules, au total, de 15 600 à 19 000.

3910 Donc, ce sont les chiffres en particulier qu'on est venu avec cette étude qui, comme on le dit et qu'on le soutient toujours, qui nous permet de dire qu'il y a une répartition entre Saint-Raymond et McConnell X Laramée. Parce que comme je dis, le camionnage est sur Saint-Raymond, on peut négliger facilement Alexandre-Taché. Donc, la répartition de Saint-Raymond sur McConnell X Laramée se fait 60 % à 40 %.

3915 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, vous déposez le document, s'il vous plaît.

3920 **M. MARC BUREAU :**

Est-ce que ce serait possible, monsieur le président, aussi de déposer l'enquête interne qu'ils ont faite auprès des industriels pour savoir d'où viennent les camions?

3925 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Ça fait partie de la note. Toutes les compagnies sont identifiées et le nombre de camions de chaque compagnie. Alors, si quelqu'un veut le vérifier, il n'a qu'à appeler la compagnie et de voir si les chiffres sont bons.

3930 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce sera fait, monsieur.

3935 **M. MARC BUREAU :**

Une autre question sur le transport lourd. Est-ce qu'on a déterminé le nombre de camions en période de nuit, de 22 h à 6 h le matin?

3940 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il y a une ventilation du camionnage tout au long de la journée et particulièrement pendant la période de nuit?

3945 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Bon, il y a une ventilation du camionnage qu'on a faite suite aux comptages dans les proximités de 24 heures, qui peut nous donner une répartition de 24 heures des véhicules dans la région.

3950

Parce que vous pouvez imaginer que sur un corridor qui n'existe pas, c'est pas mal difficile de faire une répartition des véhicules de 24 heures. Ça veut dire c'est quoi? On a une idée du nombre de véhicules dans les heures de pointe. On a une très bonne idée, je dirais, du débit journalier moyen annuel qui sert à faire la plupart des calculs. Mais une répartition, on a fait ça, c'est, je dirais, assez hypothétique, parce qu'on ne peut pas faire des comptages sans des vraies comptages qui vont nous donner des données réelles pour un corridor qui n'existe pas.

3955

LE PRÉSIDENT :

3960

Non, mais vous pouvez estimer que les pratiques de camionnage ne seront pas très différentes là qu'elles sont ailleurs.

M. JORDAN BELOVSKI :

3965

Exactement. Alors, on a...

LE PRÉSIDENT :

3970

J'imagine que le monde ne se forcera pas pour se lever de nuit pour rouler, juste pour rouler là.

M. JORDAN BELOVSKI :

3975

Oui, on a fait ça, effectivement. Et puis pour l'instant, ce que je peux vous donner, ce sont des chiffres. Je ne sais pas à quel point les chiffres peuvent répondre à votre question présentement. On a fait une répartition de 24 heures. Pour les heures de nuit, disons, il y aura... je vais le calculer là...

3980

LE PRÉSIDENT :

Vous avez une estimation de 610 pour la journée. Est-ce que vous savez combien passeraient de nuit, entre 22 h et 6 h?

3985

M. JORDAN BELOVSKI :

Mais si vous me donnez deux minutes, je peux vous répondre.

3990 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, parfait, je vous donne deux minutes. Et j'invite monsieur à poser sa deuxième question.

3995 **M. MARC BUREAU :**

On sait aussi que dans plusieurs villes, il y a des voies de contournement. Il y a d'autres villes où on fait le choix de faire passer les camions à un endroit; puis certaines autres, deux endroits.

4000

Je voudrais savoir si c'est commun de faire traverser des routes comme ça avec des camions lourds à trois endroits différents et pénaliser plusieurs quartiers, et s'il y a des études qui ont été faites aussi. Parce qu'on traverse l'axe commercial majeur de la ville, puis si on le traverse trois fois, qu'est-ce que ça fait sur la revitalisation des commerces ou sur les commerces en général?

4005

LE PRÉSIDENT :

À la première question que vous posez X elle est venue plusieurs fois X la réponse, ça a été non, sauf des situations tout à fait exceptionnelles, comme ce qui a été évoqué, l'usine de CIL ou bien le pont tunnel Hippolyte-Lafontaine à Montréal à cause de sa configuration particulière. On va la reposer pour voir si aux États-Unis, par exemple, il y a une politique particulière, ce qu'on pourrait appeler des *truck route*.

4010

Vous avez déjà donné des éléments de réponse. Monsieur demande si ailleurs il y a des politiques qui orientent les camions dans certains axes et les interdisent dans d'autres.

4015

M. PIERRE LAFLAMME :

Sur le réseau du Québec, on a notre réseau de camionnage. Mais comme tel, à l'intérieur des villes pour, disons, soit diriger les camions ou les canaliser à l'extérieur, je ne peux pas répondre.

4020

M. JORDAN BELOVSKI :

Il y a des réseaux particuliers pour le camionnage dans les villes. Il y a plusieurs rues qui sont... à la Ville de Montréal, il y a un réseau spécifique pour le camionnage.

4025

4030 Est-ce que je peux vous... bon, parce que je n'écoutais pas la question, parce que j'étais en train de calculer.

LE PRÉSIDENT :

4035 Est-ce que vous avez trouvé vos calculs?

M. JORDAN BELOVSKI :

Oui.

4040 **LE PRÉSIDENT :**

Donnez-les moi. Comme ça, je ne les oublierai pas.

M. JORDAN BELOVSKI :

4045 Bon, j'ai calculé juste à l'ouverture quand même, je peux vous calculer un peu plus long.

LE PRÉSIDENT :

4050 Non, non, calculez à l'ouverture seulement.

M. JORDAN BELOVSKI :

4055 À l'ouverture, dans les heures de nuit qui sont entre 22 h et 6 h le matin, sur 610 camions, il y aura 74 qui vont passer la nuit.

LE PRÉSIDENT :

4060 Donc, environ 12 %, ça va. Maintenant, la question que monsieur soulève, c'est l'hypothèse de voies de contournement des camions lourds.

M. JORDAN BELOVSKI :

4065 Ça existe, effectivement, et c'est sous la juridiction des villes. Moi, ce que je connais particulièrement, c'est le réseau de camionnage de la Ville de Montréal. Alors, là, les camions sont dirigés sur certaines artères et ils n'ont pas le droit sur d'autres de passer.

Maintenant, je ne sais pas pour la Ville de Hull. Probablement monsieur va...

4070 **LE PRÉSIDENT :**

4075 Quand la question est venue pour la Ville de Hull, rappelez-vous que vous nous avez dit hier que, sur Saint-Raymond, il me semble que la responsabilité est au ministère des Transports, qui a gardé la responsabilité et qui veut garder la responsabilité sur Laramée et que vous, de votre côté, vous n'avez pas de politique qui interdise, sauf d'une manière exceptionnelle, le transport par camion.

M. JORDAN BELOVSKI :

4080 Oui, ça, c'est correct. Mais les camions circulent sur le réseau de la ville également et là, le réseau qui est sous la juridiction de la Ville, la Ville peut leur permettre ou interdire les artères, et c'est là que ça arrive et pas sur le réseau du Ministère.

LE PRÉSIDENT :

4085 Quand c'est sur le réseau du Ministère, il n'y a pas l'interdiction pour le camionnage.

M. JORDAN BELOVSKI :

4090 À part ce que monsieur Laflamme a mentionné, dans des cas particuliers, ça existe, mais c'est quelque chose de spécial.

LE PRÉSIDENT :

4095 Est-ce que maintenant X monsieur demande ça X est-ce que vous avez des études X rappelez-moi le bout de votre question X sur l'impact de...

M. MARC BUREAU :

4100 Sur l'impact, parce qu'on passe à travers le boulevard Saint-Joseph trois fois, soit Alexandre-Taché, sur Laramée et sur Saint-Raymond, l'impact que ça a pour les résidences et pour les citoyens qui habitent ces quartiers-là et aussi pour les commerces, s'il y a des études qui ont été faites.

4105 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que le ministère des Transports a des études sur l'impact du camionnage en particulier.

4110

M. PIERRE LAFLAMME :

4115 Les seules études d'impact qu'on a faites, c'est concernant le bruit, concernant les
matières polluantes, les trois produits, si on peut dire, les trois substances. On n'a pas fait
comme tel d'étude d'impact au niveau de la santé publique sur, je ne sais pas, moi, sur le
stress ou sur... Comme tel, on a évalué au niveau sécurité, au niveau de la traversée du
boulevard, mais pas d'autres études d'impact. Au niveau des commerces comme tels, bien, si
on se fie à l'Association des gens d'affaires...

4120 **LE PRÉSIDENT :**

Il ne vous parle pas d'une étude d'impact pour le présent projet. Il vous parle des études
générales de l'impact du camionnage dans certains milieux humains déterminés. Avez-vous des
données là-dessus?

4125

M. MARC BUREAU :

Sur le tissu urbain.

4130 **LE PRÉSIDENT :**

Sur le tissu urbain, entre autres, est-ce que votre Ministère a déjà procédé à des études,
que ce soit dans d'autres villes, sur l'impact du camionnage dans le cadre urbain.

4135 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Moi personnellement, je n'en connais pas, mais si quelqu'un d'autre ici à la table peut
répondre..

4140 **M. JORDAN BELOVSKI :**

4145 Mais des études comme telles c'est quoi l'impact du camionnage, le camionnage,
premièrement, avec les aménagements paysagers, ce qu'on estime, c'est qu'il n'y aura pas un
impact visuel du camionnage sur les résidents.

4145

Et l'autre impact, l'impact le plus important, c'est l'impact du bruit parce que les camions
sont quand même beaucoup plus bruyants que les autos. Mais cette étude a été effectuée
également, et on a estimé le bruit, on a inclus les camions et puis ça fait partie de ce qu'on va
discuter jeudi, j'imagine.

4150

Alors, si vous demandez pour un autre type d'impact, si vous voulez spécifier,
probablement on pourra vous répondre.

M. MARC BUREAU :

4155

Alors, une autre question pour terminer, monsieur le président. Je voudrais savoir pourquoi le ministère des Transports... c'est quoi la justification pour avoir changé... en 99, vous mentionniez que les camions devaient passer, que c'était la voie la plus naturelle, que c'est par là que devaient aller les camions. Et sous les pressions, le transport lourd est divisé

4160

entre les deux. Je voudrais savoir la justification.

Et surtout, hier, vous nous avez dit que les carrefours giratoires, c'était peut-être la réponse à ça, on pouvait passer des camions, mais les camions vont devoir ralentir à 25 kilomètres. Et je me demande pourquoi on divise maintenant le transport.

4165

LE PRÉSIDENT :

Votre question est un peu complexe. Est-ce qu'on peut essayer de la saisir? C'est parce que j'essaie de comprendre et vous essayez de comprendre la mutation qu'il y a eue dans le dossier. Il y a eu comme un assentiment dans le milieu pour un type de projet qui exclurait le camionnage.

4170

M. MARC BUREAU :

4175

Tout à fait, jusqu'en 99, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

4180

Et là, vous me dites qu'il y avait comme un consensus social dans votre milieu là-dessus.

M. MARC BUREAU :

4185

Il y avait un consensus social et le ministère des Transports, dans son analyse des valeurs de 99, dit que le transport lourd doit continuer sur Saint-Raymond. Et je voudrais savoir la justification de ça.

LE PRÉSIDENT :

4190

On va vérifier si cela est vrai, parce que je ne vois pas comment le ministère des Transports a pu dire ça, puisqu'il nous dit que c'est une route qui lui appartient, à moins que le projet, à ce moment-là, ait donné la route à la Ville de Hull. C'est ça que je vais vérifier, s'il vous plaît.

4195

M. PIERRE LAFLAMME :

4200 En tout cas, c'est exactement la même question à laquelle j'ai répondu hier soir. Le document de l'Analyse de la valeur, au départ, c'était une recommandation, il recommandait un boulevard en surface à six voies, avec feux de circulation et sans trafic lourd.

4205 Pourquoi le comité de l'Analyse de la valeur a recommandé un boulevard sans trafic lourd? C'est parce qu'il s'était basé sur l'étude d'impact de 1987, où il y avait trois options: une option encaissée, une option semi-encaissée avec des murs de 2.5 mètres de haut et une option en surface avec des murs de 5 mètres de haut.

4210 Donc, on s'était dit à ce moment-là: on ne recommande pas le trafic lourd. Mais l'étude devait conduire -- c'était quand même un comité qui s'est réuni pendant six jours. Il n'a pas fait d'étude ce comité-là. Il a analysé les documents, il a analysé les besoins que devait remplir l'axe, tout ça pour essayer de trouver une solution au meilleur coût en créant le moins d'impact possible.

4215 Ça fait qu'on a poursuivi nos études de circulation avec des intersections avec feux, des intersections avec carrefours giratoires et selon des scénarios 0 % camion, 100 % camion, autant sur Saint-Raymond que sur Laramée, et aussi le scénario 40 % - 60 % avec camions partagés.

4220 Le ministère des Transports, son but, c'est de construire des axes qui répondent aux besoins de transport des personnes, des marchandises. Et puis le scénario avec carrefours giratoires et puis 40 % de camions, un partage de 40 % de camions, bien, c'était un scénario qui répondait à ses attentes, à ses besoins en déplacement de toutes sortes et puis sans causer d'impacts majeurs et en ayant des mesures de mitigation qui s'adaptent au milieu. C'est pour ça qu'on a proposé un boulevard à quatre voies qui pouvait répondre à la demande, si on peut dire, pour les 20 prochaines années, tout en ayant du trafic lourd sur environ un pourcentage de 40 %, avec des murs de 3.5 mètres.

4225 **LE PRÉSIDENT :**

4230 Monsieur Laflamme, là il y a un problème, par exemple. L'étude de la valeur, elle a été faite par le ministère des Transports?

M. PIERRE LAFLAMME :

4235 Elle a été commandée par le ministère des Transports.

LE PRÉSIDENT :

4240 Bon. Et comment une étude du ministère des Transports pouvait retenir comme hypothèse une chose qui est contre votre politique? Parce que vous me dites clairement que votre politique, ce n'est pas d'interdire le camionnage sur les autoroutes. Et comment votre analyse de valeur peut-elle exclure le camionnage comme une hypothèse? Ça veut donc dire que, oui, il y a une capacité d'exclure le camionnage. Est-ce que je comprends correctement?

M. PIERRE LAFLAMME :

4245 Parce que le Comité d'analyse de la valeur, c'est un comité d'experts qui a fait des recommandations. Parmi ces experts-là, il y avait cinq experts du ministère des Transports, un expert de Transports Canada, un expert de la Ville de Hull, et puis trois experts de firmes: Trafic, BBL et puis Roche.

4250 Ce comité-là a fait des recommandations. Ces recommandations-là devaient être appuyées par la suite par des études, appuyées par des études et aussi appuyées par les autorités du Ministère.

4255 Donc, l'Analyse de la valeur, c'est seulement des recommandations comme telles. Donc, on s'est basé sur les documents qu'on avait sans étude, on s'est basé sur l'étude de 87 qui disait qu'avec un boulevard en surface, on avait des murs de 5 mètres de haut. On a dit: c'est pas acceptable, avoir un boulevard en surface avec des murs de 5 mètres.

4260 Donc, on a poursuivi nos études, c'est ça que l'Analyse de la valeur recommandait, ils ont recommandé de poursuivre les études au niveau du bruit, puis au niveau de la gestion de la circulation au niveau des intersections.

LE PRÉSIDENT :

4265 Est-ce que ça veut dire que votre Ministère a la marge de manoeuvre d'interdire le transport, le transport lourd, s'il estime que cela donnerait des impacts qu'il juge inacceptables ou l'imposition de murets trop élevés.

M. PIERRE LAFLAMME :

Oui.

4275 **LE PRÉSIDENT :**

Au fond, comment se fait-il que l'étude de l'Analyse de la valeur a pu étudier un scénario sans camion si, dans vos règles de procédure, vous ne pouvez pas interdire le camion? Parce qu'après ça, je vais aller vérifier où a été le consensus social.

4280

Mais si monsieur, qui est un conseiller municipal, me dit: il y a eu un consensus social sur une hypothèse élaborée par le ministère des Transports, et que cette hypothèse-là comprenait une impossibilité dans sa définition, je comprends qu'on ait un malaise social. C'est juste ça que j'essaie de comprendre.

4285

M. PIERRE LAFLAMME :

Le ministère des Transports a toujours le pouvoir d'interdire le transport lourd sur un axe, mais il va chercher quand même à, dans la mesure du possible, disons à 98, 99 % ou à la majorité du temps à, disons à répondre à sa mission de transporter des personnes, des marchandises comme telles.

4290

Dans le cas présent, on peut, en poursuivant nos études sur le bruit, puis sur la fluidité, puis avec le concept de carrefours giratoires, on peut répondre à notre mission, chose qu'on ne savait pas au moment de la recommandation de l'Analyse de la valeur. C'était quand même un boulevard à 6 voies qui était recommandé, puis les gens, je ne pense pas qu'ils étaient intéressés ici à avoir un boulevard à 6 voies en surface, là.

4295

En tout cas, il n'y a pas juste la question de transport lourd qui est interdit au niveau de l'étude, il y avait le nombre de voies aussi qui a été remis en question. On a diminué ça à 4 voies.

4300

Mais si on peut faire passer, c'est certain que si on peut faire passer le trafic lourd dans un boulevard à 4 voies, qui va répondre aux besoins pour les 20 prochaines années, le Ministère va le faire.

4305

Là, quelle aurait été la décision des autorités du Ministère si ça n'avait pas été possible, je ne le sais pas.

4310 **LE PRÉSIDENT :**

Dites-moi, monsieur Laflamme, ce premier niveau de l'étude de la valeur a été communiqué aux gens du quartier, est-ce que c'est ça?

4315

M. PIERRE LAFLAMME :

Oui.

4320 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur le conseiller municipal, dites-moi, monsieur le conseiller municipal, vous l'avez reçu ce document-là?

4325 **M. MARC BUREAU :**

Oui, oui.

M. PIERRE LAFLAMME :

4330

Oui, ça a été communiqué au conseil municipal, ça a été communiqué au niveau du quartier, au niveau de Transports Canada, de la CCN, de tout le monde.

LE PRÉSIDENT :

4335

Donc, à une certaine étape, le ministère des Transports a offert à la population un projet de route qui excluait le transport.

M. JORDAN BELOVSKI :

4340

Est-ce qu'on peut, je pense qu'on doit faire attention avec le terme * étude de la valeur + parce que ça, ce n'est pas une étude, c'est une analyse. Une analyse, il y a, je dirais, pas mal une grande différence entre une étude comme telle qui utilise des chiffres et qui fait une étude et une analyse sur des études existantes.

4345

LE PRÉSIDENT :

Oui, je...

4350 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Alors, c'est une analyse...

LE PRÉSIDENT :

4355

... je comprends, j'essaie juste de comprendre la dynamique sociale. Il y a une communauté qui vit un stress depuis 10 ans ou 15 ans; à un certain moment donné, une étude génère l'hypothèse d'une route à 4 voies qui exclut le transport. Cette route-là est communiquée

4360 à la Ville de Hull qui consulte ses citoyens et qui, selon monsieur qui est présent, obtient une adhésion.

Ça veut dire qu'à un certain moment, le ministère des Transports a consenti de présenter une hypothèse qui excluait le transport. Est-ce que je me trompe ou est-ce qu'on dérape, là?

4365

M. PIERRE LAFLAMME :

Non, non, c'est correct, mais ce n'est pas une route à 4 voies, c'est une route à 6 voies avec intersections, avec feux de circulation qui était présentée dans l'étude. La recommandation de l'Analyse de la valeur, c'est un boulevard en surface à 6 voies avec feux de circulation.

4370

LE PRÉSIDENT :

Mais qui excluait le camionnage.

4375

M. PIERRE LAFLAMME :

Qui excluait le camionnage, mais qui recommandait de poursuivre l'étude en regardant pour des carrefours giratoires puis analyser le bruit.

4380

LE PRÉSIDENT :

Et donc, à une certaine étape, le ministère des Transports était capable de mettre sa parole sur l'hypothèse d'une route qui excluait le transport, le transport lourd. C'est juste ça que j'essaie de comprendre, on cherche les faits.

4385

Oui, monsieur.

M. JACQUES GAGNON :

4390 Bonjour, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Votre nom c'est?

4395

M. JACQUES GAGNON :

Mon nom est Jacques Gagnon, je suis adjoint à la Direction générale de Montréal et de l'Ouest, la Direction de l'Outaouais fait partie de la Direction générale de Montréal et de l'Ouest.

4400

J'aurais voulu ne pas intervenir étant donné que j'ai beaucoup intervenu en 1988 à l'audience précédente. Je voudrais juste établir la position claire du Ministère, relativement à l'Analyse de la valeur.

4405 L'Analyse de la valeur est une analyse qui a été produite par un comité d'experts, comme on vous l'a mentionné, des experts qui ne sont pas tous du ministère des Transports, on a invité dans ce comité-là des experts de firmes externes, qui sont reconnues en termes de circulation, on a invité nos partenaires de Transports Canada, la CCN. Donc, c'est une analyse
4410 qui a produit une recommandation à l'effet qu'un boulevard urbain à 6 voies avec feux de circulation pouvait représenter une solution qui semblait répondre aux besoins de l'ensemble de la population, du milieu environnant, et qui pouvait également répondre aux besoins du ministère des Transports.

4415 Ce comité a posé comme hypothèse que cette solution-là de 6 voies en surface avec feux de circulation devrait considérer, en fait, d'exclure le transport lourd pour diminuer le niveau de bruit, sans savoir ce qu'il était à ce moment-là.

4420 Comme monsieur Laflamme vous l'a dit, le niveau de bruit avait été estimé à partir des études qui avaient été faites en 1988, le contexte avait considérablement changé, et il a repris l'hypothèse que compte tenu qu'en 1988 on soulignait qu'un 6 voies en surface générait un niveau de bruit relativement élevé, il a posé comme hypothèse qu'on devrait exclure le trafic lourd sur McConnell, pour diminuer le niveau de bruit.

4425 Alors, la position officielle du Ministère, le Ministère, comme organisme public, n'a pas retenu nécessairement la position du comité qui a produit l'Analyse de la valeur. Il a reçu ce document-là comme n'importe quel autre document qui fait partie de l'ensemble des études environnementales qui ont été produites. On a considéré que c'était une hypothèse qui méritait d'être analysée, qui méritait d'être étudiée, en sachant toutefois que si le niveau de bruit résultant de cette hypothèse-là devait s'avérer trop élevé et ne pouvait donc en conséquence être
4430 atténué de façon satisfaisante, on aurait probablement rejeté cette hypothèse-là.

LE PRÉSIDENT :

4435 Oui, je comprends, mais comprenons qu'au plan de la communication, à un certain moment donné, dans la population a été présenté un projet qui excluait le transport par camion.

M. JACQUES GAGNON :

4440 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

D'accord?

4445

M. JACQUES GAGNON :

Tout à fait.

4450

LE PRÉSIDENT :

Et que là, quand on repose la question quelques années plus tard, la réponse qui advient, c'est: non, le ministère des Transports ne peut pas exclure le camion et là, il y a un puissant problème de communication.

4455

M. JACQUES GAGNON :

Non, le ministère des Transports peut exclure le camion sur une de ses routes. S'il devait s'avérer qu'il y a des impacts trop considérables et que le camionnage devait être exclu, le Ministère a le pouvoir, le ministre a le pouvoir X pas le Ministère X le ministre a le pouvoir d'exclure le camionnage sur une de ses routes.

4460

LE PRÉSIDENT :

Donc, il aurait le pouvoir de le faire.

4465

M. JACQUES GAGNON :

On l'a fait dans le cas de la CIL, vous l'avez...

4470

LE PRÉSIDENT :

Oui.

4475

M. JACQUES GAGNON :

.. souligné à quelques reprises, on le fait dans le cas du tunnel Hippolyte-Lafontaine qui est une route exclusivement provinciale et donc, on a interdit le camionnage à l'intérieur du tunnel Hippolyte-Lafontaine. On pourrait l'interdire sur n'importe quelle de nos routes provinciales sur lesquelles on a juridiction.

4480

LE PRÉSIDENT :

4485 Très bien.

M. JACQUES GAGNON :

4490 Mais vous comprendrez que ce n'est pas dans la mission du Ministère d'interdire le transport des marchandises, comme ce n'est pas dans la mission du Ministère d'interdire le transport des personnes.

4495 Alors, dans la mesure où les routes peuvent satisfaire l'ensemble de notre mission en générant des impacts qui nous apparaissent acceptables pour l'ensemble du milieu environnant, le ministère des Transports va toujours favoriser de laisser circuler à la fois le transport des personnes et le transport des marchandises.

LE PRÉSIDENT :

4500 Et quelle est l'analyse qui vous a amené à restreindre un projet de 6 voies à un projet de 4 voies, un projet de 6 voies qui excluait le transport, un projet de 4 voies qui inclut le transport par camion.

M. JACQUES GAGNON :

4505 Tout simplement le nouveau concept qui a été développé des carrefours giratoires. C'est une hypothèse qu'on a analysée comme étant, pouvant possiblement représenter un avantage certain sur le plan de la fluidité de la circulation, une augmentation de la sécurité pour l'ensemble des usagers, à la fois les piétonniers et les automobilistes ou les camionneurs, et aussi permettre d'intégrer le camionnage de façon satisfaisante en y adjoignant les mesures d'atténuation qui permettraient de réduire le niveau de bruit environnant à un niveau tout à fait acceptable.

4515 Alors, les études ont été complétées, je dirai poursuivies et complétées dans ce sens-là, et les résultats démontrent qu'on peut donc construire un boulevard urbain à 4 voies avec carrefours giratoires et laisser circuler une proportion d'environ 40 % des camions, qui est estimée comme devant être celle qui circulera sur le boulevard Laramée X McConnell et le niveau de bruit résultant sera acceptable.

LE PRÉSIDENT :

4520 Je voudrais juste mettre une petite chose au point. Quand vous dites * laisser circuler 40 % +, disons que vous vous fiez à un modèle prédictif qui vous dira que 40 % sera dévié, mais ça pourrait être 60 % si les camionneurs décident qu'il en est ainsi.

4525

M. JACQUES GAGNON :

4530 Ce n'est pas impossible, monsieur le président, comme vous venez de le mentionner, c'est effectivement un modèle prédictif, et comme tout modèle prédictif comporte une certaine marge d'erreur. Par contre, le ministère de l'Environnement, si jamais il y a un décret qui est recommandé au Conseil des ministres, ne manquera sûrement pas de nous imposer un suivi du climat sonore. Et dépendant de ce que le suivi du climat sonore produira dans les années après l'ouverture, il y aura des mesures de correction appropriées qui seront implantées à ce moment-là.

4535

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

4540

M. JACQUES GAGNON :

4545 On estime aujourd'hui qu'à 40 % de camionnage sur Laramée X McConnell, les niveaux de bruit résultant devraient être acceptables. S'ils sont toujours acceptables avec 50 %, il n'y aura possiblement pas de mesures, mais si la situation devait se détériorer, on y adjoindra les mesures qui seront nécessaires à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

4550 Je voudrais juste vérifier avec vous, j'ai dans l'Analyse de la valeur, là, j'ai le nom des gens du comité, je voudrais juste vérifier si c'est bien ces personnes-là.

4555 Monsieur Michel Bérubé de Transports Québec en faisait partie; Marc Blanchet, c'est bien ça? Régent Dickey, vous étiez membre aussi. Ottavio Galelia. Jacques Henry du ministère des Transports. Ahmed Khodari? Très bien. Pierre Laflamme, donc vous étiez membre du comité?

M. PIERRE LAFLAMME :

4560 Oui.

LE PRÉSIDENT :

4565 Oui. Alors, Paul-André Roy, vous étiez membre du comité. Paul Sanscartier, du groupe Quartier, c'est ça? Et Odile Simard, c'est bien ça.

M. JORDAN BELOVSKI :

4570 J'aimerais faire seulement une petite correction, Paul Sancier est décédé, alors malheureusement vous ne pouvez pas le contacter si vous avez l'intention de...

LE PRÉSIDENT :

4575 Non, je n'ai pas l'intention de le contacter, mais ça ne m'empêchera pas de le garder en mémoire. Bon.

Ça va, monsieur?

M. MARC BUREAU :

4580 Non, j'ai des points de précision encore.

LE PRÉSIDENT :

Oui?

4585

M. MARC BUREAU :

4590 Le ministre des Transports, monsieur Chevrette, avait annoncé en juin dernier un 4 voies et on voit ce soir qu'il semble y avoir contradiction entre les chiffres du ministère des Transports et de la Ville.

4595 Monsieur Roy, tantôt, est venu nous démontrer que l'augmentation avait été de 6 % au cours des 15 dernières années et je voudrais savoir si c'est ce chiffre-là qu'on a tenu compte, le 6 %, et si ce n'est pas celui... si on allait avec un scénario comme ça, dans combien de temps qu'on serait obligé de faire un 6 voies. Et on nous a affirmé à l'époque que c'est un 4 voies, et ce soir ça me semble évident qu'on va ouvrir à route à 5 ou à 6 voies, au besoin.

LE PRÉSIDENT :

4600 Là, vous faites de l'interprétation et vous êtes peut-être légitimé de le faire. Pour la question que vous avez demandé, j'ai demandé ces informations-là sur l'évolution du trafic et on m'a promis de les déposer demain. Ça va? Merci.

Monsieur Mario Desbiens, s'il vous plaît.

4605

M. MARIO DESBIENS :

Bonsoir.

4610 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Desbiens.

M. MARIO DESBIENS :

4615

Bon, peut-être j'avais justement une question sur le camionnage, je vais essayer de retrouver, je suis en train de chercher des documents en arrière, ça ne sera pas long.

Le promoteur nous a dit qu'il remettrait des origines-destinations en ce qui concerne les camions, n'est-ce pas, qui vont emprunter McConnell-Laramée?

4620

LE PRÉSIDENT :

Oui.

4625

M. MARIO DESBIENS :

On va avoir origines-destinations?

4630

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. MARIO DESBIENS :

4635

Merci. Premièrement, permettez-moi de déplorer l'absence de la Société de transport de l'Outaouais.

LE PRÉSIDENT :

4640

Non, elle est ici, monsieur.

M. MARIO DESBIENS :

4645

Bon, j'en suis bien content, peut-être qu'ils pourront répondre à certaines des questions...

LE PRÉSIDENT :

4650

Mais le représentant est peut-être reparti, mais il est ici, il est venu à l'audience.

M. MARIO DESBIENS :

Oui, bon, c'est parce que j'étais là hier et je pense qu'il n'y était pas, à l'ouverture.

4655

LE PRÉSIDENT :

Là, il est à côté de la colonne, monsieur.

4660

M. MARIO DESBIENS :

Tant mieux! Tant mieux! J'en suis bien content et je retire donc... Peut-être une demande de documents, ils ont peut-être déjà été demandés, la *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports, j'imagine que ça a été remis?

4665

LE PRÉSIDENT :

C'est déposé, oui.

4670

M. MARIO DESBIENS :

C'est déposé. Le ministère des Transports n'en ont pas, c'est ce qu'ils ont répondu tout à l'heure. Environnement Québec ont une politique de bruit en ce qui concerne les quartiers résidentiels, c'est déposé aussi?

4675

LE PRÉSIDENT :

Un instant, on va vérifier, je pense qu'il y a confusion là.

4680

Monsieur Mailhot? Il n'y a pas de politique de bruit du ministère de l'Environnement relatif au trafic. Ça, c'est le ministère des Transports. Mais au ministère de l'Environnement, vous avez des normes sur le bruit?

4685

M. MICHEL MAILHOT :

Qu'est-ce qui existe, c'est qu'il existe des normes réglementaires sur le bruit, mais pour des usines de béton bitumineux et les carrières et sablières. À part de ces deux règlements-là, il n'existe pas de normes. Il existe effectivement... on utilise les seuils habituellement utilisés par d'autres organismes internationaux, mais il n'y a pas de norme, c'est des seuils qu'on utilise de façon *ad hoc*. On a mentionné, par exemple pour le bruit, les Leq 24 heures de 55 décibels...

4690

LE PRÉSIDENT :

4695 Oui.

M. MICHEL MAILHOT :

4700 ... souvent utilisés, parce que c'est facile à utiliser, facile à modaliser, mais comme je l'ai dit cet après-midi, ce n'est pas la seule façon d'analyser du bruit.

LE PRÉSIDENT :

4705 Oui.

M. MICHEL MAILHOT :

4710 Mais il n'existe pas de norme, puis on n'a pas nécessairement une politique à ce niveau-là, à moins que vous m'appreniez quelque chose là...

M. MARIO DESBIENS :

Non, je...

4715 **M. MICHEL MAILHOT :**

Il existe des documents internes, c'est certain, j'ai fait des notes de service à profusion, mais...

4720 **M. MARIO DESBIENS :**

Donc, c'est peut-être pour les industries. Est-ce que la Ville de Hull pourrait remettre les comptages dont ils nous ont parlé tout à l'heure pour... à la ligne écran de la Montagne...

4725 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui.

M. MARIO DESBIENS :

4730 ... et l'ensemble des comptages qui...

LE PRÉSIDENT :

4735

Oui, monsieur Roy, vous me les déposerez, s'il vous plaît.

M. MARIO DESBIENS :

4740

Alors, bon, la question sur les camions est résolue.

LE PRÉSIDENT :

4745

Je pense qu'on en a discuté pas mal!

M. MARIO DESBIENS :

4750

Oui, c'est ça, c'est ça. Il y aurait peut-être une question plus générale, mais très générale, donc je ne sais pas si ce serait le moment de la poser. Je la pose, puis si vous pensez que ça exigera une réponse trop longue, on pourra remettre ça à demain, je suis disponible, moi, demain après-midi pour revenir pour la question.

LE PRÉSIDENT :

4755

Posez la question.

M. MARIO DESBIENS :

4760

D'accord. Alors, dans le rapport, dans le PR-3, on lit en pages 34-35 :

Les rapports débit-capacité enregistrés en 87 et 91 indiquent que la capacité est presque atteinte aux lignes écran rivières Gatineau, des Outaouais, chemin de la Montagne et île de Hull.

4765

On poursuit en disant que :

McConnell-Laramée est nécessaire pour faciliter le déplacement vers le centre de Hull, là où se concentre la majeure partie des emplois du territoire de la CUO et vers la municipalité d'Ottawa-Carlton X MROC X où travaillent 50 000 résidents de l'Outaouais.

4770

On mentionne aussi dans le PR-8.6, à la page 9, au dernier paragraphe, que :

La ligne écran de la rivière des Outaouais inclut les ponts McDonald-Cartier, Alexandra, du Portage, Chaudière et Champlain.

4775

Le pont Champlain, c'est celui qui se trouve plus proche d'Aylmer...

LE PRÉSIDENT :

4780 Oui.

M. MARIO DESBIENS :

4785 ... donc, on peut l'exclure d'une certaine façon par rapport au problème qui se pose pour nous, McConnell X Laramée ne va pas vraiment vers le pont Champlain, mais va plutôt vers le centre-ville de Hull et pour desservir une destination qui est le centre-ville de Hull et le centre-ville d'Ottawa, qui est tout juste de l'autre côté de la rivière.

4790 Si on fait abstraction de la rivière, on est dans un très gros centre-ville et c'est à peu près la situation dans laquelle on se trouve. Alors, sur la ligne écran de la rivière des Outaouais, on nous dit que les ratios X et là, je n'ai pas trop bien compris, toujours en page 23 du même document, au paragraphe 6, que:

4795 *Les ratios entre les débit affectés et les comptages de circulation varient entre 0.94 et 1.13, tandis que sur l'ensemble de la ligne...*

- bon, ça c'est peut-être la donnée la plus importante -
... ce ratio est de 1.01.

4800 Donc, si je comprends bien la notion de ratio, ça veut dire qu'on a le débit maximal, c'est là que ça ne peut pas être plus élevé, c'est là que la route est le plus rentable, dans le fond. Par rapport à son utilisation, on l'utilise à sa capacité maximum. Est-ce que c'est juste ou...

LE PRÉSIDENT :

4805 On va vérifier...

M. MARIO DESBIENS :

4810 On verra tout à l'heure, d'accord.

LE PRÉSIDENT :

4815 On va vérifier l'interprétation que vous donnez. Pouvez-vous nous donner la signification de ces ratios 0.94, 1.13, 1.01, qu'on comprenne.

M. MARIO DESBIENS :

4820 Ou je peux peut-être poursuivre ma question, parce qu'elle est plus globale puis on pourra...

LE PRÉSIDENT :

4825 Bien, finissez-la dans ce cas-là.

M. MARIO DESBIENS :

4830 Je m'excuse. Oui, d'accord. Alors...

LE PRÉSIDENT :

C'est parce que vous interprétez...

4835 **M. MARIO DESBIENS :**

Oui, disons que je vais...

LE PRÉSIDENT :

4840 ... le document d'une certaine manière.

M. MARIO DESBIENS :

4845 ... tout simplement poser ma question...

LE PRÉSIDENT :

4850 Supposons que votre interprétation est la bonne; si elle ne l'est pas, on la corrigera.

M. MARIO DESBIENS :

4855 D'accord. Alors, en ce qui a trait à la ligne écran du chemin de la Montagne, les ratios débit simulés observés sont de 0.91 pour le boulevard Saint-Raymond et de 1.04 pour le boulevard Taché, donc de 0.95 pour le total de la ligne écran.

4860 Donc, en résumé, de 1.01 pour la ligne écran de la rivière des Outaouais, donc ce qui donne à Ottawa, c'est là qu'est la ligne écran pour aller à Ottawa, on est à une capacité maximale, je crois, et pour arriver vers le coeur de la ville de Hull, on est à presque aussi une capacité maximale. Qu'est-ce qu'il y a entre les deux, c'est le bassin de la ville de Hull.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

4865

M. MARIO DESBIENS :

Donc, c'est le bassin récepteur puis, de chaque côté, on a des afflux de véhicules. On ajoute, pour terminer dans cette section-là, puis ensuite j'exposerai ma question, en page 53 du même document, au paragraphe 3, que :

4870

Le prolongement de l'axe...

- on en a parlé un petit peu ce soir -

... McConnell-Laramée n'a pas pour effet d'induire un nouveau trafic.

4875

Oui, ça ne crée pas des voitures, ça n'amène pas du monde nouveau en ville pour le moment, au moment de son ouverture.

Le trafic que l'on retrouve sur cet axe est enfin un trafic dévié des axes Saint-Raymond et Taché, tout au plus le nouvel axe pourrait favoriser un développement plus rapide de l'ouest de la région.

4880

C'est ce dont on a parlé tout à l'heure. Alors, ma question est la suivante: si on regarde ce document, toujours le même document, à la figure 3.8, c'est tout juste après la page 23, ça donne 24, 25, on s'aperçoit que le lieu principal vers lequel converge l'ensemble des véhicules, c'est le pont McDonald-Cartier, le pont Alexandra, le pont du Portage, le pont Chaudière. Une certaine partie des véhicules traverse au pont Champlain, mais la ligne écran, elle est un petit peu plus bas, je crois, si je ne me trompe pas, oui, à la Montagne. Donc, à la ligne écran de la Montagne le pont Champlain n'est plus présent. Il est inclut dans la ligne écran de la rivière des Outaouais, mais parce qu'il est d'une capacité de 1, on pourrait dire qu'à la limite, ça n'affectera pas le ratio.

4885

4890

Si on augmente, si on ouvre une nouvelle voie X et c'est ça ma question X si on ouvre une nouvelle voie, là on suppose que les gens vont se répartir dans la même durée de temps, mais c'est comme si on ouvrait le robinet un petit peu plus, parce que là ils sont au maximum de ce qu'ils peuvent donner, donc ils accumulent du retard dans le temps, ils ralentissent.

4895

Là, on crée une nouvelle voie, il arrive plus de véhicules au centre-ville. Quelle est la capacité d'absorption du centre-ville? On sait que pour traverser de l'autre côté pour aller à Ottawa, les ponts sont pleins puisqu'on est à un ratio de 1, si je comprends bien, puis là, on arrive avec des nouveaux véhicules.

4900

Je m'excuse, j'ai oublié le nom du représentant de la Ville de Hull, il nous a dit tout à l'heure que le réflexe, c'est d'utiliser les rues locales pour se rebattre vers les collectives quand

4905 ça bloque, les gens ont tendance à faire ça. Donc, quelle est la capacité en termes de destination d'absorber une certaine quantité de véhicules? C'est comme un... pour faire une image, là...

LE PRÉSIDENT :

4910

L'hypothèse derrière votre question, c'est qu'on déplace le bouchon mais on ne solutionne pas le bouchon.

M. MARIO DESBIENS :

4915

Oui, c'est ça. Est-ce que le bassin est capable d'absorber cette quantité supplémentaire de véhicules qui arriverait à l'heure...

LE PRÉSIDENT :

4920

Donc, si on amène plus rapidement les voitures au centre de Hull, est-ce que ces voitures-là stationnent au centre de Hull ou...

M. MARIO DESBIENS :

4925

C'est ça, ou on le déplace.

LE PRÉSIDENT :

4930

... est-ce qu'on déplace le bouchon sur les ponts.

M. MARIO DESBIENS :

Exactement.

4935

LE PRÉSIDENT :

On se comprend.

4940

M. MARIO DESBIENS :

Le nombre de places de stationnement et aussi la vitesse à laquelle les véhicules peuvent circuler à Hull le matin, parce que quand on arrive dans un stationnement...

4945

LE PRÉSIDENT :

On va aller vérifier la réponse du Ministère à cette question-hypothèse.

4950

M. JORDAN BELOVSKI :

On a fait un petit calcul qui peut répondre jusqu'à un certain point à cette question. Alors, ce qu'on a essayé de trouver, ce serait quoi l'impact de l'ouverture du lien McConnell X Laramée sur les ponts et, suite à ces calculs, on peut voir que sur le pont McDonald-Cartier, l'impact, il est un petit peu plus au nord, l'achalandage provient surtout de l'autoroute 5, alors il n'y a pas un impact. L'impact est surtout sur les trois ponts, le pont Chaudière, le pont du Portage et le pont Alexandra.

4955

Alors, on a regardé quelle est la situation actuelle, qu'est-ce qui peut se passer à l'ouverture avec l'aménagement et la redistribution de la circulation... je m'excuse, je regarde...

4960

LE PRÉSIDENT :

Non, non, regardez-le, ça me fait rien, juste parler dans le micro pour qu'on vous entende.

4965

M. JORDAN BELOVSKI :

C'est ça, exactement, parce que mon microphone est comme ça. En tout cas. La répartition, le changement qui se produit à l'ouverture, effectivement, on augmente l'achalandage sur le pont Alexandra significativement par rapport au débit actuel, mais on doit noter que le pont Alexandra, quand même, c'est un petit pont et il n'y a pas beaucoup de débit là.

4970

Alors, c'est pour ça qu'au point de vue pourcentage, c'est haut, mais c'est pas beaucoup de débit sur le pont. Alors, il y a une augmentation sur le pont Alexandra et il y a une diminution presque négligeable sur le pont du Portage, et le pont Chaudière reste inchangé.

4975

Alors, suivant cette répartition, ce qui appert logiquement, c'est que la plupart des gens qui veulent se rendre au centre-ville de Hull, c'est le même nombre de gens. On ne peut pas les voir au pont, ils ne seront pas au pont...

4980

LE PRÉSIDENT :

4985 Non.

M. JORDAN BELOVSKI :

4990 ... mais sur la traverse des ponts, McConnell X Laramée amène les gens directement à Alexandra, voilà pourquoi il y a une augmentation, et c'est les gens qui utilisent le pont du Portage, qui vont se déplacer probablement vers Alexandra.

4995 On doit toujours mentionner que ce sont des débits, encore suite à certaines hypothèses qu'on a posées, ce ne sont pas des débits réels parce qu'on n'a pas des comptages réels sur le corridor, mais ce sont les meilleures données qu'on peut analyser.

LE PRÉSIDENT :

5000 Mais est-ce que le pont Chaudière, le pont du Portage, le pont Alexandra, sont actuellement saturés?

M. JORDAN BELOVSKI :

5005 Ils le sont, mais je peux, si vous voulez voir les chiffres qui sont le pont du Portage, par exemple, qui est saturé avec, bon, je peux dire dans la direction de la pointe, disons le matin vers Ottawa, présentement il y a 2700 véhicules, j'arrondis, et puis ça va tomber à 2670. Alors, c'est un pourcentage négligeable.

5010 Le pont Alexandra, qui est le matin de 800 véhicules en direction d'Ottawa va monter à 900, alors c'est une augmentation. Moi, je dirais que les 100 véhicules du pont du Portage vont aller à Alexandra dans l'heure de pointe.

5015 Il y a juste une redistribution, il n'y a rien qui se passe au pont, il n'y a rien qui change. Pour le pont Alexandra, je ne pense pas que le bouchon va être significatif par rapport à ce qu'il est avec cette redistribution, parce qu'on ajoute quelques véhicules de plus et ça peut déplacer l'heure de pointe de quelques minutes. Mais à part ça, le pont du Portage reste pareil, le pont Chaudière reste pareil, la redistribution n'a pas un effet sur les ponts.

5020 Et les gens, probablement l'effet c'est sur la possibilité des gens de se rendre plus vite au centre-ville de Hull, qu'on ne peut pas avoir les comptages exacts pour dire quel est l'effet sur le centre-ville comme tel, sur les rues locales, disons sur Alexandre-Taché, auprès du centre-ville.

5025 **LE PRÉSIDENT :**

Ça veut dire qu'à votre avis, l'essentiel du trafic qui emprunterait Laramée est un trafic qui s'en va au centre-ville de Hull d'abord.

5030 **M. JORDAN BELOVSKI :**

5035 Non, pas au contraire, jusqu'à un certain point c'est correct, la grande partie, mais comme vous voyez pour l'heure de pointe, on ne parle pas de DJMA ici, de débits toute la journée, mais pour l'heure de pointe, le matin ou le soir, on a les deux. C'est quand même, il y a une répartition, on voit la répartition. Les gens vont se déplacer un petit peu plus vers le pont Alexandra parce que ça, c'est le chemin le plus court. C'est en face du nouveau lien, le pont Alexandra.

5040 Et probablement la destination de tous ces gens-là c'est, je ne sais pas, la Colline parlementaire ou Ottawa, mais pour eux, ça va être plus facile de se rendre à travers en utilisant le chemin McConnell X Laramée, dépendamment de l'origine, que de se rendre sur Alexandre-Taché et chercher le pont du Portage.

5045 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez des données sur les temps d'attente? Quand vous parlez de bouchons le matin -- moi je suis quelqu'un de la région de Montréal, on me dit de temps en temps, le matin: le bouchon pour le pont Jacques-Cartier, c'est 40 minutes, c'est 30 minutes à tel endroit, sur l'autoroute des Laurentides, c'est... Bon.

5050 Est-ce que vous avez des données c'est quoi le ralentissement actuel du trafic aux heures de pointe le matin ou l'après-midi? La moyenne de ralentissement, c'est quoi?

5055 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Moi, je demanderais à la Ville, nous on n'a pas ces données. Ces données à Montréal, effectivement, ça change chaque jour...

5060 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui.

5065 **M. JORDAN BELOVSKI :**

... vous avez un matin 10 minutes...

LE PRÉSIDENT :

S'il y a une tempête de neige, on le sait, oui!

5070

M. JORDAN BELOVSKI :

Bon, alors je ne sais pas jusqu'à quel point elles sont pertinentes parce que ça dépend beaucoup des conditions climatiques, elles sont très différentes. Moi aussi, je suis quelqu'un qui traverse à Montréal chaque jour les ponts et je sais, moi je suis le pont Jacques-Cartier, alors je peux vous dire que des fois, ça me prend 10 minutes, des fois ça me prend 40 minutes, même disons quand il y a beau temps, je ne sais pas pourquoi des fois il n'y a pas de trafic.

5075

J'essaie X je m'estime quand même spécialiste dans le domaine X j'essaie de trouver une réponse, premièrement, le vendredi c'est presque vide, est-ce que les gens ne travaillent plus le vendredi? Je ne peux pas répondre, mais les ponts c'est vraiment beaucoup plus vide le vendredi que le reste de la semaine, puis il y a des jours de la semaine que c'est bouchonné, mais c'est incroyable, et la semaine prochaine, le même jour, ça va très bien.

5080

Alors, jusqu'à quel point ça peut nous donner une idée générale ou une idée réelle de ce qui se passe sur les ponts, c'est pas mal, je dirais, aléatoire. C'est difficile, même si on a, la moyenne ne peut pas nous dire grand-chose. C'est un petit peu comme le bruit de 24 heures, là.

5085

LE PRÉSIDENT :

Mais quand vous nous dites que sur l'horizon, on est à 0.95 ou on est à 1.1, on veut dire quoi? On veut dire qu'on a atteint la capacité, vous dites, au niveau de service 1?

5090

M. JORDAN BELOVSKI :

Exactement, ce sont des données qui proviennent du fameux logiciel EMME 2, dont je vous ai parlé tantôt et c'est très macroscopique, on doit tenir compte de ça. Ça c'est pas... les autres logiciels que nous on utilise comme HCS, comme Transit, comme Synchro, ce sont des logiciels microscopiques, ça prend quelques intersections. Ça peut prendre un réseau plus important, puis on peut déterminer à chaque virage, à chaque direction, à chaque mouvement le niveau de service, la capacité. Et avec le modèle EMME 2 qui traite, comme je l'ai dit, soit disons la ville au complet, on ne peut pas y aller avec un fichier, un modèle qui peut nous donner des données très précises pour chaque intersection ou pour chaque mouvement.

5100

Voilà pourquoi les out-put de ce logiciel sont ce type d'analyse de la capacité, ce qui veut dire quand il atteint 1, 1 c'est la capacité maximale de la route. Au-dessous de 1, on est presque à capacité et il y a le 0.90, 0,91 ou 1 point quelque chose, alors il y a un ralentissement et on peut s'attendre à des ralentissements à cet endroit-là où on a dépassé de peu la capacité.

5105

M. MARIO DESBIENS :

5110

5115 Donc, ça va pour ça, je comprends bien, mais le sens de ma question, je sais bien qu'il n'y aura pas de véhicules supplémentaires qui vont arriver au centre-ville, mais il va y avoir plus de véhicules qui vont arriver dans le même instant au centre-ville parce qu'ils vont avoir des voies. Donc, il va y avoir une augmentation... la durée de déplacement des véhicules va diminuer, mais le nombre de véhicules va augmenter au centre-ville le matin.

5120 C'est cet espace-là, est-ce qu'il va être, à un moment donné, saturé, lui, l'espace au centre-ville pour que ces véhicules circulent. C'est quoi la capacité du centre-ville. Autrement dit, on pourrait établir un rayon avec le pont Alexandra, le pont des Chaudières...

LE PRÉSIDENT :

5125 Le pont du Portage.

M. MARIO DESBIENS :

5130 ... du Portage...

LE PRÉSIDENT :

Le pont Chaudière.

5135 **M. MARIO DESBIENS :**

... voilà, voilà.

LE PRÉSIDENT :

5140 Ou la capacité pour les parkings d'absorber...

M. MARIO DESBIENS :

5145 D'absorber l'emploi, l'emploi avec les édifices fédéraux, Scott Paper, la Ville de Hull, la CUO, le Musée des civilisations et E.B. Eddy.

LE PRÉSIDENT :

5150

Est-ce que votre modèle est capable aussi de prédire si les gens, si la masse d'autos arrive plus rapidement au centre-ville, est-ce que votre modèle possède des informations pour prédire le temps...

5155

M. MARIO DESBIENS :

Si le gain de temps qu'on va gagner va être perdu rendu au centre-ville.

LE PRÉSIDENT :

5160

Oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

5165

Moi, ce que je peux dire premièrement, même si je prétends connaître plusieurs logiciels en circulation assez bien, celui-là je ne le connais pas, et notre compagnie Tecsumt, qui est le consultant du Ministère pour le projet McConnell X Laramée, ne possède pas ce logiciel.

5170

L'autre élément que je peux vous dire, c'est qu'il y a juste quelques personnes qui peuvent modéliser et travailler avec ce logiciel, et c'est la firme Roche Deluc qui le possède et c'est la firme Roche Deluc qui a, en collaboration avec notre firme, a effectué l'étude en 99 et qui a utilisé le logiciel.

5175

Alors, jusqu'à quel point on peut y aller en précision avec le modèle, comme je vous dis, c'est très macroscopique. Je ne pense pas qu'on peut rentrer dans le modèle, disons dans le centre-ville il y a quelques stationnements qui existent, pour savoir, pour amener les véhicules à ces endroits particuliers, pour voir quel est l'impact. Ça devient assez microscopique.

5180

De là, probablement la solution est de se tourner vers les autres logiciels que nous possédons, mais ça demande une étude très exhaustive et assez ponctuelle, et c'est une étude assez importante, quelque chose de très spécial.

5185

Maintenant, la question probablement qu'on doit se poser, c'est qu'est-ce qu'elle peut nous donner, cette étude-là, une fois qu'on connaît les délais dans le centre-ville de Hull. Mais on ne l'a pas fait, si c'est ça la question.

LE PRÉSIDENT :

5190

Alors, monsieur, vous avez une question sans réponse, je pense. On ne peut pas répondre à cette question-là. Ça va?

M. MARIO DESBIENS :

D'accord, oui. C'est bien.

5195

LE PRÉSIDENT :

Si vous êtes d'accord, on va conclure pour ce soir.

5200

M. MARIO DESBIENS :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

5205

Merci.

Alors, madame Desloges, on vous remercie d'avoir cédé votre place, on vous réentendra demain après-midi, alors venez. Je rappelle que demain soir, il y aura une discussion sur la sécurité et je demanderai à un représentant de la commission scolaire de nous faire un bref portrait de l'utilisation des écoles et de ce qu'ils savent sur la présence des jeunes dans le quartier, et jeudi soir, nous aurons un échange sur les questions relatives au bruit.

5210

Alors, bonne nuit pour ce qu'il en reste et à demain, 14 h. Merci.

5215

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.

5220

5225

ET J'AI SIGNÉ:

5230

LISE MAISONNEUVE, s.o.