

**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 4

Séance tenue le 21 mars 2001, à 14 h
Église Saint-Jean-Bosco
20, rue Booth
Hull

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 21 MARS 2001	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	2
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
STÉPHANE RENAUD	6
MARIETTE FOREST	23
REPRISE DE LA SÉANCE	48
PAUL-ÉMILE LEBLANC.....	48
MADELEINE DESLOGES.....	67
CLAUDE MORISSET	82
ANNA SCHEER.....	93
REPRISE DE LA SÉANCE	103
STÉPHANE ROBERGE	104

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Reprise de l'audience publique sur l'axe McConnell X Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne.

Alors, bonjour à chacun et chacune d'entre vous. Je rappelle que dans le processus
actuel, nous examinons le projet mis de l'avant par le ministère des Transports du Québec;
10 vous êtes donc invités à venir poser des questions, vous adressez vos questions à la Commission et la Commission s'assure que des réponses soient données.

Quand on dit qu'une réponse vous est donnée, ça ne veut pas dire que la réponse va
vous satisfaire, mais ça veut dire que dans le champ des connaissances et des expertises, une
15 réponse a été donnée. Le niveau de satisfaction et la communication de la réponse, c'est deux choses différentes.

Sont présents dans l'audience, évidemment, les experts du promoteur qui vous ont déjà
été présentés, et à la table ici des experts d'autres ministères, cet après-midi le ministère de
20 l'Environnement, de Transports Canada et de la Commission de la capitale nationale, mais il y a aussi dans l'assemblée d'autres experts et quand on aura révisé nos manières de procéder, on se demande si on a bien mis à profit toutes les expertises dans l'assemblée.

Alors, s'il y a des experts des ministères qui, sur un sujet, s'aperçoivent qu'ils pourraient
25 contribuer à la connaissance et à la richesse de l'expérience, vous me faites signe. Parce que d'habitude, les experts sont toujours d'un seul côté, alors j'ai l'habitude de regarder juste là. Mais par exemple, présents dans l'assemblée aujourd'hui il y a quelqu'un de la Communauté urbaine de l'Outaouais, monsieur Daniel Le Pape qui est présent; il y a madame Carole Légaré et monsieur Louis-Marie Poissant du ministère de la Santé; du ministère de la Sécurité publique,
30 madame Danièle Meilleur; de la Société faune et parcs, monsieur Jean Provost et monsieur Daniel St-Hilaire.

Cet après-midi, la Société des transports, monsieur Carmel Dufour, et ce soir,
monsieur Pierre Tanguay de la Ville de Hull. Et ce soir, compte tenu de la discussion
35 thématique que nous tiendrons sur la sécurité, les experts présents à la table ne seront pas les mêmes, il y aura des mutations de personnes pour rendre plus faciles les échanges.

Alors, avant d'accueillir les premières personnes qui pourront venir poser des questions,
je voudrais vérifier quelques remises de documents.

40 Alors, monsieur Dubé de la Commission de la capitale nationale, vous nous aviez promis quelques documents, je pense qu'il y en a un qui a été déjà remis, alors expliquez-moi ce que c'est.

45 **M. PIERRE DUBÉ :**

Monsieur le président, tel que vous nous l'aviez demandé, alors j'ai déposé à l'arrière la *Loi sur la capitale nationale*; j'ai également déposé divers documents relatifs à la planification pour le coeur de la capitale, qui s'ajoutent à ceux que j'ai déjà déposés.

50

LE PRÉSIDENT :

Oui.

55 **M. PIERRE DUBÉ :**

Des brochures explicatives sur nos processus d'approbation, d'utilisation du sol et de design; un document explicatif sur notre procédure d'évaluation environnementale et un document explicatif sur l'ensemble du dossier Planification que mène la Commission de la capitale nationale.

60

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous nous aviez promis aussi la caractérisation, je pense?

65

M. PIERRE DUBÉ :

Oui, elle est déjà sur la table à l'arrière.

70 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

M. PIERRE DUBÉ :

75

Également, on a déposé l'étude de circulation qui a été complétée en juillet 2000.

LE PRÉSIDENT :

80

Très bien.

M. PIERRE DUBÉ :

85 Je vous ai également remis, à vous et à vos commissaires adjoints, une carte qui est la carte de la région de la capitale nationale. C'est la carte la plus complète qu'on a en ce moment et qui est normalement vendue, mais je vous la remets à titre gracieux.

LE PRÉSIDENT :

90

Alors, nous donnerons le coût de la carte à des oeuvres de charité pour éviter tout trafic d'influence.

M. PIERRE DUBÉ :

95

Si vous permettez, j'aurais juste un autre commentaire.

LE PRÉSIDENT :

100

Oui.

M. PIERRE DUBÉ :

105

Il y a encore trois documents qui sont sous impression et qui, j'espère, seront complétés pour demain. Si tel n'était pas le cas, on vous les fera parvenir à vos bureaux à Québec.

LE PRÉSIDENT :

110

Merci.

M. PIERRE DUBÉ :

Merci.

115

LE PRÉSIDENT :

Alors, ministère de l'Environnement, vous avez aussi quelques documents à déposer, je crois.

120

M. MICHEL MAILHOT :

Oui, monsieur le président. Tel que mentionné hier, il a été question d'une fiche qui concernait les milieux humides, donc c'est une fiche qui s'intitule *Fiche générale A X L'importance écologique des milieux hydriques, humides et riverains*.

125

130 Ensuite j'ai aussi déposé, mais seulement en cinq copies, parce que c'est les cinq dernières copies qui nous restent, c'est en réimpression et, malheureusement, on ne les a pas encore, ça s'intitule *Cadre d'orientation en vue d'une stratégie québécoise X Les aires protégées au Québec, une garantie pour l'avenir*.

135 Et aussi, un petit document qui s'intitule *Les aires protégées au Québec, une garantie pour l'avenir*, qui est un petit texte de quelques pages qui provient du site Internet du ministère de l'Environnement. D'ailleurs, j'inviterais X mais sans doute que les gens sont au courant, là X sur le site Internet du ministère de l'Environnement qui est **www.menv.gouv.qc.ca**; il y a amplement d'informations sur notamment les aires protégées au Québec ou la biodiversité, etc.

LE PRÉSIDENT :

140 Merci.

La Ville de Hull nous avait promis le comptable sur la ligne écran; est-ce que c'est fait?

M. PIERRE TANGUAY :

145 Je suis Pierre Tanguay, directeur du Service d'urbanisme de la Ville de Hull, le représentant cet après-midi. Cette information que vous avez demandée, on m'a mentionné qu'elle vous serait déposée ce soir.

LE PRÉSIDENT :

150 Très bien, merci.

Du côté du ministère des Transports, il était question d'une étude d'origine-destination. Est-ce que le document est prêt?

M. PIERRE LAFLAMME :

155 Je n'ai pas la liste des documents actuellement, certains sont sous impression...

LE PRÉSIDENT :

160 D'accord.

M. PIERRE LAFLAMME :

165 ... d'autres sont à vérifier ou à établir, à présenter peut-être ultérieurement demain, je vais vous informer ultérieurement durant la journée.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

170

M. PIERRE LAFLAMME :

Ceux qu'on va déposer, il y avait la gestion de la demande, l'étude; il y avait des estimations de coûts du projet...

175

LE PRÉSIDENT :

La ventilation de coûts, oui.

180

M. PIERRE LAFLAMME :

... la ventilation; il y avait les comptages de camions...

LE PRÉSIDENT :

185

Piétons?

M. PIERRE LAFLAMME :

190

... et comptages piétons aussi.

LE PRÉSIDENT :

Comptages piétons, oui. Très bien, merci.

195

Alors, monsieur Dickey, excusez-moi, je ne vous ai pas vu.

M. RÉGENT DICKEY :

Oui, monsieur le président, il y a une question hier qui avait été posée au Ministère...

200

LE PRÉSIDENT :

Oui.

205

M. RÉGENT DICKEY :

210 ... sur le bruit. La réponse avait été non, mais j'étais pour vérifier au Ministère pour m'assurer que c'était bien non et la réponse reste toujours non, il n'y a aucune norme au niveau des bruits de circulation routière chez nous.

LE PRÉSIDENT :

215 Au ministère des Transports.

M. RÉGENT DICKEY :

Au ministère des Transports.

220 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci.

225 Alors, j'invite monsieur Stéphane Renaud, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Renaud. Vous allez bien?

M. STÉPHANE RENAUD :

Je le sais pas!

230 **LE PRÉSIDENT :**

Non? Bon! Alors hier, vous m'avez posé deux questions, est-ce que ce sont les mêmes deux questions que vous me ramenez?

235 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Non, moi...

LE PRÉSIDENT :

240 Non?

M. STÉPHANE RENAUD :

245 ... c'est comme vous avez dit, on vient poser des questions.

LE PRÉSIDENT :

250 Vous, vous posez les questions, les réponses viennent ailleurs, c'est correct. Oui?

M. STÉPHANE RENAUD :

255 J'ai vérifié quelque chose, là, c'était une rumeur qui est apparue comme ça, c'est par rapport à une firme d'architectes qui a eu le feu vert de Québec pour faire les plans et devis pour un nouveau centre de réadaptation pour les gens accidentés et les handicapés à autonomie réduite.

260 Là, c'est seulement ça qui a été vraiment confirmé, j'ai essayé d'appeler le directeur, Jean-Pierre Blais, mais son répondeur automatique a bien mentionné qu'aujourd'hui puis demain, il ne sera pas ici. Il a bien mentionné la journée et la date.

265 Là, justement, j'aimerais vous porter attention face à ça, c'est au 325, Laramée, il y a une institution qui fabrique des prothèses pour les amputés. Elle concentre tous les services du gouvernement dans la région de l'Outaouais pour réparer une crevaillon sur une roue d'une chaise roulante, par exemple.

270 L'endroit est un service de réadaptation autant pour les accidentés de la route, les diabétiques amputés ou bien les enfants paraplégiques de naissance.

LE PRÉSIDENT :

Oui?

275 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Je ne sais pas si vous savez où se situe le 325, Laramée?

LE PRÉSIDENT :

280 À peu près, oui.

M. STÉPHANE RENAUD :

285 Il y a une école juste à côté.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

290

M. STÉPHANE RENAUD :

Des gens se déplacent de Maniwaki, Fort-Coulonge.

295 **LE PRÉSIDENT :**

Mais quel est le sens de votre question?

300 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Bien, c'est un... il faudrait que je développe la question...

LE PRÉSIDENT :

305 Non, mais si c'est une question sur la sécurité, ce soir nous allons discuter des problèmes de sécurité complètement.

M. STÉPHANE RENAUD :

310 Bien, c'est plutôt une espèce de hasard suspect que j'ai remarqué, dans le sens de la disponibilité pour les handicapés de venir ici aujourd'hui, par exemple. Je pourrais vous en parler? Je sais que vous avez dit qu'il y avait, dans les documents, une rampe d'accès disponible?

315 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Vous voulez me parler de l'accessibilité des handicapés à la présente audience?

M. STÉPHANE RENAUD :

320

Bien, c'est que tout est global dans une question.

LE PRÉSIDENT :

325 Oui, je comprends, mais...

M. STÉPHANE RENAUD :

330

O.K., c'est parce qu'il y a eu monsieur Bonhomme...

LE PRÉSIDENT :

Il a un nom de famille qui s'appelle * Bonhomme +.

335

M. STÉPHANE RENAUD :

Oui, Claude Bonhomme...

340

LE PRÉSIDENT :

Claude Bonhomme, oui.

M. STÉPHANE RENAUD :

345

... qui était un échevin qui était ici, là, à la première réunion lundi.

LE PRÉSIDENT :

350

Oui.

M. STÉPHANE RENAUD :

355

J'ai cru entendre qu'il a donné une accessibilité aux gens qu'ils pouvaient se stationner ici.

LE PRÉSIDENT :

360

Oui.

M. STÉPHANE RENAUD :

365

Je tiens à vous faire remarquer que Claude Bonhomme est aussi membre du comité, il siège pour ce qui est des transports adaptés aussi.

LE PRÉSIDENT :

370

Oui.

M. STÉPHANE RENAUD :

Vous savez, pour un handicapé, venir ici, ça demande pour lui de réserver de 48 heures à 72 heures en avance...

375 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

380 **M. STÉPHANE RENAUD :**

... puis dans leur documentation, c'est pas sûr, ils ne garantissent pas vraiment le service.

385 **LE PRÉSIDENT :**

Je comprends.

M. STÉPHANE RENAUD :

390 Il faut qu'ils déboursent quatre dollars et vingt (4,20 \$) pour se rendre ici. Moi, c'est pour vous mentionner que je trouve ça bizarre que lui, qui a autant de pouvoir, n'a pas pu exercer son pouvoir pour rendre l'accessibilité aux handicapés pour venir ici.

LE PRÉSIDENT :

395

Donc, c'est une remarque sur l'accessibilité de l'audience que vous êtes en train de me faire.

M. STÉPHANE RENAUD :

400

Et aussi de vous faire remarquer que je ne le sais plus très bien, de mémoire, mais vous avez comme discuté de la nouvelle comme étant... comme je l'ai vu, je crois, partir faire un appel téléphonique et vous avez annoncé après la bonne nouvelle comme quoi qu'on pouvait se stationner ici.

405

LE PRÉSIDENT :

Oui.

410 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Bien moi, c'est juste pour vous faire remarquer qu'en quelque part, lui il pouvait savoir dans sa position qu'il siégeait, qu'il rendait l'accessibilité seulement aux gens qui avaient des voitures...

415

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

420 **M. STÉPHANE RENAUD :**

... mais pas pour ceux qui sont en chaise roulante.

425 **LE PRÉSIDENT :**

On va le remercier pour l'accès qu'il a amélioré pour les gens qui viennent en auto et pour l'autre, bien, il y a quelque chose qui n'avait pas été fait. Si on y avait pensé à plus long terme, on aurait peut-être pu améliorer le service là-dessus aussi.

430 **M. STÉPHANE RENAUD :**

O.K., mais je tiens à vous faire remarquer qu'il y a une synchronicité de hasards du fait que tous les services sont concentrés au 325, Laramée face à ça. Si vous me permettez peut-être de regarder mon document, là, mieux et développer un petit peu plus la question...

435

LE PRÉSIDENT :

Je ne vous le permettrai pas parce que là, vous allez me sortir de mon projet d'audience.

440 **M. STÉPHANE RENAUD :**

O.K.

445 **LE PRÉSIDENT :**

Mais j'ai pris votre remarque et j'en tiens compte. Et c'est une chose à laquelle on essaie d'être sensible et on ne l'a pas été suffisamment...

450 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Exact.

LE PRÉSIDENT :

455 ... et dans d'autres audiences, on sera encore plus attentif à ça.

M. STÉPHANE RENAUD :

460 Surtout, là, du fait que Claude Bonhomme siège en ce moment, puis que moi, je
trouve ça dommage que des gens qui pourraient être drôlement concernés du fait que ça fait
déjà longtemps que cet endroit-là est construit là, puis que ça ne veut pas dire que
nécessairement, le gouvernement va s'engager à développer les budgets pour déplacer
l'institution après la construction de l'axe Laramée.

465

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

470

M. STÉPHANE RENAUD :

C'est ça mon point fort là-dedans, en espérant que les gouvernements tiennent leurs
promesses, O.K. Puis aussi, je tiens à vous faire remarquer une autre chose par rapport...

475

LE PRÉSIDENT :

On va juste aller vérifier ça, voulez-vous?

480

M. STÉPHANE RENAUD :

O.K. Oui.

LE PRÉSIDENT :

485

Je vais juste demander au promoteur: est-ce que vous connaissez la nature des
opérations du 325, Laramée et est-ce que dans l'hypothèse où le projet serait réalisé, est-ce
qu'il y a des mesures de mitigation particulières ou est-ce qu'il y a un réseau de support qui peut
être donné par rapport aux inconvénients que créerait l'établissement du projet, pour les gens
qui sont au 325, Laramée.

490

M. PIERRE LAFLAMME :

495

Bien, monsieur le président, on est au courant de l'établissement. On a prévu, pour les
mouvements piétonniers, si on peut dire, on a prévu près des carrefours giratoires, dans
l'ensemble toujours du côté est, on a prévu des traverses pour piétons avec des feux, avec des
signaux sonores pour les handicapés, avec des minuteries aussi pour voir le temps qui reste à
s'écouler pour traverser. Il y a d'autres mesures, comme des passages éclairés avec un
éclairage différent pour la nuit. On a, disons, aussi pensé à des passages surélevés. Mais ça,
ce sont toutes des options qui vont être définies lorsqu'on va être rendu à la conception définitive,
puis on va encore, disons, consulter puis rencontrer ces gens-là à la conception définitive.

500

LE PRÉSIDENT :

505 Est-ce que vous estimez que la réalisation du projet pourrait nuire à la vocation de cette institution-là?

M. PIERRE LAFLAMME :

510 D'aucune façon.

LE PRÉSIDENT :

D'aucune façon.

515 **M. PIERRE LAFLAMME :**

520 Il va toujours y avoir un accès via le boulevard Laramée et via les carrefours giratoires Demontigny et Labelle, et puis qui vont permettre l'accès. Même la rue Laramée, le volume de circulation sur la rue Laramée va baisser considérablement, donc ça va procurer plus d'espaces de stationnement, moins d'encombrement pour ceux qui veulent se rendre comme tel ou se stationner sur la rue Laramée.

LE PRÉSIDENT :

525 Et donc, il n'est pas question que le 325, Laramée soit appelé à déménager de secteur à cause de la présence...

M. PIERRE LAFLAMME :

530 D'aucune façon, là, nous ne voyons pas quel motif pourrait inciter la fermeture de cet établissement.

LE PRÉSIDENT :

535 Si la passerelle prévue était réalisée, c'est proche de ça qu'elle serait située?

M. PIERRE LAFLAMME :

540 Oui, c'est près de ça, c'est vis-à-vis la rue Davies, c'est près de cet endroit-là.

LE PRÉSIDENT :

Merci.
Monsieur?

545

M. STÉPHANE RENAUD :

Bien, je tiens juste à souligner face à ça que définitivement les firmes d'ingénierie ont eu le feu vert pour établir des nouveaux plans dans le secteur du CHRO, de l'hôpital de Hull...

550

LE PRÉSIDENT :

Non, vous ne pouvez pas conclure ça encore.

555

M. STÉPHANE RENAUD :

O.K., non, mais...

LE PRÉSIDENT :

560

Ils font des études...

M. STÉPHANE RENAUD :

565

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... ils n'ont pas eu de feu vert.

570

M. STÉPHANE RENAUD :

C'est ça, mais encore là les handicapés n'ont pas été consultés face à leurs besoins futurs, parce que déjà le 325, Laramée est vraiment vétuste pour donner tout leur programme.

575

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Ça va?

580

M. STÉPHANE RENAUD :

Ai-je droit à une deuxième question?

LE PRÉSIDENT :

585

Dites-moi ça rapidement.

M. STÉPHANE RENAUD :

590 O.K., bien...

M. PIERRE LAFLAMME :

595 Monsieur le président, juste par rapport à la première remarque de monsieur Renaud, il y a eu une rencontre qui a été effectuée le 21 mars de l'an 2000, pour rencontrer l'Association des handicapés visuels pour, justement, connaître leur point de vue à propos des carrefours giratoires versus les intersections avec des feux de circulation, savoir ce qu'ils en pensaient, aussi en même temps on voulait savoir qu'est-ce qui pourrait être amélioré, quels seraient leurs besoins, tout ça, et puis cette association-là préconisait les carrefours giratoires.

600 Au point de vue traverse, c'était plus sécuritaire que de traverser une intersection avec feux de circulation, parce qu'avec feux de circulation, même si c'est un 2 voies, il y a toujours une voie de virage à droite, une voie de virage à gauche pour assurer une meilleure fluidité de la circulation. On est déjà rendu à 4 voies, plus dans l'autre direction 2 voies, ça fait 6 voies à traverser. Ça fait passablement large.

605 Tandis qu'avec les carrefours giratoires, il y a 4 voies, mais les 4 voies se traversent en deux étapes. On traverse 2 voies, il y a un terre-plein d'environ 4 à 5 mètres et puis après ça, on traverse l'autre 2 voies. Et puis les véhicules à l'approche du carrefour ne roulent pas, comme on dit, à une vitesse... peu importe, ils vont toujours rouler à la même vitesse.

610 En tout cas, l'Association des handicapés visuels était très d'accord avec ça, en autant qu'il y ait des signaux. Aussi, on me rapporte aussi le 22 mars, la journée suivante, c'est l'Association des handicapés physiques qui a été rencontrée et tout ça. Le consultant a rencontré ces deux associations-là, ces documents sont...

615

M. JORDAN BELOVSKI :

620 Ça, c'est un compte rendu de réunion.

M. PIERRE LAFLAMME :

Ah! C'est un compte rendu de réunion, des deux réunions du 21 et 22 mars 2000.

625 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Oui? Je vous écoute.

M. STÉPHANE RENAUD :

630 Je n'ai pas le droit de faire de commentaire?

LE PRÉSIDENT :

635 Non, bien là, on a eu une première réponse, ça va.

M. STÉPHANE RENAUD :

640 Oui, c'est bien.

LE PRÉSIDENT :

Correct?

645 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Bien, en fin de compte, moi j'attends toujours, j'ai cherché pour le dépôt du document de toutes les études exhaustives des prises d'échantillonnage et des analyses chimiques pour ce qui est des exhausts de gaz diesel et d'essence ordinaire faites par le laboratoire que je vous ai mentionné à côté de l'aéroport d'Ottawa. J'attends, là, pour savoir si monsieur Dickey...

650 Bien, je comprends que c'est un énorme mégaministère incroyablement gros et complexe, là, Transports Canada, puis je comprends parfaitement bien la possibilité, bien l'ignorance de monsieur Dickey, Régent, face à ce laboratoire-là qui fait ces analyses-là, très exhaustives. Même c'est très impressionnant comme laboratoire.

LE PRÉSIDENT :

660 Vous savez, dans la morale, on distingue toujours l'ignorance coupable de l'ignorance non coupable. Ça, c'est une ignorance non coupable.

M. STÉPHANE RENAUD :

665 Exactement, je suis persuadé qu'il n'était pas...

LE PRÉSIDENT :

C'est une non-connaissance.

670

M. STÉPHANE RENAUD :

Exactement.

675

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Très bien.

M. STÉPHANE RENAUD :

680

Merci.

LE PRÉSIDENT :

685

Merci, monsieur.

M. RÉGENT DICKEY :

Monsieur le président...

690

LE PRÉSIDENT :

Oui, vous êtes mis en cause...

695

M. RÉGENT DICKEY :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

700

... je ne savais pas que votre Ministère était énorme, je suis content de l'apprendre.
Alors...

M. RÉGENT DICKEY :

705

On pourra parler des chiffres un peu plus tard. Effectivement, j'ai été chercher les informations, des bribes d'information au sujet du laboratoire auquel monsieur Renaud fait allusion. C'est une unité mobile qui est, à l'heure actuelle, à l'aéroport de Dorval pour mesurer certaines émanations de gaz dues au transfert de Mirabel à Dorval, sur certaines envolées.

710

J'ai eu une liste des produits de contaminants qui peuvent être mesurés. Il y a une des réponses que je peux dire maintenant, c'est que oui, c'est vrai qu'on peut mesurer des particules de moins de 10 microns, en fait c'est entre 2.5 et 10 microns.

715

Donc, c'est l'information, on m'avait demandé de l'information, c'est l'information que je peux donner maintenant.

Donc, l'unité mobile existe, c'est vrai, mais pas à l'aéroport d'Ottawa, mais bien à l'aéroport de Dorval pour vérifier certaines émanations de gaz diesel.

720

LE PRÉSIDENT :

Mais il n'est pas encore question d'utiliser cette unité mobile-là dans le cas de...

725

M. RÉGENT DICKEY :

Dans le cas du boulevard qui nous préoccupe ici, il y a eu une demande formelle qui a été faite au niveau d'Environnement Canada pour regarder cet aspect-là.

730

Donc, moi, je dois attendre les résultats de cette analyse-là de ces gens-là, à savoir si on doit prendre l'unité mobile, par exemple, ce serait une des options, et d'aller vérifier ça, ou simplement aller voir un consultant pour faire les mêmes études.

LE PRÉSIDENT :

735

Bon, très bien.

Venez vous asseoir, je vous accorde le droit de réagir.

M. STÉPHANE RENAUD :

740

Oui, bien c'est...

LE PRÉSIDENT :

745

C'est une bonne nouvelle qu'il vous donne, là.

M. STÉPHANE RENAUD :

750 Oui, oui, mais moi, ce qui m'a surpris, bien peut-être qu'il y a eu comme confusion, là, c'est il parlait d'une unité mobile, mais je ne sais pas qu'est-ce que ce terme peut inclure, mais moi je parlais d'un bâtiment qui n'était pas nécessairement dans la zone de l'aéroport, mais à part. Peut-être qu'eux autres, le Ministère, peuvent construire un nouveau bâtiment pour parler d'unité mobile et tout le tra-la-la qui s'ensuit.

755

LE PRÉSIDENT :

Non, non, ne vous en faites pas, une unité mobile c'est une unité mobile, ce n'est pas un bâtiment, ça se promène.

760

M. STÉPHANE RENAUD :

Bien, si jamais je vous amène une adresse et un bâtiment de laboratoire qui est déjà actif?

765

LE PRÉSIDENT :

Vous pourrez vérifier auprès de monsieur Dickey, puis il vous dira qu'est-ce que c'est.

770

M. RÉGENT DICKEY :

Là, je crois que le bâtiment dont monsieur Renaud fait allusion, c'est un bâtiment qui appartient à Santé Canada, si c'est ce que monsieur fait allusion.

775

M. STÉPHANE RENAUD :

Ça se peut toujours, parce que ça peut concerner Santé Canada à savoir qu'est-ce que les voitures émanent.

780

LE PRÉSIDENT :

Ça marche?

M. STÉPHANE RENAUD :

785

C'est bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

790

Comme quoi vous voyez que son ignorance est moins grande qu'on pensait.

M. STÉPHANE RENAUD :

795

La mienne peut être aussi forte que la sienne!

LE PRÉSIDENT :

800

Non, non, la vôtre est pas pire, elle est bonne!

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

805

Ma question est pour le ministère de l'Environnement. Est-ce qu'il y a actuellement un projet de règlement qui pourrait modifier le Règlement sur la qualité de l'atmosphère, qui ferait en sorte que les particules fines inférieures à 2,5 microns seraient régies?

M. MICHEL MAILHOT :

810

D'ailleurs, j'en profiterais pour faire peut-être une petite remarque, là. D'ailleurs, dans l'étude d'impact du ministère des Transports, c'est bien mentionné, c'est que le Règlement sur la qualité de l'atmosphère ne s'applique pas aux automobiles, ça s'applique plutôt aux industries. Donc, ça demeure quand même un point de référence pour évaluer, effectivement, la pollution comme telle au niveau de l'air, mais il faut quand même être prudent avec l'utilisation qu'on fait des -- parce que dans ce cas-là, c'est des normes, donc il faut être prudent avec l'utilisation qu'on fait de ça, parce que ça ne s'applique pas là, ce n'est pas une norme qui s'applique aux véhicules automobiles.

815

Pour répondre plus précisément à votre question, je sais pertinemment qu'il existe un -- je n'oserais pas dire un * projet de règlement +, mais des documents de travail sur un projet de règlement.

820

Le règlement actuel est en révision ou en processus de révision, effectivement, mais il n'est pas à l'étape de projet de règlement, là, dans le terme juridique qu'on connaît, qui est déjà publié et disponible. C'est qu'il y a des documents de travail, il y a des équipes qui travaillent sur ça, à réviser et, effectivement, il existe un document qu'on appelle une version technique, mais c'est tout simplement un document de travail, là, ce n'est pas un document qui est public.

825

LE PRÉSIDENT :

830

Et dans ce document-là, il y aurait, si je comprends bien, de nouvelles définitions de polluants ou de la longueur de certaines fibres que vous mesureriez?

M. MICHEL MAILHOT :

835

Oui, effectivement, c'est qu'on regarde la possibilité de diviser un peu les particules, là, je dirais en sous-catégories ou en catégories, avec effectivement des critères différents; à l'occasion, ça peut être un peu plus sévère que qu'est-ce qui est actuellement dans le Règlement. Mais, encore là, je laisse toujours la question à savoir que c'est un document de travail.

840

LE PRÉSIDENT :

845

Non, ça je comprends que ce soit un document de travail, mais ce qui est intéressant, c'est de voir que l'ensemble du portrait peut évoluer et est-ce que vous vous en allez, par exemple, vers un calcul de particules plus fines. Est-ce que c'est ça qui est principalement visé?

M. MICHEL MAILHOT :

850

Là, je n'ai pas le document en ma possession, mais effectivement il y aurait comme deux catégories, on séparerait les catégories pour avoir deux critères distincts. Plutôt que d'avoir comme un critère global, effectivement, il risquerait d'y en avoir deux.

LE PRÉSIDENT :

855

Comme quoi les documents de travail se promènent, voyez-vous, alors...

M. MICHEL MAILHOT :

860

Voyez-vous comment on travaille...

LE PRÉSIDENT :

865

Oui!

M. MICHEL MAILHOT :

870

... les gens travaillent beaucoup, ça fait que là je viens de recevoir le document de travail! Donc, effectivement...

LE PRÉSIDENT :

Ça, c'est un cas où le travail court après vous!

875 **M. MICHEL MAILHOT :**

Il faut dire que vous ne nous laissez pas beaucoup de temps de repos par les temps qui courent, on travaille tout le temps! J'en rêve, même! Donc, effectivement, il existe, effectivement, il y a une nouvelle classification, ce serait *Particules en suspension de moins de 2.5 microns de diamètre aérodynamique moyen* et là, effectivement, je peux vous donner une concentration moyenne maximale, qui est tant de microgrammes par mètre cube, sous toute réserve, évidemment, il faut comprendre ça.

885 **LE PRÉSIDENT :**

Non, non, je comprends ça et je ne le déposerai pas, puisque c'est un document de travail, on ne le fera pas déposer. Ce qui est intéressant de voir, c'est que la problématique est en train de changer et on s'en va vers des normes où les particules plus fines vont être davantage ciblées plutôt que les grands ensembles, alors...

890

M. MICHEL MAILHOT :

Oui.

895 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va? Très bien.

Là, il y a une madame de la Santé qui veut parler. Venez, madame Légaré, je crois. C'est pour ça qu'il faut me faire signe. Alors vous êtes du Département de la santé, alors, oui?

900

Mme CAROLE LÉGARÉ :

Je voulais mentionner qu'effectivement, pour des préoccupations de santé, on s'est aperçu que plus les particules sont fines, plus il y a des problèmes, alors les particules de 10 microns et moins et les particules de 2.5 microns et moins. Et en 98, il y a eu un document de publié par Santé Canada et Environnement Canada qui s'appelle *Objectifs nationaux de qualité de l'air ambiant quant aux matières particulaires*. C'est un rapport d'un groupe de travail fédéral-provincial de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, où on fait, on recommande des niveaux de référence pour les particules de 10 microns et moins, à 25 microgrammes par mètre cube et, pour les particules de 2.5 microns et moins, à 15 microgrammes par mètre cube.

910

LE PRÉSIDENT :

915 Madame, je vous remercie et je vais demander au coordonnateur du gouvernement fédéral de me faire parvenir des copies de ce document-là.

M. RÉGENT DICKEY :

920 Pas de problème, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

925 Ça me fait plaisir. Merci, madame. Alors, madame Mariette Forest, s'il vous plaît.

Mme MARIETTE FOREST :

930 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, madame.

935 **Mme MARIETTE FOREST :**

940 Bon, au sujet des bretelles, je crois que c'est monsieur Tellier, hier, qui... c'est-à-dire il ne traitait pas seulement des bretelles, je crois, mais c'était sur le déboisement, son intervention, du moins à ce que je me souviens, et là, la question suivante m'est venue à l'idée, c'est de... on a eu, à ce moment-là, des renseignements sur le déboisement total, je crois.

LE PRÉSIDENT :

945 Oui, 19 hectares, si ma mémoire est bonne.

Mme MARIETTE FOREST :

950 Oui, c'est ça. Puis justement, je regardais la carte qui avait été mentionnée à ce moment-là, la carte 5.3 du document PR-3 et, là, on peut se faire une petite idée du déboisement qui serait nécessaire pour le passage de la route et aussi pour la construction des bretelles. Mais j'aimerais savoir, monsieur le président, si c'est possible de connaître avec plus de précision ce qui est vraiment nécessaire à la route elle-même, par rapport à ce qui sera nécessaire pour le déboisement des bretelles.

955

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

960 Alors, j'imagine que c'est monsieur Gauthier qui va répondre? Monsieur Laflamme, je m'excuse. Oui? Donc, on veut savoir le différentiel, la partie qui est attribuable aux bretelles par rapport à la partie qui est attribuable...

M. PIERRE LAFLAMME :

965 Monsieur Gauthier va répondre.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

970

M. NORMAND GAUTHIER :

975 Je suis désolé, monsieur le président, les calculs que j'ai sont totaux, c'est-à-dire que le projet a toujours été considéré comme un tout, donc je n'ai pas actuellement le chiffre. Je peux le faire calculer, mais les résultats vous seront remis... On a les données de base? Oui. La nuit va être courte, mais d'ici demain soir.

LE PRÉSIDENT :

980 Une autre courte nuit pour vous. Alors, si vous pouvez me trouver cette information-là dans les délais raisonnables, s'il vous plaît. Merci.
Oui, madame?

Mme MARIETTE FOREST :

985

Là au sujet, justement, de ces bretelles-là, je ferai remarquer que le rapport d'enquête, ça provenait de l'audience publique qui a eu lieu sur le boulevard dans l'axe Saint-Laurent X Laramée X McConnell.

990 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

995 **Mme MARIETTE FOREST :**

Justement, à un moment donné, à la page 5.17, là, on notait que bon, dans ce temps-là, ce n'était pas construit l'axe Saint-Raymond X Pink, là, je pense que c'était simplement en construction puis que nécessairement, à ce moment-là, c'était Gamelin qui servait de voie de transit pour circuler. Et là, bien que justement, en somme si je me souviens bien de ce qui arrive dans ça, c'était un des arguments pour vraiment construire l'axe Laramée X McConnell, parce que Saint-Raymond X Pink, en somme, remplace, remplaçait Gamelin. Et Gamelin, on met ici que la vocation de Gamelin, ça va être d'être une desserte locale favorisant l'accès au parc de la Gatineau. Je ne sais pas si c'est encore...

1005

LE PRÉSIDENT :

On va vérifier ça...

1010 **Mme MARIETTE FOREST :**

... si c'est encore...

LE PRÉSIDENT :

1015

... est-ce que Gamelin sert toujours de desserte locale et d'accès au parc?

M. PIERRE DUBÉ :

1020 Effectivement, la rue Gamelin, oui, je pense qu'elle dessert de façon locale et donne accès au parc à la promenade de la Gatineau.

LE PRÉSIDENT :

1025

Sur le devenir de cette route-là, c'est une rue de Hull, ça?

Mme MARIETTE FOREST :

Oui, oui.

1030

LE PRÉSIDENT :

Alors, est-ce que le représentant de la Ville de Hull peut nous confirmer?

1035

M. PIERRE TANGUAY :

Quoi, exactement?

1040 **LE PRÉSIDENT :**

L'inquiétude de madame, madame argumente à partir d'un autre document qu'on ne reprendra pas, mais qui argumente la situation suivante: on avait reconnu, il y avait une espèce de considération que la rue Gamelin servait pour le trafic local et pour l'accès au parc et madame s'inquiète si la rue Gamelin peut servir à d'autre chose.

1045

Mme MARIETTE FOREST :

Non.

1050

LE PRÉSIDENT :

Non?

1055 **Mme MARIETTE FOREST :**

Non, c'est pas tellement, mais c'est parce que par rapport à de nouvelles bretelles, c'est ça que je... c'est pour ça que je mets ça en... Parce que dans ce temps-là, c'était proposé de justement se servir de Gamelin pour entrer dans le parc.

1060

LE PRÉSIDENT :

Pour entrer dans le parc.

1065 **Mme MARIETTE FOREST :**

À part de Taché, nécessairement.

LE PRÉSIDENT :

1070

Et que donc...

Mme MARIETTE FOREST :

1075

Bien, disons que là, c'est parce que là...

LE PRÉSIDENT :

1080 Donc, c'est sur la nécessité des bretelles...

Mme MARIETTE FOREST :

1085 Oui.

LE PRÉSIDENT :

... que vous vous interrogez.

1090 **Mme MARIETTE FOREST :**

C'est justement, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1095 Je m'excuse, monsieur, je vous ai fait venir pour rien.

Mme MARIETTE FOREST :

1100 Excusez, c'est moi, je me suis mal exprimée.

LE PRÉSIDENT :

1105 Non, non, c'est moi qui ai mal compris, c'est ma faute.

Mme MARIETTE FOREST :

Bien, disons que je me suis peut-être un peu mal exprimée.

LE PRÉSIDENT :

1110 D'accord.

Mme MARIETTE FOREST :

1115 Et puis, bien je ne sais pas si je peux demander une question comme ça, là, mais moi, je me suis posé la question si monsieur Beaudry puis les autres dirigeants de la CCN X parce que c'est une exigence de la CCN ces fameuses bretelles-là X ils ont visité à pied les boisés, comme l'érablière et la prucheraie qui vont être en partie... bien, je ne le sais pas, là, suite à...
1120 c'est difficile de savoir...

LE PRÉSIDENT :

On ne mettra pas en cause des individus, si vous permettez.

1125

Mme MARIETTE FOREST :

Bien, O.K., bien les dirigeants de la CCN, je peux dire ça, je pense, sans mettre...
bien, c'est parce que...

1130

LE PRÉSIDENT :

C'est parce qu'on ne fait pas le procès d'individus ici, on essaie de voir. Je vais redemander à monsieur Dubé de nous expliquer pourquoi ça semble si important à la Commission de la capitale nationale de bâtir des bretelles.

1135

Mme MARIETTE FOREST :

Non, mais c'est parce que ce n'est pas tout à fait ma question.

1140

LE PRÉSIDENT :

Non?

1145

Mme MARIETTE FOREST :

Je demande s'ils ont vraiment visité ces boisés-là à pied.

LE PRÉSIDENT :

1150

D'accord.

Mme MARIETTE FOREST :

1155

Que j'aie une réponse ou pas, ça ne me dérange pas, mais j'aime à poser cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

1160

Monsieur Dubé, est-ce que les gens qui ont fait la recommandation, les responsables de la recommandation de la bretelle, est-ce que ces gens-là, à votre avis, connaissent le terrain en question et l'ont fréquenté?

1165

M. PIERRE DUBÉ :

1170

Monsieur le président, oui, je pense qu'il y a eu de nombreuses visites sur le terrain, dont une en particulier que j'aimerais mentionner ici, qui a eu lieu le 21 décembre 2000, en collaboration avec l'ensemble de nos partenaires fédéraux. Il y a eu donc une visite de terrain où on a marché l'ensemble du corridor. À l'époque, c'était juste quelques jours avant Noël et c'était très froid, je me souviens très bien, on a gelé de façon importante.

LE PRÉSIDENT :

1175

Vous avez autant gelé là-bas que vous avez chaud ici!

M. PIERRE DUBÉ :

1180

Exactement! Quant aux dirigeants de la Commission, je pense qu'ils sont extrêmement au courant aussi de la situation, ils ont été à plusieurs reprises sur le terrain.

LE PRÉSIDENT :

1185

Merci.
Madame?

Mme MARIETTE FOREST :

1190

Ma deuxième question, c'est à propos du transport lourd. Il y a quelque temps, j'ai cherché pour retrouver, j'avais encore mes vieux journaux, pour voir, il a paru une dame qui s'inquiétait beaucoup de ce qui se passerait avec le transport lourd, mais c'est ça, j'aurais aimé retrouver le texte parce qu'elle donnait des endroits précis où il semble que les gros camions auraient de la difficulté à tourner ou je ne sais pas trop quoi, parce que je n'ai pas retrouvé qu'est-ce qui avait paru dans *Le Droit*, c'était une lettre ouverte dans *Le Droit*.

1195

1200

Et justement, par rapport à ça, quel serait l'itinéraire du transport lourd qui provenait d'Ottawa. Parce que disons provenant de Gatineau, c'est pas compliqué, 550, ils peuvent entrer sur l'axe McConnell X Laramée facilement, mais par contre, peut-être que ça allait un petit peu dans le sens qu'elle notait là, des camions qui viendraient d'Ottawa, bon, quel itinéraire qu'ils pourraient suivre?

1205 Puis une autre chose que je ne sais pas, c'est les ponts, est-ce que tous les ponts... les ponts ne sont pas tous accessibles entre Ottawa et Hull au transport lourd, j'imagine, là. C'est sûr que le pont McDonald-Cartier, il est accessible, ça je suis au courant. Les autres, bien je suis un petit peu dans l'ignorance et c'est pour ça que j'aimerais ça savoir qu'est-ce qu'on prévoit pour ces camions-là qui, éventuellement, passeraient par l'axe McConnell X Laramée.

LE PRÉSIDENT :

1210 On a eu de longs échanges hier sur le camionnage lourd, hier soir, un assez long échange, et on a eu les chiffres des camions, du nombre de camions estimé...

Mme MARIETTE FOREST :

1215 Oui, mais non, j'étais présente hier.

LE PRÉSIDENT :

Vous étiez présente, bon.

1220 **Mme MARIETTE FOREST :**

Hier, oui.

1225 **LE PRÉSIDENT :**

1230 Alors, vous savez que le ministère des Transports m'a promis un document qui va arriver incessamment sur l'origine-destination du camionnage, alors là on aura des données très précises là-dessus. Maintenant, vous me posez une question complémentaire, dont je vais aller chercher la réponse, c'est quels sont les ponts, entre Hull et Ottawa, qui sont interdits aux camions, est-ce qu'il y en a et quels sont-ils.

M. PIERRE LAFLAMME :

1235 Les ponts qui sont permis au trafic lourd entre Hull et Ottawa, il y en a deux, il y a le pont McDonald-Cartier et puis il y a le pont Chaudière. Tous les autres ponts sont interdits, Champlain, Portage et puis Alexandra ou Interprovincial.

1240 Ceux qui vont arriver d'Ottawa, à ce moment-là, empruntant le pont McDonald-Cartier, la première sortie, c'est Saint-Raymond. Il n'y a pas de sortie pour, exemple, pour se rendre sur McConnell X Laramée, donc ils vont être obligés d'utiliser Saint-Raymond, d'utiliser le boulevard Saint-Raymond. Ainsi que les camions qui vont arriver du nord, exemple de Maniwaki, Wakefield, tout ça, leur seul accès c'est via Saint-Raymond.

1245 C'est pour ça que aussi ça influence dans la distribution du 40-60, parce qu'ils peuvent sortir. Une fois qu'ils se sont rendus vers Aylmer, bien, ils peuvent revenir par McConnell, puis avec la bretelle complètement à la droite là, ils peuvent disons après ça emprunter l'autoroute 50 et se diriger vers l'autoroute 5. Mais pour accéder du sud ou du nord, bien, le seul accès c'est via Saint-Raymond.

1250

LE PRÉSIDENT :

Et vous m'avez dit que le deuxième pont accessible, c'est Chaudière?

1255

M. PIERRE LAFLAMME :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1260

Quel est le trafic normal d'un camion qui vient depuis Ottawa en prenant le pont Chaudière?

M. PIERRE LAFLAMME :

1265

Le nombre de camions?

LE PRÉSIDENT :

1270

Non, non, le trafic, la route normale.

M. PIERRE LAFLAMME :

Ah! le trajet?

1275

LE PRÉSIDENT :

Excusez, je vous ai confondu avec le mot * trafic +, je vous demande pardon.

1280

M. PIERRE LAFLAMME :

1285 Peut-être que le représentant -- je ne connais pas effectivement tout le réseau de camionnage permis ou interdit dans la ville de Hull, parce que ce ne sont pas des ponts sous notre responsabilité, mais peut-être que monsieur Tanguay peut répondre.

M. PIERRE TANGUAY :

1290 À la sortie, donc, du pont Chaudière, en direction nord, côté Hull...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1295 **M. PIERRE TANGUAY :**

1300 ... c'est d'emprunter le boulevard Taché, boulevard Taché qui est ouvert au camionnage, la rue Montcalm, où il y a aussi du camionnage déjà et puis enfin, selon le projet, selon ce que je comprends, se rendre à Saint-Joseph pour ensuite effectuer un virage à gauche sur Laramée.

LE PRÉSIDENT :

1305 Sur Laramée. Donc, le trafic de camion qui passerait par la Chaudière assez naturellement emprunterait cet axe-là...

M. PIERRE TANGUAY :

1310 C'est beaucoup...

LE PRÉSIDENT :

... s'il va vers l'ouest.

1315 **M. PIERRE TANGUAY :**

Oui. C'est beaucoup de feux de circulation, c'est beaucoup de feux de circulation, c'est beaucoup d'arrêts...

1320 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. PIERRE TANGUAY :

1325

... ce n'est pas le trajet le plus rapide, mais pour un camion, disons, qui n'aurait pas un trajet intermunicipal à effectuer, mais plus local, ce serait le trajet logique, selon...

LE PRÉSIDENT :

1330

Et s'il a un trajet intermunicipal, qu'il veut aller...

M. PIERRE TANGUAY :

1335

En principe, alors, ce serait...

LE PRÉSIDENT :

1340

... à l'ouest, là?

M. PIERRE TANGUAY :

1345

... ce serait le lien que monsieur Laflamme décrivait tout à l'heure, le pont McDonald-Cartier est beaucoup plus approprié du fait qu'il relie des axes autoroutiers côté Ottawa et côté Hull, alors que le pont Chaudière ne relie pas directement un axe autoroutier du côté Ottawa.

LE PRÉSIDENT :

1350

Oui, mais un camion qui passe par Chaudière, qui veut aller vers l'ouest, à ce moment-là emprunterait naturellement...

M. PIERRE TANGUAY :

1355

Il va emprunter Taché.

LE PRÉSIDENT :

Taché.

1360

M. PIERRE TANGUAY :

Il va emprunter Taché, une direction ouest, la 148.

1365 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

1370 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Un petit point d'information supplémentaire. Sur l'autoroute 5, le volume de camions journaliers est de l'ordre d'environ 2000 à 2500; sur Chaudière, c'est de l'ordre de 300. Étant donné, pour les raisons que monsieur Tanguay a soulignées, il n'y a pas d'axes à proximité, d'axes autoroutiers à proximité, d'axes importants principalement du côté d'Ottawa, ça fait que
1375 ça dessert très peu de camions.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

1380 Ça va, madame Forest?

Mme MARIETTE FOREST :

Oui, bien, là peut-être que c'est réservé à un autre moment, mais ces camions lourds
1385 dans les... voyons, comment vous avez appelé ça, les carrefours giratoires, là...

LE PRÉSIDENT :

Oui?

1390

Mme MARIETTE FOREST :

... ça va bien circuler, ça?

1395 **LE PRÉSIDENT :**

Ça, c'est une des questions qu'on va aborder ce soir.

Mme MARIETTE FOREST :

1400

Ce soir, bon.

LE PRÉSIDENT :

1405

Gardez-la pour ce soir.

Mme MARIETTE FOREST :

Bien, je ne pourrai pas...

1410

LE PRÉSIDENT :

Je pense qu'on va prendre un bon temps là-dessus puis...

1415

Mme MARIETTE FOREST :

Je pense que je ne pourrai pas être présente ce soir.

M. PIERRE LAFLAMME :

1420

Bien, juste pour, en tout cas, répondre rapidement, le design des carrefours giratoires est conçu, autrement dit le diamètre de l'anneau et puis la largeur, est conçu pour recevoir les types de camions exemple semi-remorque, de toutes les différentes longueurs de camions, pour qu'ils puissent circuler adéquatement dans le carrefour giratoire, effectuer des manoeuvres de virage, peu importe sa direction, tout droit, à droite ou à gauche.

1425

Mme MARIETTE FOREST :

Bon, est-ce que je peux poser une autre question?

1430

LE PRÉSIDENT :

Pardon, monsieur Dubé, oui?

1435

Mme MARIETTE FOREST :

Excusez.

M. PIERRE DUBÉ :

1440

Monsieur le président, me permettez-vous de rajouter un point d'information, ça concerne effectivement le dossier des bretelles et...

LE PRÉSIDENT :

1445

Oui.

M. PIERRE DUBÉ :

1450

... l'accès à la promenade de la Gatineau. Vous m'aviez demandé, hier, si on avait des comptages quantitatifs de circulation concernant la circulation de transit sur la promenade de la Gatineau...

1455 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

M. PIERRE DUBÉ :

1460

... et j'ai répondu non. Maintenant, j'ai reconsulté l'étude d'impact de circulation, ici, je voudrais juste apporter à votre attention le point suivant, c'est que l'étude dit textuellement que :

1465

La connexion entre l'axe McConnell X Laramée et la promenade de la Gatineau, tel qu'il est proposé ici, pourra provoquer un effet de dispersion de la circulation et soulager les axes parallèles et, effectivement, augmenter le débit de circulation sur la promenade elle-même.

Vous me suivez?

1470 **LE PRÉSIDENT :**

Non, j'ai été distrait par un téléphone qui a sonné à l'arrière.

M. PIERRE DUBÉ :

1475

Je vais répéter.

LE PRÉSIDENT :

1480

Oui.

M. PIERRE DUBÉ :

1485

La connexion qui est proposée ici de l'axe McConnell X Laramée avec une bretelle d'accès, tel que le mentionne l'étude, va provoquer un effet de dispersion de la circulation, c'est-à-dire soulager en même temps les axes qui sont parallèles à la promenade, c'est-à-dire promenade des Fées et les autres.

1490 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, la promenade des Fées et le chemin de la Montagne.

1495 **M. PIERRE DUBÉ :**

Voilà. Et, par conséquent, va augmenter la circulation même sur la promenade de la Gatineau. Vous me suivez jusque là?

1500 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. PIERRE DUBÉ :

1505 De façon qualitative, il y a une mise en garde qui est faite suite à cet énoncé-là et ça touche la manière dont les usagers perçoivent la promenade de la Gatineau comme lien de transit, et ça a un effet direct sur l'utilisation de ce lien ou non.

1510 **LE PRÉSIDENT :**

Mais, oui.

M. PIERRE DUBÉ :

1515 Et je vous ai expliqué hier que dans la conception des promenades, tel que l'a toujours établi la Commission, c'est un accès panoramique, donc il y a des pentes, il y a des courbes, il y a une géométrie différente d'une route normale ou d'une artère urbaine.

1520 Donc, dans ce cas-là, et effectivement si vous regardez l'ensemble du tracé de la promenade de la Gatineau, il y a effectivement des courbes, des pentes et ça circule, il y a une certaine sinuosité, si je peux dire. Et l'étude conclut en disant que ça peut dissuader certains utilisateurs d'utiliser ce lien-là à des fins de transit parce que, dans le fond, le transit, c'est d'aller d'un point A à un point B de façon plus rapide.

1525 **LE PRÉSIDENT :**

Mais, en même temps, cette affirmation-là semble indiquer une certaine crainte que vous avez quand même que la promenade finisse par servir de lieu de transit, plus que de lieu d'observation du milieu.

1530

M. PIERRE DUBÉ :

1535 Non, ce que je dis, c'est qu'en aménageant ces bretelles d'accès, comme je vous ai
expliqué hier, l'intention première c'est de faciliter, de simplifier l'accès au parc de la Gatineau
des visiteurs qui seraient au centre-ville de Hull ou au centre-ville d'Ottawa, en empruntant de
façon directe un lien qui les amène directement à la promenade de la Gatineau.

LE PRÉSIDENT :

1540

Très bien.

Monsieur Dériger, s'il vous plaît.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1545

J'ai une question concernant l'intersection de la bretelle à la promenade de la Gatineau,
la bretelle nord. Est-ce que vous avez considéré dans l'intersection le fait qu'il y a des pentes et
des courbes sur la promenade?

1550

M. PIERRE LAFLAMME :

Oui, effectivement, ça a été pris en compte, le design de la bretelle comme telle a été
pris en compte, tient compte des pentes et des courbes.

1555

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ce que je veux dire, c'est sur la promenade même, c'est-à-dire pour la visibilité là.

M. PIERRE LAFLAMME :

1560

Oui, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1565

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1570

Madame?

Mme MARIETTE FOREST :

1575 Oui, j'ai une question d'ordre un peu plus général. Le MTQ a-t-il un mandat de promouvoir le transport en commun ou seulement de dessiner des routes?

LE PRÉSIDENT :

1580 C'est ce qu'on appelle une question piège, alors oui, monsieur?

M. PIERRE LAFLAMME :

1585 Le MTQ a pour mission ou pour mandat de transporter les personnes, les marchandises et puis il travaille sur tous les plans. Il va travailler au niveau de -- là, présentement ici, on parle de la construction d'un axe routier. Aussi, on travaille de concert avec la STO parce qu'on subventionne l'achat d'autobus, on subventionne toutes les voies réservées, les stationnements incitatifs, les terminus, c'est tout subventionné à 75 % par le ministère des Transports.

1590 On est sur les différentes tables de comités des handicapés ou de transport adapté, encore là le ministère des Transports subventionne le transport adapté. Il travaille au niveau environnemental aussi pour essayer de réduire les impacts, les émissions.

1595 Il veut essayer, dans le *Plan de transport de Montréal* qui a été déposé -- je dirais que notre plan de transport, c'était le premier qui était déposé au Québec, en 96, le deuxième c'est celui de Montréal, celui de Québec l'an passé, on parle de toutes ces mesures-là et on veut même travailler aussi, avoir des mesures fiscales pour, disons, obtenir des redevances pour ceux qui utilisent des passes de transport en commun, imposer des impôts pour ceux qui ont des stationnements subventionnés.

1600 Au niveau transport, il faut travailler sur tous les plans. On ne peut pas travailler, on ne peut pas forcer tout le monde à arrêter de construire des routes et puis dire: bien, on embarque tout le monde dans le transport en commun, comme on ne peut pas aussi construire juste des routes et ne pas favoriser le transport en commun.

1605 Au cours des cinq dernières années, il y a un représentant de la STO qui est ici, bien on a travaillé sur plusieurs voies réservées, l'axe, le boulevard Taché on l'a élargi à 4 voies avec voie réservée. On est rendu à la troisième phase d'agrandissement du stationnement incitatif *Conloq*; actuellement la STO travaille de concert avec le Ministère sur un stationnement incitatif à Freeman.

1610 On a travaillé, on a construit le terminus -- je dis * on +, je devrais plutôt dire la STO, parce que c'est elle qui est maître d'oeuvre, mais tout ça est approuvé par le ministère des Transports parce qu'il est subventionné par le ministère des Transports.

1615 La STO travaille aussi sur une voie réservée sur le boulevard Fournier. L'automne passé, ils ont ouvert Gréber. Parce que si on travaillait juste sur le réseau routier, pas sur le transport en commun, bien, ça ce ne serait pas juste le boulevard McConnell X Laramée, ça serait plein de boulevards qu'il faudrait construire partout et ça n'aurait pas de sens.

1620 Et puis d'ici 10, 15 ans, c'est prévu dans le *Plan de transport* -- on a même étudié en 95 que le projet Viabus n'était pas rentable parce que la demande n'était pas là, mais d'ici 10, 15 ans, il devrait l'être, rentable. Puis même cette étude-là de 95 est en révision actuellement par la STO avec un comité de transport de la MROC, de la CCN, bien de la Ville d'Ottawa, de la CCN, et puis Transports Québec est sur ce comité-là pour essayer peut-être de voir si c'est viable d'avoir un site de transport, un moyen de transport en site propre.

1625 Ça fait que c'est pour dire un petit peu l'étendue des démarches ou des recherches ou des moyens d'action du ministère des Transports pour assurer la circulation des personnes et des marchandises.

1630

LE PRÉSIDENT :

Bref, le ministère des Transports fait plus que des routes.

1635

M. PIERRE LAFLAMME :

Effectivement.

1640 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il y a un représentant, est-ce que le représentant de la Société des transports est ici? Venez donc, monsieur.

1645 Dans les objets de discussion d'audience, si vous avez participé à quelques échanges, vous les avez vus, vous voyez bien qu'il y a un certain niveau de controverse dans la population entre des interventions de développement routier, puis d'autres réflexions stratégiques plus globales sur le transport en commun et les solutions de rechange à un certain modèle de transport. Ce sont des débats de société qui ne sont pas uniques au coin, qui sont partout et qui sont importants.

1650

J'aimerais un petit peu savoir, dans l'esprit de la question de madame, quelles sont les contributions de votre organisme et que est le niveau de votre collaboration par rapport à la problématique du transport en commun.

1655

M. CARMEL DUFOUR :

1660 Oui, on peut dire que, comme monsieur Laflamme disait, le transport, ça n'inclut pas seulement les infrastructures routières mais aussi le transport en commun. Depuis 95 et même avant, on a développé des voies réservées, entre autres sur Taché, on a développé aussi des stationnements incitatifs comme Rivermead, qui fait en sorte que, par exemple, le trafic au niveau transport en commun de Aylmer vers le centre-ville de Hull et de Ottawa se fait via ces voies réservées-là sur Taché.

1665 Ce qu'on peut dire, c'est que les mesures incitatives qu'on a mises en place ont permis d'augmenter considérablement la part de transfert modal au niveau des autobus. On a eu des augmentations d'achalandage qu'on pourrait qualifier de record depuis 5 ans. Donc les gens, dans la stratégie, on peut dire qu'il y a une très grosse différence si cet axe-là avait été construit avant les mesures préférentielles qu'on a mises en place ou après, parce qu'il y a beaucoup de gens qui sont venus à l'autobus, au transport en commun, de sorte que ces gens-là se seraient peut-être retrouvés dans des situations d'embouteillage au centre-ville et puis, donc, on incite beaucoup les gens dans ce sens-là.

1675 Aussi, sur le pont du Portage, on a mis une voie réservée avec du covoiturage, qui incite encore les gens à partager les véhicules et les moyens de transport.

1680 Ce que je peux dire aussi, c'est que sur Taché, c'est notre ligne principale au niveau autobus, au niveau du transport en commun et le covoiturage est aussi accepté sur cet axe-là. Le covoiturage, on pourrait dire, est en complémentarité à l'autobus sur Taché.

LE PRÉSIDENT :

1685 Actuellement, est-ce qu'il y a un circuit sur l'axe McConnell, est-ce que vous avez un circuit d'autobus actuellement sur McConnell?

M. CARMEL DUFOUR :

Actuellement, nos circuits passent par...

1690 **LE PRÉSIDENT :**

Taché?

M. CARMEL DUFOUR :

1695 ... Taché et de la Montagne. Au niveau du transport en commun qui pourrait se retrouver dans l'axe McConnell X Laramée...

LE PRÉSIDENT :

1700

Laramée.

M. CARMEL DUFOUR :

1705

... suite à Laramée, c'est principalement les gens du Plateau, parce que si on regarde par exemple...

LE PRÉSIDENT :

1710

Le Plateau, je connais juste le Plateau Mont-Royal.

M. CARMEL DUFOUR :

C'est le Plateau de la capitale, ici.

1715

LE PRÉSIDENT :

Il est où, le Plateau de la capitale?

1720

M. CARMEL DUFOUR :

Il est au nord-ouest, il est à l'ouest de de la Montagne.

LE PRÉSIDENT :

1725

D'accord.

M. CARMEL DUFOUR :

1730

Au nord-ouest de de la Montagne.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

1735

M. CARMEL DUFOUR :

1740 Et puis ce serait principalement ces gens-là, parce que si on regarde la voie qui vient de Aylmer, c'est une voie qu'il n'y a pas aucune résidence sur le bord de McConnell, donc il n'y a personne à prendre là, en fait, pour nos autobus.

LE PRÉSIDENT :

1745 Mais advenant la construction, donc de la section sous examen actuellement, de Laramée X McConnell, il y aurait des services, c'est dans votre intention d'inscrire des services d'autobus sur cette route-là.

M. CARMEL DUFOUR :

1750 Ce ne serait pas des services additionnels comme tels, ce serait une meilleure desserte du quartier, du secteur de la capitale, du Plateau de la capitale, qui est un nombre quand même assez minime d'autobus. On compte peut-être l'équivalent de 5 voyages en période de pointe le matin qui pourraient, entre 5 et 10 à long terme, qui est quand même très, très minime.

1755

Le secteur des Trembles continue quand même à être desservi via la 39 qui passe par Taché, qui dessert aussi ce coin-là.

1760 **LE PRÉSIDENT :**

Je ne suis pas un spécialiste du transport en commun. Expliquez-moi le Viabus, c'est quoi le système de Viabus et l'étude que vous avez faite là-dessus.

1765 **M. CARMEL DUFOUR :**

Le Viabus, c'est un système qu'on pourrait dire de voie rapide pour les autobus, qui est dédiée aux autobus ou au transport en commun.

1770 **LE PRÉSIDENT :**

C'est la voie privilégiée ça, sur une route?

M. CARMEL DUFOUR :

1775 Oui. Disons qu'à Hull, il y a eu projet de Viabus il y a quelques années qui n'a pas continué, là, qui a avorté. Et puis il y en a un actuellement qui est en cours d'étude au niveau de Gatineau et puis desserte de la CUO-Ouest, qu'on pourrait dire, et Hull, mais c'est à l'étude

1780 actuellement, il n'y a pas de conclusion, là, qu'on peut porter parce que le projet est
présentement en cours d'étude.

LE PRÉSIDENT :

1785 On aura l'occasion de vous requestionner sur certains aspects. Merci.

M. PIERRE LAFLAMME :

1790 Un petit point sur le Viabus. Les sites qui sont étudiés, ce sont les corridors ferroviaires
actuels, soit à l'intérieur du corridor ferroviaire de faire circuler des autobus ou soit d'utiliser un
train léger sur rail ou quelque chose.

1795 Puis les corridors actuels, bien il y en a un qui relie, on va dire, Buckingham, Masson,
l'aéroport de Gatineau, qui rentre ici au centre-ville de Hull, et puis l'autre, ça c'est un corridor
sur lequel les trains circulent actuellement. Il y a un corridor aussi qui relie une ancienne emprise
ferroviaire qui est démantelée et qui est protégée, qui est réservée et qui relie Hull à Aylmer.

LE PRÉSIDENT :

1800 Aylmer, c'est ça. Qui pourrait être l'occasion d'un léger sur rail, par exemple. Très bien.
Ça va, madame?

Mme MARIETTE FOREST :

1805 Oui. Bien, il y aurait juste une petite chose...

LE PRÉSIDENT :

Alors, donc, à votre question, la réponse c'était: oui, le ministère des Transports...

1810 **Mme MARIETTE FOREST :**

Oui, bien...

LE PRÉSIDENT :

1815 ... s'occupe des routes, mais aussi de beaucoup d'autres choses.

Mme MARIETTE FOREST :

1820

Mais là, je m'aperçois que... c'est parce que le Ministère passe un petit peu derrière la STO parce que j'étais au courant des...

LE PRÉSIDENT :

1825

Il y a des formes de subventionnement et...

Mme MARIETTE FOREST :

1830

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1835

C'est parce que des fois, quand on se bagarre sur des choses, on a une perception unicentrée des choses et la réalité est plus complexe, c'est intéressant de le voir.

Mme MARIETTE FOREST :

1840

Oui, mais c'est parce que aussi, je pense que c'est la STO qui est plus visible dans ça quand on voit des choses dans les journaux...

LE PRÉSIDENT :

1845

C'est ça.

Mme MARIETTE FOREST :

... ou des choses comme ça, c'est toujours la STO qui venait.

1850

LE PRÉSIDENT :

Puis il y a une tension, puis il y en aura toujours des tensions, ce n'est pas nouveau.

Mme MARIETTE FOREST :

1855

Est-ce que je peux demander, monsieur Laflamme a parlé d'un document de 95, est-ce que je pourrais avoir le titre au complet? Vous avez parlé à un moment donné des prévisions, je ne sais pas trop quoi, de je sais pas quel... je n'ai pas saisi.

1860

LE PRÉSIDENT :

Non, c'est leur *Plan de transport 96-2001*.

1865

M. PIERRE LAFLAMME :

Bien, il y a le *Plan de transport 96-2011*, là, mais...

LE PRÉSIDENT :

1870

Ce document-là a été déposé, madame, dans la documentation.

M. PIERRE LAFLAMME :

1875

Mais il y a...

Mme MARIETTE FOREST :

Oui, mais il faut savoir le titre.

1880

LE PRÉSIDENT :

Oui, vous avez raison, oui, oui.

1885

Mme MARIETTE FOREST :

Plan de transport 96...?

M. PIERRE LAFLAMME :

1890

Plan de transport 1996-2011.

Mme MARIETTE FOREST :

1895

2011.

M. PIERRE LAFLAMME :

C'est ce document-là.

1900

LE PRÉSIDENT :

Et c'est le document...

1905

Mme MARIETTE FOREST :

C'est à ça que vous avez fait allusion tout à l'heure quand vous avez...

1910

LE PRÉSIDENT :

Oui, exact, il était le premier.

1915

Mme MARIETTE FOREST :

J'avais mal compris le...

LE PRÉSIDENT :

1920

C'est ça, madame, et son numéro dans la cotation de la documentation ici, c'est DA-1.

Mme MARIETTE FOREST :

DA-1.

1925

LE PRÉSIDENT :

Si vous allez voir en arrière, vous pouvez même le voir aujourd'hui.

1930

Mme MARIETTE FOREST :

Très bien, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1935

Ça va? Merci, madame. Alors, petite pause-santé de 5 minutes et on se retrouve.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1940

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

1945 J'inviterai monsieur Paul-Émile Leblanc, s'il vous plaît.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

1950 Bonjour, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, monsieur Leblanc.

1955 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Je suis résidant du secteur Wrightville, près de la promenade du Lac-des-Fées et de la rue Gamelin, et j'ai deux questions ou demande d'information. Les deux questions visent surtout le ministère des Transports du Québec et la Commission de la capitale nationale.

1960 Ma première question concerne le projet de viaduc qui traversera la promenade du Lac-des-Fées; il est bien clair que ce viaduc sera un ouvrage aérien tout à fait majeur, qui aura un impact important tant sur le plan visuel que sonore.

1965 J'aimerais avoir des précisions sur les plans du promoteur concernant ce viaduc. Je suppose que le viaduc aura 4 voies, plusieurs milliers de véhicules l'emprunteront chaque jour et qu'il s'en dégagera un bruit extrêmement considérable étant donné la difficulté, sinon l'impossibilité d'atténuer le bruit provenant d'un ouvrage aérien si massif.

1970 J'aimerais savoir, monsieur le président, quel sera l'impact de ce grand viaduc au niveau du bruit, quelles études ont été faites pour déterminer l'intensité du bruit, la portée du bruit et quelles mesures ont été prévues pour atténuer le bruit énorme que les résidents du secteur auront à subir?

1975 **M. PIERRE LAFLAMME :**

1980 Bien, comme tel, le viaduc c'est une structure de 270 mètres, qui va comprendre 4 voies de circulation, qui va être situé à une hauteur d'environ 8 à 10 mètres, on va dire une trentaine de pieds dans les airs. Le volume de circulation, ce qui était prévu à l'ouverture, on a parlé d'environ 17 000 à 18 000, depuis le début des audiences, véhicules par jour à cet endroit-là.

Au niveau du bruit comme tel, on a produit des cartes avec des isophones, parce qu'on sait que de part et d'autre du viaduc, on est au-dessus du ruisseau des Fées, on est dans le

1985 parc, il n'y a pas de résidence, le premier impact se fait à l'extrémité de la rue Rouleau ou à l'extrémité de la rue Laramée actuelle, et puis les cartes montrent des isophones de 55, 60 et 65.

1990 On peut voir à l'étude X c'est le rapport PR-3 X on peut voir comme tels les isophones qui sont...

LE PRÉSIDENT :

C'est 7, 7.3, je pense, la carte?

1995

M. PIERRE LAFLAMME :

Excusez, la figure c'est 7.1, le document PR-3.

2000

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. PIERRE LAFLAMME :

2005

On peut voir les limites des isophones de 55 décibels qui sont montrés. On voit, on peut voir sur la carte que les maisons qui sont le plus affectées par le bruit, c'est celles qui sont situées à l'ouest sur la rue Laramée, à l'ouest de la rue Labelle sur la rue Laramée où, dans notre présentation, on a fait part que ça nécessitait à cet endroit-là une butte ou un écran de 1.5 mètre de haut, alors qu'à l'est de la rue Labelle, il n'y avait pas de mesures comme telles.

2010

Et puis du côté nord, près de la rue Rouleau, on voit que la ligne de 55 décibels est située au sud des résidences, donc ce qui causerait -- je n'ai pas la hauteur de l'écran sur cette carte-là, mais je sais qu'il y a des écrans de prévus du côté nord, parce que les écrans sont plus élevés du côté nord que du côté sud.

2015

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Leblanc, vous m'avez dit que vous étiez dans le quartier Wrightville, sur quelle rue?

2020

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2025 Moi, particulièrement, c'est la rue Bourque, alors au coin de la rue Gamelin et de la promenade du Lac-des-Fées.

LE PRÉSIDENT :

2030 Donc, vous...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2035 J'ai de la misère à croire, monsieur le président, qu'on n'entendrait pas ce bruit-là.

LE PRÉSIDENT :

2040 Vous, ce qui vous inquiète, ce n'est pas la partie proprement Laramée, mais le viaduc une fois...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

 Tout à fait, oui.

2045 **LE PRÉSIDENT :**

 ... dans le parc...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2050 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2055 ... par rapport où vous êtes situé, plus au nord sur Gamelin.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2060 Moi ou les gens de notre quartier, là...

LE PRÉSIDENT :

 Oui, de votre coin, oui.

2065 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

... c'est les voitures qui vont passer, qui vont emprunter ce viaduc-là, 17 000 voitures, je ne peux pas croire qu'il n'y aurait pas un bruit très considérable qui va se dégager.

2070 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

2075 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Il me semble que statistiquement, vous nous donnez quelques chiffres, là, mais moi j'essaie de m'imaginer, comme citoyen, 17 000 voitures qui passent sur un viaduc, qu'on n'entendrait pas à une assez grande distance. Moi, j'entends, je suis à un demi-kilomètre de Saint-Raymond et j'entends parfaitement bien la circulation lourde qui vient de là. Alors, j'ai de la misère à comprendre.

2080

LE PRÉSIDENT :

Oui?

2085

M. PIERRE LAFLAMME :

Monsieur le président, ce qui va se passer du côté nord, c'est le même phénomène que madame Gamache a expliqué hier du côté sud, il va y avoir toujours un bruit de fond qui va être entendu mais qui ne causera pas de perturbation. Je peux demander à madame Gamache de donner les explications pour monsieur Leblanc, elle est plus en mesure que moi de préciser l'impact.

2090

LE PRÉSIDENT :

2095

C'est parce qu'il y a quelqu'un de votre coin qui est venu poser exactement la même question.

2100 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Je ne savais pas.

LE PRÉSIDENT :

2105

Mais madame est là, elle va répéter, et demain soir, nous aurons un échange un petit peu plus serré sur l'ensemble de la question du bruit, parce que c'est sûr que c'est une des choses qui préoccupe les gens. Puis vous avez les mêmes questions que d'autres, évidemment il y a un effet répétitif, mais ça ne fait rien, madame est là, elle va vous l'expliquer.

2110 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Je ne peux pas venir demain soir, alors...

2115 **LE PRÉSIDENT :**

Non, non, c'est correct.

Allez-y, madame.

2120 **Mme LINE GAMACHE :**

Ce que je peux voir, c'est que vous demeurez à au moins un demi-kilomètre de la route projetée et sinon plus.

2125 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Oui.

2130 **Mme LINE GAMACHE :**

Alors, il y a des calculs qui ont été faits. Puisque la route n'existe pas, on doit évaluer le climat sonore projeté à l'aide d'un logiciel qui est basé sur un modèle mathématique. Puis ce qu'on a évalué, c'est que pour ce secteur-là, le niveau sonore produit par la route serait plus bas que 55 décibels. Ce qui ne veut pas dire que vous n'allez jamais entendre la route, vous pouvez entendre une rumeur à la distance où vous allez être. Et ça, c'est normal, ça peut varier selon les conditions météo, selon la direction du vent, le taux d'humidité, la couverture nuageuse, il y a plusieurs variantes qui rentrent en compte. Je ne vous dirais pas que vous ne l'entendrez jamais.

2140 Et oui, on a considéré la hauteur de la portion de la route qui va passer au-dessus du cours d'eau, ça c'est évident. Par contre, je vous dirais qu'ajouter un écran pour votre secteur près de la route, ça ne donnerait rien, parce qu'un écran va être efficace jusqu'à peu près 150 mètres de la source de bruit, enfin, parce que après ça, bon, il n'y a aucune efficacité.

2145 Ce bruit-là que vous allez entendre, comme je vous ai dit la rumeur de la route, ça va demeurer. Par contre, ça ne va pas envahir votre environnement sonore, vous allez continuer à entendre les feuilles, le bruit du vent dans les feuilles, les petits oiseaux; ça, ça ne viendra pas complètement masquer ces bruits-là. Je ne sais pas si ça répond à votre question.

2150 **LE PRÉSIDENT :**

Dites-moi, madame, 55 décibels, ça ressemble à quoi?

Mme LINE GAMACHE :

2155 C'est difficile de vous dire ça en mots. Disons que...

LE PRÉSIDENT :

2160 Est-ce qu'il y a des bruits courants, auxquels on est un peu habitué... parce que je comprends ça, moi je demeure, par exemple, à Saint-Colomban, il y a la route 158 de l'autre côté de la rivière, elle doit bien faire 1 kilomètre, c'est entendu que de temps en temps j'entends les autos rouler d'aussi loin. Comme vous dites, ça fait partie de la rumeur. Mais je ne sais pas, est-ce que ça veut dire 30, 40, 45 décibels, 50 décibels, je... c'est de savoir à quoi on réfère quand on dit 55 décibels, qui semble une norme à peu près acceptée par les gens.

2165

Mme LINE GAMACHE :

2170 Regardez, si par exemple vous êtes dans la nature, même à la campagne, il n'y a pas de route vraiment aux alentours, juste le bruit du vent, les feuilles, les oiseaux, souvent ça peut être entre 45 et 50 décibels, ça c'est lorsque c'est quand même assez tranquille. S'il y a un vent plus fort, on peut aller chercher 55 facilement, sans qu'il y ait de source de bruit vraiment importante.

2175 Ici, en ce moment X je n'ai pas de sonomètre, j'aurais dû en amener un, ça aurait donné une idée X je dirais quand on ne parle pas trop, ça doit être entre 55, 60 décibels, quand on ne parle pas trop, là, pas tellement fort.

2180 C'est difficile de vous donner des repères comme ça. Mais en bordure d'une route relativement achalandée, en bordure d'une autoroute, souvent ce qu'on va mesurer, c'est aux alentours de 60, 65 décibels lorsqu'on a des débits, je vous dirais, au-delà de 40 000 véhicules, puis ça, on va mesurer ça disons à peut-être 30 mètres, 40 mètres de la route.

Bien, c'est ça, je n'ai malheureusement pas de repères à vous donner.

2185 **LE PRÉSIDENT :**

2190 Mais ça veut dire que si monsieur et ses voisins sont dehors en train de, l'été s'en vient là, de manger à l'extérieur, ils vont entendre la rumeur de la route...

Mme LINE GAMACHE :

Parfois.

2195 **LE PRÉSIDENT :**

... ils vont entendre régulièrement les véhicules passer.

Mme LINE GAMACHE :

2200

Non, pas régulièrement, je dirais parfois, ça va dépendre du vent, ça va dépendre. Tôt le matin, on peut entendre des bruits qui viennent de loin alors que dans la journée, à mesure que l'air se réchauffe, on entend beaucoup moins les bruits lointains. Alors, c'est plus le matin qu'on peut entendre une source qui est loin, parce que à cause tout simplement d'effet d'inversion de température, là, il y a des phénomènes qui jouent. Mais le reste de la journée, probablement qu'il ne s'en rendra pas compte.

2205

Un peu plus à l'automne quand il va y avoir moins de feuilles, parce que quand même, les feuilles permettent de disperser les ondes sonores, mais pas constamment là. Il y a des occasions où oui, ils vont peut-être entendre un peu plus le bruit, comme les jours où il va pleuvoir, quand la chaussée est mouillée, on peut entendre plus; mais non, je ne dirais pas constamment.

2210

LE PRÉSIDENT :

2215

Et sur un bruit disons extérieur de 50 décibels ou 55, si les gens sont dans la maison, une situation normale, est-ce que la perception du bruit devient moindre à l'intérieur?

Mme LINE GAMACHE :

2220

Bien, à l'intérieur, si les fenêtres sont fermées, on va aller chercher à peu près 20 décibels de moins, donc on n'entend plus du tout la route. Si on laisse les fenêtres ouvertes, déjà avec une fenêtre ouverte on peut aller chercher une réduction de 10 décibels, alors je vous dirais qu'on ne l'entendra à peu près pas. Et de toute façon, c'est jamais 55 décibels que la route va générer, là, à la distance où se situe la résidence...

2225

LE PRÉSIDENT :

Je regardais les courbes d'isophone, j'essayais de me comprendre là.

2230

Mme LINE GAMACHE :

2235 S'il y a des sons qui se rendent jusque là, je dirais que c'est plus aux alentours de 45, 50 décibels, puis encore! Donc, rendu là, on va le percevoir, comme je vous dis, parfois selon les conditions météo, mais pas pour que ça vienne envahir l'environnement sonore d'une personne.

LE PRÉSIDENT :

2240 Est-ce que vous voulez poser des questions?

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2245 Non, ça va.

LE PRÉSIDENT :

2250 C'est un premier -- ça ne veut pas dire que ça ne prête pas à controverse, là, mais vous avez là une première réponse.

M. MICHEL MAILHOT :

2255 Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Mailhot, oui?

2260 **M. MICHEL MAILHOT :**

Bien, pour compléter un petit peu la présentation de madame Gamache, je pourrais peut-être vous montrer deux acétates, si ça fonctionne rapidement.

2265 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

M. MICHEL MAILHOT :

2270 En fait, pour expliquer rapidement la question des décibels, c'est que des décibels, comme on a déjà mentionné, c'est à une échelle logarithmique; donc logarithmique, ça veut dire que ça monte très rapidement, malgré qu'on peut voir ici, donc, de 10 à 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90.

2275

Lorsqu'on parlait de 50 décibels, par exemple, ici, on réfère à une rue calme sans circulation le jour, c'est souvent qu'est-ce qui est mentionné; 40 décibels, rue calme la nuit; dans une bibliothèque, c'est 30 décibels à peu près; on fait comme référence, des fois, 60 décibels rue commerciale piétonne à 4 mètres.

2280

Donc, je vous ai entendu parler de perception tantôt, il faut peut-être faire attention à la notion de perception par rapport à la réalité. C'est qu'effectivement, le bruit est insidieux comme polluant, on a l'habitude des fois de s'habituer à des milieux sonores, et il faut faire attention. Et c'est pour ça qu'au niveau du bruit, c'est une arithmétique que j'appellerais bizarre, donc 2 fois 50, ça ne donne pas 100, ça va donner 53.

2285

Donc, ici, si on fait la référence à 50 décibels, à 60 décibels vous allez avoir peut-être, du moins des études sociologiques ont démontré qu'on peut avoir l'impression que c'est deux fois plus fort, alors que c'est dix fois plus d'énergie.

2290

De la même façon, à 70 décibels, on peut avoir l'impression que c'est à peu près quatre fois plus fort que 50, mais ça va être cent fois plus d'énergie. Donc, c'est le problème, peut-être, des analyses de bruit ou de la perception, c'est un des problèmes qui existent.

2295

Comme je vous mentionnais tantôt, bien, l'addition de plusieurs bruits se fait selon cette formule-ci que je ne vous expliquerai pas...

LE PRÉSIDENT :

2300

Non, elle est trop simple, ce n'est pas nécessaire!

M. MICHEL MAILHOT :

2305

Justement. Tout ça pour en résulter que 55 plus 55, ça va donner 58. Lorsqu'on a, dans les documents du ministère des Transports, un isophone de 55, c'est le 55 qui est produit par la route et ça ne tient pas compte du climat qui est déjà là.

2310

Donc, admettons que déjà vous avez 55 et que, avec les documents du ministère des Transports, on voit un isophone de 55, c'est que le résultat que vous allez avoir, c'est 58. Il ne faut pas non plus oublier que dans les isophones...

LE PRÉSIDENT :

2315

Et non pas 110.

M. MICHEL MAILHOT :

Et non pas 110.

2320 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

2325 **M. MICHEL MAILHOT :**

De la même façon, s'il y a beaucoup de bruit ou on génère beaucoup de bruit, comme par exemple lorsqu'il y a un différentiel de 15 décibels, c'est que le plus faible va être, si on peut dire, écrasé par le plus fort.

2330 Et il ne faut pas oublier, tantôt monsieur comprenait mal qu'on puisse ne pas entendre l'autoroute. Madame Gamache avait raison de dire que bon, 55 décibels, c'est acceptable, mais il ne faut pas oublier que qu'est-ce qui est mentionné dans les documents, c'est des isophones sur des niveaux équivalents sur 24 heures.

2335 Donc, lorsque le camion va passer, lui il ne sera pas sur 24 heures, il va être immédiatement. Donc, les pics vont être beaucoup plus importants. Donc, c'est pour ça que momentanément, il peut y avoir effectivement, on peut entendre, on peut même avoir une nuisance, parce que souvent si vous êtes dans un milieu qui est calme et que vous avez tout d'un coup un pic, bien, évidemment, c'est un peu comme un cadran, ça va vous réveiller si vous êtes en train de dormir.

2340 C'était pour donner d'autres, un peu d'autres équivalents, au niveau des sons, c'est qu'on peut voir X et ça, c'est basé, je crois, sur un document de la SCHL X c'est qu'encore là, au niveau d'un 40 décibels pour une bibliothèque, par exemple, on peut dire que la réaction auditive que c'est paisible; à 50 décibels, on peut dire que c'est nuisible à la conversation; à 60 décibels, c'est gênant; à 70, on dit * usage difficile du téléphone +.

2350 Lorsqu'on parlait de 55 décibels tout à l'heure, c'est que de façon générale, il est reconnu que pour un 55 décibels, disons sur une période de temps relativement court, à l'extérieur, ça vous permet d'avoir des activités normales, ça permet aux gens de parler sans se crier par la tête, si on peut dire, et sans perdre la voix comme je vais le faire si je continue à parler trop fort.

2355 Donc, le 55 décibels est une norme un peu reconnue mondialement; que ce soit en niveau équivalent 24 heures ou que ce soit en niveau équivalent 1 heure ou, à la limite, 30 minutes, ça semble être un niveau qui serait acceptable.

2360 Évidemment, sur le 24 heures, c'est parce qu'on se permet d'accepter que pendant le jour, ça pourrait être moins nuisible parce que les gens ne sont habituellement pas chez eux ou font des activités qui sont bruyantes et qui, donc, pourraient ne pas être incommodés par ce niveau un peu plus haut, et on présume que la nuit, c'est beaucoup plus bas que le 55 et que, à ce moment-là, ça ne nuit pas non plus au sommeil des gens.

2365 Mais dans ce cas-ci, il faut faire attention, parce qu'il existe aussi des écoles à proximité et c'est important d'avoir des niveaux, au niveau des écoles, qui soient relativement faibles; d'où le gros, bien le plus gros problème qu'on peut avoir ici.

LE PRÉSIDENT :

2370 Je ne veux pas anticiper sur des débats plus en profondeur que nous aurons demain soir, mais vous voyez la complexité des débats. Est-ce que, madame Gamache, vous voulez ajouter quelque chose sur ça?

M. PIERRE LAFLAMME :

2375 Bien, un premier point, je voudrais quand même ajouter que le ministère des Transports a publié une petite brochure qui s'appelle *Mieux s'entendre avec le bruit routier*, dans laquelle on retrouve même la première acétate qui était montrée par monsieur. Cette brochure-là est disponible, laquelle donne d'autres informations.

2380

LE PRÉSIDENT :

Vous la déposez auprès de notre secrétariat, s'il vous plaît, en quinze copies.

2385

M. PIERRE LAFLAMME :

Et puis je vais laisser la parole à madame Gamache...

LE PRÉSIDENT :

2390

Oui, madame.

M. PIERRE LAFLAMME :

2395

... si elle veut ajouter ou compléter les renseignements.

LE PRÉSIDENT :

2400 Très bien.

Mme LINE GAMACHE :

2405 Bien, en fait pour l'instant, je n'ai pas vraiment de commentaires. Ce qu'a dit monsieur Mailhot, dans l'ensemble oui, c'est vrai, sauf pour l'arithmétique bizarre, en fait ce n'est pas bizarre, c'est tout simplement le principe des logarithmes. Mais pour le reste, non, pour l'instant...

LE PRÉSIDENT :

2410 On n'est pas encore dans les champs de controverse.

Mme LINE GAMACHE :

2415 Non.

LE PRÉSIDENT :

2420 Vous déposerez vos acétates, monsieur Mailhot, alors on aura le plaisir de reprendre cette discussion-là. Votre acétate en 15 copies, naturellement. Monsieur Leblanc?

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2425 Oui, je trouve ces commentaires-là rassurants d'une certaine manière, mais peut-être un peu trop rassurants, parce que je me dis que les gens de notre secteur qui ont à entendre le bruit de Saint-Raymond...

LE PRÉSIDENT :

2430 Saint-Raymond.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2435 ... Gamelin, qui est très achalandée, la promenade du Lac-des-Fées qui va être davantage achalandée avec les bretelles et ce nouvel axe, j'ai beaucoup de difficulté à croire que ça va être la quiétude dans notre quartier.

LE PRÉSIDENT :

2440

Une chose que je voudrais vérifier, est-ce qu'il y a quelqu'un chez vous -- il n'y a personne dans votre groupe qui a...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2445

Je n'ai pas de groupe...

LE PRÉSIDENT :

2450

Non, mais personne...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2455

... je ne fais pas partie d'un groupe.

LE PRÉSIDENT :

2460

... de votre voisinage n'a procédé à des vérifications, à des mesures sur le terrain maintenant.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2465

Non. Nous, on est des simples citoyens qui...

LE PRÉSIDENT :

C'est parce que maintenant, vous auriez...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2470

... on fait l'expérience de ce bruit-là.

LE PRÉSIDENT :

2475

... vous auriez une idée du climat sonore lié à Saint-Raymond, par exemple, ou aux autres bruits routiers que vous entendez, voyez-vous?

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2480

On n'est pas équipé pour faire des évaluations.

LE PRÉSIDENT :

2485 Non, non, je comprends ça, et il ne semble pas, le ministère des Transports n'en a pas fait non plus de vérification sur le terrain maintenant, sur le niveau sonore.

M. PIERRE LAFLAMME :

2490 On n'a pas fait de vérification sur Gamelin, on a fait des vérifications sur Saint-Raymond. Ce qu'on peut dire, en tout cas du moins pour l'ouverture, c'est que Gamelin, c'est une rue qui est située très près de Saint-Raymond...

LE PRÉSIDENT :

2495 Oui.

M. PIERRE LAFLAMME :

2500 ... ça fait que Saint-Raymond, le volume de circulation va baisser de 29 000 à 16 000, puis le pourcentage de camions baisserait de 60 %.

LE PRÉSIDENT :

2505 Oui. Est-ce que vous avez des relevés sonores...

M. PIERRE LAFLAMME :

Sur Gamelin?

2510 **LE PRÉSIDENT :**

... sur le terrain, en fait sur Gamelin?

M. PIERRE LAFLAMME :

2515 Sur Gamelin, non. Seulement sur Saint-Raymond.

LE PRÉSIDENT :

2520 Sur Saint-Raymond, vous en avez?

M. PIERRE LAFLAMME :

2525 Oui. Vous voulez connaître les niveaux?

LE PRÉSIDENT :

2530 C'est-à-dire que je me demande dans quelle mesure ça va être utile, c'est ça que je...

M. PIERRE LAFLAMME :

En tout cas, c'est utile pour les gens de Saint-Raymond.

2535 **LE PRÉSIDENT :**

2540 C'est-à-dire que c'est utile pour les gens de Saint-Raymond et ça pourrait être fort utile pour les gens de Gamelin, en bas, s'il y a une vérification terrain, parce qu'à ce moment-là ça permet de savoir qu'il y a une mesure réelle, ensuite une autre mesure réelle et non pas des projections d'ordinateur. Mais ça, c'est un autre type de considération. Alors, laissons ça pour ça, le débat aura lieu, reprendra demain soir de toute manière sur les méthodes et sur les mesures.

Monsieur Leblanc?

2545

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2550 Oui. Ma deuxième question, monsieur le président, concerne l'impact du projet sur la circulation sur la promenade du Lac-des-Fées. En raison des bretelles prévues, j'ai la certitude, en dépit de ce que le représentant de la CCN disait tantôt, que le nombre de véhicules empruntant cette promenade augmentera considérablement lorsque le projet Laramée X McConnell sera terminé.

2555 Déjà, au cours des dernières années, la circulation sur cette promenade est devenue de plus en plus intense et rapide.

2560 J'aimerais savoir de la part du promoteur et de la CCN quelles études ont été faites pour déterminer l'impact du projet sur cette promenade, la promenade du Lac-des-Fées, qui risque de voir sa vocation de promenade transformée, comme elle est déjà en train de l'être, transformée donc en lien de transit à circulation intense.

2565 Alors, quelle sera l'augmentation de la circulation, quel impact cette augmentation aura-t-elle au niveau sonore, encore, et quelles mesures ont été prévues pour en atténuer les conséquences sur les résidents du secteur?

LE PRÉSIDENT :

Alors, on va retourner auprès de monsieur Dubé. Est-ce que vous m'avez dit que vous aviez des données de circulation sur la promenade Gatineau?

2570

M. PIERRE DUBÉ :

Sur la promenade de la Gatineau...

2575

LE PRÉSIDENT :

La promenade du Lac-des-Fées, excusez, je me trompe.

M. PIERRE DUBÉ :

2580

Non, je n'ai pas de données.

LE PRÉSIDENT :

2585

Lac-des-Fées n'est pas dans le...

M. PIERRE DUBÉ :

Non.

2590

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous avez raison.

2595

Je m'excuse monsieur Leblanc, je me suis mêlé. C'est la Ville de Hull qui nous a promis de nous déposer les données de trafic sur Lac-des-Fées.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Projetées ou actuelles?

2600

LE PRÉSIDENT :

Actuelles.

2605

M. PIERRE DUBÉ :

Actuelles.

2610 **LE PRÉSIDENT :**

Et ils vont nous le donner en référence à des données passées, donc ils vont nous transmettre l'information sur l'augmentation.

2615 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

C'est bien ça, la Ville de Hull va nous transmettre l'information?

2620 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, le représentant de la Ville de Hull nous a dit qu'on aurait les documents demain, je pense.

2625 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Sur les projections, donc?

LE PRÉSIDENT :

2630 Sur les mesures passées et les mesures récentes.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2635 O.K.

LE PRÉSIDENT :

2640 Ça, c'est un document que j'attends. Quel impact sur les résidences en termes de bruit et sur les mesures, le ministère des Transports a dit constamment que pour lui, l'impact est négligeable et donc il n'a pas de mesures. Je peux vérifier, mais il me semble que c'est ce qui a été dit constamment par rapport au voisinage de Lac-des-Fées.

M. PIERRE LAFLAMME :

2645 On n'a pas de données, il va falloir les traiter pour avoir -- on n'a pas analysé, dans le cadre de la présente étude, la promenade du Lac-des-Fées. On s'est requestionné suite à l'audience d'hier soir. Comme monsieur Paul-André Roy a mentionné, ce qui s'avère, ce qui va s'avérer, c'est qu'il va y avoir une diminution de la circulation au sud de l'axe McConnell X

2650 Laramée, il va y avoir une augmentation de circulation au nord de l'axe McConnell X Laramée étant donné que les bretelles sont justement là pour, disons, drainer la circulation automobile sur la promenade du Lac-des-Fées et d'éviter qu'elle circule à travers la trame urbaine.

2655 On peut projeter des données en fonction des données actuelles, tout ça on peut les projeter, les simuler avec le même logiciel qu'on a traité toutes les autres données. Par contre, ces données-là, ce rapport-là, si on peut dire, complémentaire, peut vous être transmis au cours des prochaines semaines, mais sûrement avant la deuxième partie de l'audience qui va concerner les mémoires.

LE PRÉSIDENT :

2660 Donc, de nouvelles informations.

M. PIERRE LAFLAMME :

2665 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2670 Mais à ce moment précis, quand vous répondez, vous répondez au fond pas sur le trafic sur le Lac-des-Fées, mais sur l'impact de l'axe McConnell X Laramée et l'impact, à vos yeux, sonore de l'axe Laramée-McConnell n'est pas perceptible ou n'est pas suffisamment important sur les champs, les résidences avoisinantes pour que là il y ait des mesures de mitigation.

2675 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Actuellement, non.

LE PRÉSIDENT :

2680 Mais il y aura une nouvelle analyse du Lac-des-Fées lui-même.

M. PIERRE LAFLAMME :

2685 Oui, au niveau circulation.

LE PRÉSIDENT :

2690 Très bien.

M. PIERRE LAFLAMME :

Montrant l'impact, ce qu'il peut y avoir comme augmentation pour le terme 2011.

2695 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2700 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Vous confirmez cependant qu'il y aura une augmentation, selon vous, sur la partie qui va vers le nord de la promenade, c'est ça?

2705 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

2710 Le conseiller municipal, hier, disait qu'il y aurait augmentation du trafic vers le nord, du côté nord.

M. PIERRE LAFLAMME :

2715 Avec diminution dans la trame urbaine.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Veut dire?

2720

M. PIERRE LAFLAMME :

2725 Veut dire actuellement, les gens circulent sur le boulevard Moussette, circulent sur Demontigny, circulent sur toutes les autres rues. Avec l'ouverture du boulevard, la plupart vont être portés à utiliser la promenade du Lac-des-Fées étant donné que c'est une promenade qui est sans accès, il n'y a pas d'accès direct des maisons à la promenade, mais laquelle est plus fluide, on ne voit pas pourquoi -- lorsqu'on simule, on simule toujours le plus court chemin, ça fait que les gens, se promener avec des virages à droite à 90 degrés à toutes les intersections, à ce moment-là, c'est certain qu'ils vont utiliser la promenade du Lac-des-Fées.

2730

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

2735 Pour les riverains de la promenade du Lac-des-Fées, c'est un autre facteur qui va faire que le bruit va augmenter dans le quartier.

LE PRÉSIDENT :

2740 Bien sûr.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Ça, je crois que c'est...

2745 **LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr. Bien sûr, et la mesure va être faite par le ministère des Transports et nous aurons des informations avant la période des mémoires, donc...

2750 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Et on aura accès de quelle façon à cette information-là?

LE PRÉSIDENT :

2755 Par le site du Bureau d'audiences, alors le site de la Commission. Aussitôt que les documents nous sont transmis, ils sont inscrits dans le site, on les aura sous forme électronique et aussi les copies papier seront envoyées au centre de documentation le plus rapidement possible.

2760

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Merci beaucoup, monsieur le président.

2765 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va. Merci, monsieur Leblanc.
Madame Desloges. Bonjour, madame.

2770 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

2775

Alors, vous avez donné votre place quelques fois, c'est enfin votre tour.

Mme MADELEINE DESLOGES :

2780

Enfin! Avant de poser mes deux questions, j'aimerais demander le dépôt de certains documents.

LE PRÉSIDENT :

2785

Oui.

Mme MADELEINE DESLOGES :

2790

Hier, il a été question en fin de soirée, le fait qu'à un certain moment, le ministère des Transports du Québec avait mentionné à Laramée X McConnell sans transport lourd. J'ai trouvé des coupures de journaux, puis je me demandais, il y a eu, entre autres, une conférence de presse le 18 juin 99, annonçant que c'était pour être ressuscité, le projet, et puis le 23 septembre, j'avais un article dans le journal qui parlait de 6 voies, pas de transport lourd, et puis ensuite, comme de raison, le 28 janvier, le transport lourd est à considérer.

2795

Alors, je me demande si c'était possible que le ministère des Transports du Québec produise ses communiqués de presse reliés à ces articles-là. Ça vous donnerait un aperçu.

LE PRÉSIDENT :

2800

Êtes-vous sûre que le ministère des Transports est à l'origine de ces communiqués?

Mme MADELEINE DESLOGES :

2805

Oui, parce qu'ils sont cités dans les articles.

LE PRÉSIDENT :

On va vérifier ça.

2810

Mme MADELEINE DESLOGES :

Alors, je pourrai donner les coupures de journaux à...

2815

LE PRÉSIDENT :

Entendons-nous, une découpeure de journaux, pour nous, ce n'est pas un document.

2820 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

Non, non, non...

LE PRÉSIDENT :

2825

Correct? Ça va?

Mme MADELEINE DESLOGES :

2830

... ça fixe les dates.

LE PRÉSIDENT :

Un communiqué de presse officiel est un document...

2835

Mme MADELEINE DESLOGES :

C'est ça.

2840

LE PRÉSIDENT :

... une découpeure de journal, c'est un oui-dire, on n'est pas capable de le vérifier,

Mme MADELEINE DESLOGES :

2845

Je sais, mais c'est une façon de déterminer les dates.

LE PRÉSIDENT :

2850

Si le ministère des Transports, donc, sur les trois dates que vous évoquez, madame, le 18 juin?

Mme MADELEINE DESLOGES :

2855

Le 18 juin, il y avait un article dans le journal.

LE PRÉSIDENT :

2860 Donc, probablement le 17 juin. Ensuite?

Mme MADELEINE DESLOGES :

2865 Le 23 septembre.

LE PRÉSIDENT :

 Le 23 septembre, donc probablement le 22.

2870 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

 Puis le 28 janvier.

LE PRÉSIDENT :

2875 Le 28 janvier 2000.

Mme MADELEINE DESLOGES :

2880 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2885 2000. Alors, s'il y a des communiqués de presse que le Ministère a émis, veuillez les déposer, s'il vous plaît, ce sont des documents officiels.

M. PIERRE LAFLAMME :

2890 À ma connaissance, il y a eu un communiqué émis en juin...

LE PRÉSIDENT :

 Oui.

2895 **M. PIERRE LAFLAMME :**

2900 ... parce qu'en juin, il y a eu une visite du ministre, à ce moment-là il y a eu un communiqué de presse d'émis. Pour les deux autres dates, on va vérifier mais, à mon avis, il n'y a pas de communiqué.

Mme MADELEINE DESLOGES :

Le 22 septembre, c'est au moment où ils ont proposé le 6 voies en surface, pas de transport lourd. Alors, je suis certaine qu'il y a eu un communiqué.

2905

LE PRÉSIDENT :

C'est parce que ça dépend qui l'a fait, c'est pour ça que je vous dis que le oui-dire, il faut s'en méfier.

2910

M. PIERRE LAFLAMME :

Le 22 septembre, autour du 20 septembre, le *Projet d'analyse de la valeur* a été présenté au Conseil municipal de la ville de Hull, à la CCN, à Transports Canada, aux citoyens, à l'Association des gens d'affaires. C'est certain qu'au conseil de la ville de Hull, il y avait des journalistes, il y a eu des articles qui ont été écrits mais, à ma connaissance, le Ministère n'a jamais émis un communiqué.

2915

LE PRÉSIDENT :

Non, mais le document de référence, à ce moment-là, c'est le document de...

2920

M. PIERRE LAFLAMME :

Le communiqué.

2925

LE PRÉSIDENT :

Non, le document de la valeur...

2930

M. PIERRE LAFLAMME :

Le *Rapport d'analyse de la valeur*?

2935

LE PRÉSIDENT :

... qui lui est déposé dans la documentation.

2940

M. PIERRE LAFLAMME :

On va vérifier, en tout cas, on a ça. Oui, il est déposé, on a ça.

LE PRÉSIDENT :

2945 Le rapport de la valeur est dans la documentation. Pour le 28 janvier, est-ce qu'il y avait un événement particulier?

M. PIERRE LAFLAMME :

2950 Bien, le 28 janvier, à ma connaissance...

LE PRÉSIDENT :

2000?

2955

M. PIERRE LAFLAMME :

2960 ... disons on avait commencé nos études de circulation, de bruit, de carrefours giratoires et puis on savait d'ores et déjà qu'on pouvait -- on n'avait pas encore analysé les scénarios 0 %, 40-60 et 100 %, mais on savait d'ores et déjà qu'on pouvait, disons, accepter une partie de trafic lourd, sans savoir quelle partie, avec des mesures d'impact acceptables. Pas d'impact, mais des mesures de mitigation acceptables.

LE PRÉSIDENT :

2965

Vous vérifiez...

M. PIERRE LAFLAMME :

2970

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... s'il y a eu un communiqué; s'il y a eu un communiqué, vous le déposez.

2975

M. PIERRE LAFLAMME :

C'est très bien.

2980

LE PRÉSIDENT :

Correct. Merci.
Madame?

2985

Mme MADELEINE DESLOGES :

2990 Bon. Il y a un document que j'ai vu, qui s'appelle le *Rapport préliminaire sur les carrefours giratoires*, il date de janvier 2000, j'ai eu l'occasion de le lire à un certain moment. On a essayé d'en obtenir des copies, le MTQ disait qu'il n'en avait plus. Alors il a été produit en janvier 2000, puis je me souviens quand je l'ai vu, ce qui m'a frappé, c'est qu'il y avait une traverse de piétons en surface à la rue Davies, mais je ne me souviens pas exactement s'il y avait du transport lourd qui faisait partie du rapport, puis j'aimerais avoir accès à ce document-là.

2995 **LE PRÉSIDENT :**

Janvier 2000, oui, monsieur?

M. PIERRE LAFLAMME :

3000 On ne rend pas publics les rapports préliminaires, mais les rapports finaux, par contre, sont rendus publics. Parce que tant que le rapport est préliminaire, il est sujet à changement, il n'est pas considéré final. Ce qui est déposé, ici, c'est le rapport final.

3005 **LE PRÉSIDENT :**

Mais il y a bien eu un rapport préliminaire?

M. PIERRE LAFLAMME :

3010 Oui, mais...

M. JORDAN BELOVSKI :

3015 Il y a toujours un rapport préliminaire.

M. PIERRE LAFLAMME :

3020 Il y aura toujours des rapports préliminaires. Il y a un rapport qui peut être discuté, qui peut être modifié, qui peut être analysé plus en profondeur, mais seul le rapport final est déposé.

LE PRÉSIDENT :

3025 Mais si vous avez...

M. PIERRE LAFLAMME :

Tant que c'est préliminaire, c'est encore à l'étude, c'est ça que ça veut dire.

3030 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, je comprends bien, mais quand c'est un document que vous diffusez publiquement, il est considéré comme préliminaire mais il peut permettre à quelqu'un de faire une étude historique sur l'évolution de la pensée.

3035

M. PIERRE LAFLAMME :

Mais il n'est pas, on ne diffuse pas -- il ne doit pas avoir été rendu public, on ne diffuse pas de rapports préliminaires, on ne les rend pas publics, et c'est tout à fait normal.

3040

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vais prendre votre question en délibéré.

3045

M. JORDAN BELOVSKI :

Est-ce que je peux ajouter quelque chose?

LE PRÉSIDENT :

3050

Oui, oui, bien sûr.

M. JORDAN BELOVSKI :

3055

La procédure standard, c'est les rapports, habituellement, sont produits par le consultant, sauf qu'il peut y avoir un ou deux rapports préliminaires qui sont envoyés au Ministère pour commentaires. Après ça, il y a des discussions, il y a -- habituellement, on prend en considération les commentaires du Ministère, puis ça change souvent la direction des rapports. Alors, je ne sais pas quelle version du rapport préliminaire a été publiée ou comment, mais...

3060

LE PRÉSIDENT :

3065

Je comprends, mais je vous signale juste une chose, c'est que par exemple, vous avez déposé l'état de *L'habitat du poisson* et c'est un rapport préliminaire. Votre coutume, dans d'autres documents, c'est vous nous avez transmis des rapports préliminaires. Alors le PR-8.1 est un rapport préliminaire et vous l'avez déposé.

3070

Alors, je comprends très bien votre point de vue, par ailleurs, et je ne veux pas vous violenter, je vais vérifier les droits auprès de l'avocat du Ministère, puis on statuera là-dessus si oui ou non nous vous demanderons son dépôt.

3075 Tantôt, quand monsieur Mailhot m'a fait état de documents préliminaires sur l'élaboration d'un règlement, je ne l'ai pas demandé, le dépôt, parce que je sais que là il n'y a pas d'engagement du gouvernement.

Madame veut avoir ces choses-là, on va vérifier si oui ou non on peut le faire; vous me ferez valoir vos arguments et on analysera ce qui est correct. Ça va?

3080 Merci, madame.

Mme MADELEINE DESLOGES :

3085 Oui, j'insiste pour que ce document-là soit rendu public parce que... je veux dire qu'il soit disponible au public. Je l'ai vu, il était relié pareil comme la version finale, il était en circulation dans la ville de Hull, diverses personnes l'avaient.

LE PRÉSIDENT :

3090 D'accord.

Mme MADELEINE DESLOGES :

3095 La prochaine chose que je recherche, c'est que nous autres, c'est par les articles de journaux qu'on peut voir qu'il y a quelque chose qui se passe, puis le 14 avril 2000, il est question de nouvelles analyses de bruit qui auraient été faites par le ministère des Transports du Québec.

3100 Je peux vous dire qu'on a demandé ces nouvelles analyses-là en mai, on nous a dit qu'elles n'existaient pas. Mais en faisant des recherches, on voit que là, il en est question, puis on cite même monsieur Carrier qui est l'agent d'information, qui parle des nouvelles analyses de bruit. Alors elles sont écrites sur un papier en quelque part, ça, ce n'est pas juste dans la tête à quelqu'un. Alors, on cherche le document d'une nouvelle analyse de bruit, qui sera déposé.

3105 **LE PRÉSIDENT :**

Que vous datez, dont vous avez eu l'information au 14 avril 2000.

3110 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

On dit qu'aux alentours, le ou vers le 14 avril 2000, il y aurait un document qui aurait été produit ou en voie de production; alors où est-il, où sont les nouvelles analyses de bruit?

3115 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Oui, monsieur?

3120 **M. PIERRE LAFLAMME :**

3125 Il n'y a pas eu de nouvelles analyses de bruit, tout ce qui est au point de vue bruit est intégré dans le *Rapport d'évaluation environnementale*. Mais je peux dire une chose au niveau de ce qui est rapporté dans les journaux, il arrive à maintes fois qu'on fasse des propos, ces propos sont mal rapportés.

Moi-même, à plusieurs reprises, il a fallu que je fasse rédiger des articles de correction dans *Le Droit*, et ainsi de même que pour monsieur Carrier, il peut s'être produit soit un malentendu ou une mauvaise compréhension.

3130

LE PRÉSIDENT :

3135 C'est des choses qui arrivent fréquemment et c'est pour ça qu'on n'accepte pas d'articles de journaux qui sont du oui-dire. Je vous demande juste, madame prétend que par les journaux a été affirmé que vous disposiez d'une nouvelle analyse de bruit, vous me répondez: cette analyse-là n'existe pas, les données de bruit sont intégrées dans l'étude d'impact.

M. PIERRE LAFLAMME :

3140 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

3145

M. PIERRE LAFLAMME :

Je n'ai pas d'autres commentaires, les seules analyses sont ici.

3150

LE PRÉSIDENT :

Très bien.
Madame?

3155

Mme MADELEINE DESLOGES :

Maintenant, je passe à mes questions.

3160

LE PRÉSIDENT :

Mais oui.

3165

Mme MADELEINE DESLOGES :

On retourne, justement, sur le camionnage. Hier on parlait du camionnage et puis là où les routes du MTQ où c'est interdit. Il y a une route en particulier, qui a été construite possiblement dans les derniers 50 à Gatineau, qui s'appelle le boulevard de la Vérendrye.

3170

J'aimerais savoir, est-ce qu'il y a du transport lourd et le camionnage est alloué sur le boulevard de la Vérendrye à Gatineau?

LE PRÉSIDENT :

3175

On va vérifier, madame.
Oui, monsieur?

M. PIERRE LAFLAMME :

3180

Le boulevard de la Vérendrye s'étend du boulevard Labrosse à l'extrême est, jusqu'à la route 307 à l'ouest. Sur la partie comprise entre X à moins que je ne me trompe, là X mais sur la partie comprise entre l'autoroute 50, vers l'est, jusqu'au boulevard Labrosse, le transport lourd serait autorisé.

3185

Sur l'autre partie, entre l'autoroute 50 et la route 307, l'axe qui a été ouvert il y a deux ans, en 1999, c'est un projet du ministère des Transports, réalisé selon l'entente avec Transports Canada, l'entente Québec-CCM, autrement dit les coûts ont été partagés 50-50, c'est un projet pour lequel on est allé en audiences publiques et puis le décret interdisait le transport lourd sur cette section-là.

3190

C'est un boulevard pour lequel on avait une emprise de 35 mètres et puis qui comporte des murs, sur une bonne partie, d'une hauteur de 3 à 3 mètres et demi et puis c'est un 2 voies seulement. Ça fait que donc, s'il y avait du trafic lourd, ce serait 6 mètres et plus.

3195 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, la réponse, madame, c'est oui à la question pour la section entre Labrosse et la 307.

3200 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

Moi, ce qui m'intéressait, c'était la nouvelle section où c'est interdit, qui a fait participer un accord fédéral-provincial, c'est-à-dire la section où le transport lourd est interdit...

3205 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3210 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

... entre la 50 et la 307.

LE PRÉSIDENT :

3215 Oui, oui.

Mme MADELEINE DESLOGES :

Alors si c'était interdit, pourquoi c'est interdit?

3220

LE PRÉSIDENT :

3225 C'est parce que là, la réponse qui vous a été donnée, c'est que c'est parce que c'est une emprise de 35 mètres et que c'est un 2 voies seulement, et à ce moment-là, les mesures de mitigation contre le bruit eussent été trop élevées. C'est bien ça?

M. PIERRE LAFLAMME :

3230 Oui, c'est très bien. Il y a un autre point aussi, c'est un axe de juridiction municipale. Étant donné qu'il faisait partie de l'entente CCN, on a contribué, les deux ministères ont contribué, mais c'est un axe de juridiction municipale. C'est la même chose que le chemin Pink à Aylmer, il fait partie de l'entente CCN, mais il est de juridiction municipale.

3235 **LE PRÉSIDENT :**

Et donc, c'est la ville de... c'est quelle ville, ça?

M. PIERRE LAFLAMME :

3240 C'est la Ville de Gatineau.

LE PRÉSIDENT :

3245 De Gatineau qui a interdit le...

M. PIERRE LAFLAMME :

Non, c'est le décret qui a interdit...

3250 **LE PRÉSIDENT :**

Le décret interdit, mais à la...

M. PIERRE LAFLAMME :

3255 ... mais par rapport à l'axe McConnell, l'axe McConnell, c'est un axe de juridiction du ministère des Transports, puis le Ministère, bien, si avec des mesures de mitigation il est capable de faire circuler du transport lourd, bien c'est son intention.

3260 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.
Madame?

3265 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

3270 J'aimerais que le ministère des Transports du Québec produise une liste de toutes les routes où ils ont contribué monétairement, sur lesquelles le transport lourd est interdit, puis pour quelle raison. Parce que là, on nous dit: bien, il y a le pont Louis Hippolyte, mais là, il y en a différentes routes çà et là, j'aimerais savoir pourquoi, quelles raisons, quels motifs? Dans ce cas-ci, il y a le décret, mais est-ce qu'il y en a d'autres qui ont un décret qui dit que c'est interdit d'avoir du transport lourd?

3275 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Il existe sûrement un décret mais, à ma connaissance, toutes les sections que je connais, c'est par rapport au transport de matières dangereuses. Exemple tous les tunnels, Hippolyte-Lafontaine, le tunnel Ville-Marie, tout ça, c'est toujours une question de transport de
3280 matières dangereuses; le long du Richelieu, c'est encore des matières, dans le cas présent explosives, matières dangereuses, c'est ça. Mais on peut sortir, obtenir les sections de routes où le transport lourd est interdit et qui font partie du réseau sous la gestion du Ministère.

LE PRÉSIDENT :

3285

Est-ce que vous avez un document comme une politique ou une directive ou un cadre de référence à partir duquel des interdictions de ce type-là sont posées?

M. PIERRE LAFLAMME :

3290

Non, je pense que ce sont des endroits qui sont, disons, évalués de façon *ad hoc*, là. Il faudrait vérifier ça, mais c'est pour des raisons de sécurité.

LE PRÉSIDENT :

3295

Oui. Et que représente la demande de faire la recherche? Pouvez-vous m'indiquer l'ampleur de cette recherche-là?

M. PIERRE LAFLAMME :

3300

Bien, on a un service qui s'appelle Transport des marchandises, on devrait être en mesure d'obtenir cette information-là auprès de ce service-là, étant donné que sur les 30 000 kilomètres de route sous la gestion du Ministère, il y en a peut-être quelques-uns qui sont interdits au trafic lourd.

3305

LE PRÉSIDENT :

Ça vous semble une mesure à laquelle vous pouvez répondre?

M. PIERRE LAFLAMME :

3310

On peut vérifier, là...

LE PRÉSIDENT :

3315

S'il vous plaît.

M. PIERRE LAFLAMME :

3320 ... l'ampleur de la recherche et vous tenir informé.

LE PRÉSIDENT :

3325 S'il vous plaît. Parce que j'hésite de le demander, mais le promoteur est prêt à regarder, voyez-vous?

Mme MADELEINE DESLOGES :

3330 Parce que s'il y en a 5 ou 6 ou 10, ce n'est pas un gros problème.

LE PRÉSIDENT :

Non, non, je comprends, mais on sait déjà...

3335 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

Oui, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

3340 ... les motifs et, hier, monsieur Gagnon qui est intervenu, a été très clair sur la capacité qu'a le ministère des Transports d'interdire quand il le juge à propos. Demander le relevé de toutes ces choses, il faut voir l'ampleur de la tâche que ça demande.

3345 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

Mais c'est pas ça, c'est que si c'est une exception qui se produit tellement peu souvent, ça devrait être facile d'en avoir une liste.

3350 **M. PIERRE LAFLAMME :**

On a...

LE PRÉSIDENT :

3355 C'est intéressant comme argumentation.

M. PIERRE LAFLAMME :

3360

On a aussi, ça, ce qui est très facile à sortir parce qu'on l'a au bureau, on a une carte qu'on appelle le *Réseau de camionnage*, une carte provinciale, où on montre en rouge le réseau qui est interdit au transport lourd, en jaune où c'est, disons, c'est toléré, puis en vert où c'est permis. Mais sur cette carte-là, bien, c'est plutôt en milieu rural et puis c'est plutôt question

3365

des niveaux des fondations de la capacité structurale de la route où c'est interdit, pour ne pas endommager.

S'il y a deux routes parallèles, il y en a une dont la fondation est faible et l'autre dont la fondation est très bonne, bien on va l'interdire sur la route dont le sol est faible.

3370

Ça, on dispose d'une carte, ici à la Direction, qui montre le réseau de camionnage, qui montre les interdictions et où c'est approuvé, et puis en même temps, ça sert pour les permis de transport, charges hors normes, tout ça.

3375

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

Madame Nicole Desroches, s'il vous plaît

3380

Mme MADELEINE DESLOGES :

Si vous permettez, je vais céder mon tour parce qu'il semblait qu'il y a des personnes qui ne pouvaient être ici qu'aujourd'hui et qui voulaient vous questionner; alors comme moi, j'ai souvent le plancher!

3385

LE PRÉSIDENT :

Ça marche, merci.

Monsieur Claude Morisset.

3390

M. CLAUDE MORISSET :

Disons que dans ce projet-là, la partie qui m'intéresse particulièrement, c'est celle qui va du Lac-des-Fées jusqu'au pont, la partie qui joint Wrightville à l'île de Hull.

3395

On entend beaucoup parler de la nécessité de faciliter le transport d'Aylmer jusqu'à Ottawa et on ne souligne pas tellement l'importance qu'il y a de joindre les deux parties du centre-ville, finalement. Même si, officiellement, on parle de centre-ville seulement pour l'île de Hull, en réalité, Wrightville est certainement centre-ville aussi pour Hull.

3400

3405 Et là-dedans, ce qui m'intéresse, c'est de savoir s'il va y avoir des trottoirs pour
permettre aux gens de marcher X c'est quelque chose qui se marche dans 15 minutes X et
également si la STO, qui devrait commencer à privilégier un peu plus le lien est-ouest, parce
que l'orientation de la STO, ils ne semblent pas tellement... il font du très bon travail pour
transporter les gens à Ottawa, un peu aussi dans les édifices fédéraux de la promenade du
Portage, mais le 50 % de gens, parce qu'il y a 50 % des gens maintenant qui travaillent, de
l'Outaouais qui travaillent dans l'Outaouais, et il y a très peu de facilité de communication, par
exemple avec l'artère la plus importante, l'artère commerciale où se trouvent beaucoup de
3410 bureaux, etc., et de commerces, a très peu de... il y a très peu de facilité de transport pour les
gens de Gatineau ou d'Aylmer qui viennent travailler sur cette artère-là. Et c'est pour ça que je
voudrais...

LE PRÉSIDENT :

3415 Vous voulez savoir s'il y a des trottoirs à quoi?

M. CLAUDE MORISSET :

3420 Des trottoirs dans cette partie-là qui va de...

LE PRÉSIDENT :

3425 Dans la partie de...

M. CLAUDE MORISSET :

... Saint-Joseph...

LE PRÉSIDENT :

3430 ... la route...

M. CLAUDE MORISSET :

3435 Qui va aller de Saint-Joseph, qui va aller rejoindre Saint-Laurent.

LE PRÉSIDENT :

3440 La partie urbaine depuis le Lac-des-Fées...

M. CLAUDE MORISSET :

3445 La partie urbaine, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

3450 Depuis Lac-des-Fées jusqu'à...

M. CLAUDE MORISSET :

Et surtout depuis Saint-Joseph jusqu'à...

3455 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

M. CLAUDE MORISSET :

3460 Est-ce qu'il va y avoir des trottoirs.

LE PRÉSIDENT :

3465 Très bien.

M. PIERRE LAFLAMME :

3470 Bien, spécifiquement sur la partie Saint-JosephXSaint-Laurent, il n'y a pas de trottoir, c'est seulement un sentier piétonnier qui va être en parallèle au boulevard, qui va être situé du côté nord du boulevard, qui accepte les bicyclettes, les piétons, tout ça. Comme dans l'autre partie, entre Saint-Joseph et la promenade du Lac-des-Fées, il n'y a seulement que la même chose, le même sentier piétonnier qui sert à toutes les fins piétonnes.

3475 Du côté sud, il n'y a aucun trottoir. Sur la rue Laramée, bien à ce moment-là, les gens vont utiliser le trottoir de la rue Laramée, mais du côté sud, il n'y a aucun trottoir, on veut réserver l'espace pour l'aménagement paysager le plus possible.

LE PRÉSIDENT :

3480 Dites-moi, ce sentier piétonnier serait-il entretenu l'hiver?

M. PIERRE LAFLAMME :

3485

On ne s'est pas posé la question au niveau de son entretien pour l'hiver, il va falloir...

LE PRÉSIDENT :

3490

Parce que souvent les sentiers piétonniers, souvent l'hiver on ne les entretient pas.

M. PIERRE LAFLAMME :

3495

Oui, je sais que dans Gatineau, je demeure à Gatineau, je sais qu'ils ne sont pas entretenus durant l'hiver. Il va falloir examiner ce point-là, on ne s'est pas arrêté à ce point-là.

LE PRÉSIDENT :

3500

On a déjà posé cette question-là, vous avez dit que c'était quelque chose qui n'était pas différencié, donc il n'y aura pas une partie d'usage à des piétons et l'autre à des cyclistes ou à des...

M. PIERRE LAFLAMME :

3505

Non, il n'y aura pas de démarcation pour définir les usages, c'est tous usages confondus, le sentier sert à ça. Non, là, c'est la première fois qu'on se pose la question sur ce point-là.

M. CLAUDE MORISSET :

3510

Alors, justement ici, comme l'environnement, je pense que la question de permettre aux gens de marcher ou d'employer d'autres moyens de transport que l'automobile, c'est un facteur majeur dans la question de l'environnement. Alors, je pense que c'est une chose qui devrait être déterminée le plus vite possible.

3515

M. PIERRE LAFLAMME :

3520

Oui, je comprends très bien votre point de vue, étant donné que ce n'est pas un boulevard avec trottoir, donc il faut quand même -- les piétons circulent quand même l'hiver. On prend ça en note.

M. CLAUDE MORISSET :

3525

Ma deuxième question, c'est au sujet... justement, j'avais commencé de parler du transport en commun, la STO...

LE PRÉSIDENT :

Oui?

3530

M. CLAUDE MORISSET :

... et le monsieur de la STO tout à l'heure, ça a été clair par sa réponse que la STO n'a pas prévu, justement, profiter de ce nouveau lien est-ouest pour avoir des express, des autobus express, tout ça. Et également, est-ce qu'on a prévu sur cette partie-là des baies refuges ou des abribus, si on veut, des arrêts d'autobus avec abribus, au moins à une couple d'endroit pour les gens.

3535

Parce qu'il faut se souvenir que tout à l'heure, le monsieur de la STO parlait qu'il y avait une demande qui était faible, il faut se souvenir qu'on prévoit, dans les six à sept prochaines années, une augmentation de 15 000 à 20 000 de population dans ce secteur-là. Et surtout avec les plans qu'il y a présentement pour une cité technologique très importante, des investissements de 500 millions et quelques, et la construction, on prévoit 6000 à 8000 maisons, quelque chose du genre, c'est pour ça que je pense que la STO, je me pose la question et peut-être que le monsieur de la STO...

3540

3545

LE PRÉSIDENT :

Ça, je m'en chargerai.

3550

M. CLAUDE MORISSET :

... est encore ici.

3555

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous parlez d'abribus pour tout le boulevard Laramée ou juste la section de Saint-Joseph?

3560

M. CLAUDE MORISSET :

Je parle particulièrement, pour le moment, au moins de cette partie urbaine pour permettre aux gens, disons qu'ils voudraient prendre cette route-là pour s'en aller à leur travail, soit dans l'île de Hull ou à Ottawa, qu'ils pourraient, qu'il y aurait un arrêt d'autobus avec abribus aussi pour...

3565

LE PRÉSIDENT :

3570 Parce qu'il y a un autobus prévu sur le boulevard sur cette section-là.

M. CLAUDE MORISSET :

3575 Uniquement, dans le moment, d'après ce que je peux comprendre, uniquement sur le
bout qui au Lac-des-Fées jusqu'à Aylmer, mais pas pour le moment dans le... je sais qu'il y a un
autobus qui passe là...

LE PRÉSIDENT :

3580 Dans la partie urbaine, on ne discutera pas sur des hypothèses, on va faire venir le
monsieur de la STO.

M. CLAUDE MORISSET :

3585 Je sais qu'il y a la 35 qui descend et qui prend Montcalm, dans le moment, est-ce qu'ils
décideraient de mettre la 35 sur...

LE PRÉSIDENT :

3590 On va voir.

M. CLAUDE MORISSET :

3595 Au lieu... c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

3600 Le voilà, monsieur. Parlez-vous des services d'autobus qui sont prévus.

M. PIERRE LAFLAMME :

3605 Juste, monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

3605 Oui?

M. PIERRE LAFLAMME :

3610

... par rapport aux refuges, ce qui est montré au plan, ici, ce qui est prévu dans la conception, il y a trois baies de refuge du côté sud et trois baies de refuge du côté nord, situées à proximité des intersections Labelle, Demontigny et Saint-Joseph.

3615

M. CLAUDE MORISSET :

Mais rien entre Saint-Joseph et ce qui est Saint-Laurent maintenant.

M. PIERRE LAFLAMME :

3620

Actuellement, non, il n'y a rien de prévu entre Saint-Joseph et Saint-Laurent.

LE PRÉSIDENT :

3625

Monsieur?

M. CARMEL DUFOUR :

3630

C'est répondu?

LE PRÉSIDENT :

3635

Pour les abribus, c'est répondu, pour la ligne maintenant, expliquez-moi. On parle de la ligne 35, alors de quoi parle-t-on.

M. CARMEL DUFOUR :

3640

Oui, il y a actuellement la ligne 35-A dans le secteur. Il faut dire que la STO est continuellement à réviser le service pour répondre le mieux aux besoins, en fonction des ressources que la STO a de disponibles. Maintenant, monsieur parle, je crois, d'un développement futur qui s'en vient...

LE PRÉSIDENT :

3645

Oui.

M. CARMEL DUFOUR :

3650 ... ou qui s'en viendrait. Dans ce contexte-là, bien entendu, la STO va évaluer les services dans le secteur des nouveaux développements et, s'il y a lieu, va mettre le service en conséquence.

LE PRÉSIDENT :

3655

Dans l'hypothèse où le projet serait réalisé, la route serait faite, l'autobus, vous m'avez dit tantôt, partirait de quel endroit?

M. CARMEL DUFOUR :

3660

Dans le secteur du Plateau de la capitale, on a actuellement du service. Les autobus qui passent là descendent aussi dans le secteur des Trembles, passent en bas par Taché pour se rendre au centre-ville.

LE PRÉSIDENT :

3665

Mais supposons que la route Laramée est construite, il y aurait un autobus?

M. CARMEL DUFOUR :

3670

Les autobus qui passent dans le Plateau de la capitale, un certain nombre emprunteraient le nouvel axe...

LE PRÉSIDENT :

3675

Oui.

M. CARMEL DUFOUR :

3680

... pour se rendre directement au centre-ville. Il y a la demande, le besoin pour ça.

LE PRÉSIDENT :

Alors, ils se rendraient au centre-ville comment...

3685

M. CARMEL DUFOUR :

De Hull.

3690

LE PRÉSIDENT :

... en passant par Laramée?

M. CARMEL DUFOUR :

3695

Laramée, Montcalm, jusqu'aux promenades de la Chaudière.

LE PRÉSIDENT :

3700

Ils prendraient Montcalm, ils ne continueraient pas sur Laramée pour descendre à Saint-Laurent?

M. CARMEL DUFOUR :

3705

Il faudrait que je voie les plans, que je sois plus familier avec les plans entre Saint-Joseph... mais actuellement, d'après ce que je comprends, il faudrait que je voie les plans par rapport à Saint-Laurent, mais notre intention c'est de continuer jusqu'aux promenades de la Chaudière et place du Portage, parce que c'est là que...

3710

LE PRÉSIDENT :

Mais advenant, évidemment, un développement domiciliaire ou un surplus de population, vous seriez appelés à réviser les routes.

3715

M. CARMEL DUFOUR :

À réviser les normes de service, on a des normes de service qu'on regarde en fonction des développements, etc.

3720

LE PRÉSIDENT :

Parce que la...

M. CARMEL DUFOUR :

3725

Et on ajuste le service en conséquence.

LE PRÉSIDENT :

3730

... préoccupation de monsieur Morisset, c'est de s'assurer à la fois une continuité de service, si je comprends bien, avec des abribus sur l'axe Laramée qui serait prolongé, ainsi qu'une route piétonnière pour ça. C'est bien ça, monsieur Morisset?

3735

M. CLAUDE MORISSET :

Oui, surtout qu'il va y avoir ajout, il y a déjà un gros édifice, 200, Montcalm, il va y avoir ajout de deux autres édifices. Ils vont en construire deux autres.

3740

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

M. CLAUDE MORISSET :

3745

Et c'est les mêmes promoteurs, d'ailleurs, que sur le chemin de la Montagne.

3750

J'aurais une autre question, justement, qui touche le transport en commun. C'est que je demeure près de Saint-Raymond et j'ai été un adversaire assez acharné du transport lourd sur McConnell X Laramée, jusqu'à ce qu'on me fasse comprendre que, bien tant qu'il n'y aura pas de voie de détournement au nord, moi je me disais: Saint-Raymond, avec les vibrations de bruit qu'il y a, c'est un cancer et pourquoi répandre le cancer ailleurs? On me disait: bien, on va...

3755

Et d'après les études, je peux voir que ça diminuerait beaucoup la circulation sur Saint-Raymond. Et même présentement, la circulation sur Saint-Raymond, si je ne me trompe pas, la décision de, finalement, enlever sur un long bout de Saint-Raymond le transport en commun est en grande partie à cause des problèmes de circulation sur Saint-Raymond parce que, en réalité, pour que les autobus puissent avancer pas mal, ça leur prendrait une voie réservée, puis il est pratiquement impossible, déjà ça ne suffit pas.

3760

Alors, j'ai toujours dit si, à Ottawa, si on enlevait le transport en commun sur la rue Wellington parce qu'il y a trop de circulation, je pense que ça serait mal accepté et sur Saint-Raymond, je pense qu'en grande partie, on l'a fait à cause de ça.

3765

Je demeure près de Saint-Raymond, l'argument c'est que moi, j'ai toujours prétendu qu'ils pourraient faire descendre l'autobus 39 sur Saint-Raymond au lieu de le faire descendre sur Gamelin où tous les autobus descendent, qui est déjà très bien desservie, ça permettrait de desservir Saint-Raymond, parce qu'avant, ça me prenait trois minutes pour aller prendre mon autobus sur Saint-Raymond, maintenant ça m'en prend 7, 8.

3770

LE PRÉSIDENT :

Ce que vous me faites, c'est plus un commentaire qu'une question, mais je comprends...

3775

M. CLAUDE MORISSET :

Ma question, est-ce que...

3780

LE PRÉSIDENT :

Non, non, ça va. J'ai compris la question.

M. CLAUDE MORISSET :

3785

... la STO va finalement travailler là-dessus cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

3790

Mais l'opinion que vous émettez, c'est que la diminution du trafic de camions à un endroit permettrait l'établissement d'un autobus, d'une voie par autobus. Très bien.

Monsieur Dufour, alors que répondez-vous à cette considération? Est-ce que, effectivement, une diminution du trafic lourd sur Saint-Raymond amènerait la Commission de transport à réviser sa position et donc, à inaugurer un service d'autobus sur Saint-Raymond?

3795

M. CARMEL DUFOUR :

Bien entendu, s'il y a besoin d'évaluer le niveau de service sur Saint-Raymond, la STO va le prendre en considération. Ce qu'on suggère dans ces cas-là, c'est que je peux peut-être vous fournir ou fournir à monsieur le numéro de téléphone pour qu'il puisse faire sa demande et, à ce moment-là, on pourra évaluer, on pourra lui répondre en conséquence.

3800

LE PRÉSIDENT :

3805

Donc, vous marchez cas par cas.

M. CARMEL DUFOUR :

3810

Cas par cas, puis les gens qui ont des plaintes à formuler, on a le numéro de téléphone, puis on prend les plaintes en considération et on leur répond à tous.

M. CLAUDE MORISSET :

3815 J'aurais espéré qu'étant donné que ça fait 5 ans que je suis sur ce dossier-là et que je
l'étais pour l'Association des gens d'affaires et professionnels de Hull, avec de nombreuses
représentations, que la STO aurait été au courant.

LE PRÉSIDENT :

3820

Merci. Alors, si jamais vous manquez d'un numéro de téléphone, il est prêt à vous en
donner un. Merci bien.

M. CLAUDE MORISSET :

3825

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3830

Je vous en prie. Merci, monsieur. Alors, madame Anna Gaudreault, s'il vous plaît.

Mme ANNA SCHEER :

3835

Bonjour. D'abord, je tiens à faire, comment dire, il y a une erreur pour mon nom, ce
n'est pas Gaudreault, c'est Scheer S-C-H-E-E-R.

LE PRÉSIDENT :

3840

Je m'excuse, madame.

Mme ANNA SCHEER :

Anna Scheer.

3845

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

3850

Mme ANNA SCHEER :

O.K.?

3855 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui.

3860 **Mme ANNA SCHEER :**

J'ai deux petites questions.

LE PRÉSIDENT :

3865 Oui.

Mme ANNA SCHEER :

3870 Est-ce que si je me présente ici avec une lettre signée par des centaines de personnes concernées...

LE PRÉSIDENT :

3875 Oui?

Mme ANNA SCHEER :

3880 ... nous habitons pas loin du boulevard Saint-Laurent et nous n'en voulons pas de cette affaire, est-ce que vous allez tenir compte, est-ce que ça va avoir un poids, est-ce que ça va compter?

LE PRÉSIDENT :

3885 C'est les arguments que votre groupe apportera qui vont compter.

Mme ANNA SCHEER :

Parce que, par exemple, on a déjà eu une expérience...

3890 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

3895 **Mme ANNA SCHEER :**

... et on a fait pareil, on ne voulait pas de la caserne de pompiers, mais ils l'ont fait pareil. Alors si on perd le temps à faire une lettre et à se réunir et tout...

3900 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3905 **Mme ANNA SCHEER :**

... et que vous allez les passer pareil, bien...

LE PRÉSIDENT :

3910 Voulez-vous, on va s'entendre là-dessus, là, une chose. Nous, on ne donne pas de décision. Correct? Nous, on va faire un rapport qui va analyser le dossier, qui va tenir compte, qui va rendre compte de ce que les gens auront dit, des arguments, et nous allons émettre une opinion.

3915 **Mme ANNA SCHEER :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

3920

Correct? Et nous ne sommes pas payés par le ministère des Transports et nous ne sommes pas payés par le ministère de l'Environnement, ni par les ministres fédéraux, nous sommes un organisme indépendant. Ça va?

3925 **Mme ANNA SCHEER :**

Oui. Ça, c'était ma première question.

LE PRÉSIDENT :

3930

Maintenant, une pétition, ça ne change rien pour nous.

Mme ANNA SCHEER :

3935

Ça ne change rien.

LE PRÉSIDENT :

3940 Ça ne change rien. Que ce soit un groupe de 5 personnes ou un groupe de 1000 personnes, pour nous ça ne change rien, c'est les arguments et les raisons qui sont apportées qui sont importantes.

Mme ANNA SCHEER :

3945 Oui.

LE PRÉSIDENT :

3950 Si vous voulez nous convaincre, ce n'est pas d'ajouter 1000 signatures, vous êtes mieux de plus travailler à l'argumentation qu'à chercher des signatures.

Mme ANNA SCHEER :

3955 Bien, la même question, il faut que quelqu'un...

LE PRÉSIDENT :

Parce qu'on n'est pas des politiciens, voyez-vous.

3960 **Mme ANNA SCHEER :**

3965 Mais dans la même question, je ne suis pas encore à la prochaine, il faudrait que quelqu'un meure pour prendre son poumon et pouvoir vérifier qu'il est mort à cause de l'environnement et la pollution du camion et tout ça, pour vous convaincre?

LE PRÉSIDENT :

Non. Non, non. Non, non.

3970 **Mme ANNA SCHEER :**

Alors?

LE PRÉSIDENT :

3975 Mais c'est parce que comprenez que nous ne faisons pas d'enquête sociologique, nous essayons de comprendre l'argumentation qu'il y a derrière.

Mme ANNA SCHEER :

3980

Oui. À la deuxième question, je ne sais pas qui va me la répondre: qu'est-ce que vous allez faire pour éviter des décès précoces des gens du Vieux-Hull, les gens qui habitent tout le long du boulevard Saint-Laurent, dus à la pollution des camions, dus au bruit qui donne beaucoup de stress et qui empêche de dormir et qu'on sera malade à cause de ça.

3985

En plus, on est concerné pour les maladies que ça peut donner, l'achalandage et j'invite les gens qui habitent ici, qui n'habitent pas à Montréal, par exemple, à se rendre à 7 h du matin au boulevard Saint-Laurent, comment il peut être déjà achalandé.

3990

Nos enfants ont de la difficulté à traverser à la polyvalente, il y a des accidents tous les jours qui se passent, comme cela est déjà imaginez-vous avec une affaire que vous allez construire! On ne le veut pas, point! O.K.?

LE PRÉSIDENT :

3995

Parfait.

Mme ANNA SCHEER :

4000

Et puis qu'est-ce que vous allez faire pour éviter la dévaluation des maisons? Qu'est-ce que vous allez faire pour améliorer l'environnement au lieu de le capoter, au lieu de le faire pire qu'il est déjà? Alors, est-ce que le gouvernement fédéral va vous dire: bienvenue camions par le pont Alexandra, quand il vient d'injecter des millions de dollars pour faire le bon boulevard de la Confédération? Ce qu'on montre aux touristes, c'est beau, on va à pied, tout ça, et puis tous ces camions et toute cette pollution-là... Alors, qui va me répondre à... moi, c'est l'environnement qui nous concerne et la santé.

4005

Santé et environnement et puis sécurité. Les enfants se font écraser pour aller d'école en école. On est un petit peuple tranquille, qui se tient bien et qu'on n'a pas besoin des politiciens ni de rien, et j'espère que les ministères de la Santé et de l'Environnement vont pouvoir nous aider, parce que je ferai appel à Greenpeace en Europe et au Japon et aux États-Unis, partout où il faut, s'il le faut, parce qu'on ne veut pas, on ne veut pas ça!

4010

LE PRÉSIDENT :

4015

Très bien.

Mme ANNA SCHEER :

4020

Mais ça ne change rien, notre lettre, mais on l'a faite pareil, avec nos arguments à nous.

LE PRÉSIDENT :

4025

Oui, oui, bien sûr. C'est parce que là quand vous reviendrez, nous allons revenir dans une deuxième partie, vous pourrez venir présenter un mémoire si vous voulez, ça il n'y a pas de problème, et vous avez des raisons pour être contre, nous les expliquer...

4030

Mme ANNA SCHEER :

Je vais faire un appel international...

LE PRÉSIDENT :

4035

Oui.

Mme ANNA SCHEER :

4040

... si le petit Vieux-Hull ne peut rien faire et qu'ils vont nous écraser pareil, vous allez avoir de nos nouvelles pareil, parce que...

LE PRÉSIDENT :

4045

Merci, madame.

Mme ANNA SCHEER :

Merci.

4050

LE PRÉSIDENT :

C'est gentil à vous.

4055

Dites-moi, est-ce qu'il y a actuellement des études au ministère des Transports sur l'impact, par exemple, de la construction de route, sur l'évaluation ou la dévaluation des maisons? Est-ce que ce sont des choses qui sont documentées, du côté de la perte de valeur ou de l'augmentation de valeur. C'est toujours une question qui inquiète les gens ça: est-ce que ma maison va prendre ou perdre de la valeur?

4060

M. PIERRE LAFLAMME :

4065 Non. On n'a pas d'étude à cet effet-là. Ça peut varier d'un projet à l'autre, d'un endroit à l'autre. Une maison, par contre, un résidant peut ne pas aimer le secteur à cause de l'augmentation du trafic. Par contre, il peut vendre sa maison, un autre peut l'acheter, puis il veut être en bordure d'un axe important. Il y a des gens qui aiment ça être en bordure des axes importants. Parce qu'on construit des autoroutes, puis les premiers qu'on voit, c'est en bordure de l'axe; boulevard de la Vérendrye c'est le cas, même, ça a été construit en 99.

4070 Mais on avait répondu à une question à cet effet-là dans un document *Question et réponses pour le projet de l'axe McConnell X Laramée*, je peux lire le texte, c'est seulement qu'un petit paragraphe de quelques lignes, là.

4075 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. PIERRE LAFLAMME :

4080 *La valeur des propriétés est habituellement à la baisse lors des travaux de construction. Cependant, les aménagements prévus, la piste cyclable, les sentiers, les carrefours giratoires, tout a été choisi pour réaliser un axe routier qui répond à la fois aux besoins exprimés et qui permet une amélioration des quartiers riverains du projet. Une partie de la population désire habiter près des grands axes routiers et c'est pourquoi la valeur des terrains augmente généralement, suite à la construction d'un nouvel axe routier.*

4085

Concernant la partie de Saint-Laurent dans la ville de Hull, je pense que la Commission de la capitale nationale est plus en mesure de répondre que moi, ils ont déposé un document sur la vision de planification à long terme, ils ont des projets d'amélioration de l'axe Saint-Laurent.

4090

Un autre point que je veux ajouter sur cet axe-là, il est interdit. Cette section-là de l'axe Saint-Laurent est sous la responsabilité de la Ville de Hull et non du ministère des Transports, le transport lourd est interdit et va demeurer interdit.

4095

LE PRÉSIDENT :

J'imagine que vous avez vu arriver la balle de l'autre côté de la table. Est-ce que vous avez des études à votre niveau sur l'impact des infrastructures sur la valeur des maisons?

4100

M. PIERRE DUBÉ :

4105 Monsieur le président, non, on n'en a pas. Par contre, j'aimerais simplement élaborer un peu sur le point de l'aménagement de Saint-Laurent.

4110 Effectivement, si on retourne au document de la vision qu'on a présenté en 98, la proposition numéro 6, entre autres, qui visait à la connexion entre le coeur de la capitale, ce qu'on appelle la zone de la Colline parlementaire, le Musée des civilisations et le parc de la Gatineau passe effectivement par le boulevard Saint-Laurent qui est actuellement construit, et ce qui était proposé, c'est un réaménagement paysager du boulevard actuellement qui est à 6 voies, mais qui est assez terne si on y circule.

4115 Donc, c'est la proposition qui était faite à ce moment-là et la poursuite de l'axe McConnell X Laramée pour arriver jusqu'à la promenade de la Gatineau. Alors c'est l'ensemble du lien qu'il faut voir.

LE PRÉSIDENT :

4120 Oui, monsieur Laflamme?

M. PIERRE LAFLAMME :

4125 Ce que je peux ajouter, c'est que sur l'axe Laramée construit, la partie qui est construite à l'ouest du chemin de la Montagne, les terrains ont pris de la valeur en bordure, entre l'année avant la construction ou l'année avant qu'on annonce le projet et par la suite lorsque le projet a été réalisé.

4130 Parce qu'on sait fort bien que souvent, les projets du ministère des Transports, les projets de construction peuvent amener une certaine spéculation, tout ça, ça fait que de dire que les maisons -- c'est certain que durant la construction, il peut y avoir des effets nuisibles, comme on a dit, mais par la suite, je...

LE PRÉSIDENT :

4135 Je comprends, mais c'est pour ça que je vous demandais si vous aviez une étude un petit peu précise là-dessus.

M. PIERRE LAFLAMME :

4140 Non, ce n'est pas documenté.

LE PRÉSIDENT :

4145

Oui, c'est ça. Parce que autant quelqu'un peut venir argumenter en disant: ma maison va perdre de sa valeur, on dit: non, ça en prend, mais quand on arrive à faire le...

4150

Je rappelle que dans une ligne électrique dans la région de Vancouver, le type avait pris le risque financier d'acheter les maisons de tous ceux qui pensaient qu'il y aurait une dévaluation de leur maison et ça a été une première épouvantable, et finalement il a gagné son pari. Mais ça, c'est variable, c'est très difficile de, scientifiquement, de mesurer cela, ça prend une espèce d'études qui sont sur un certain continuum et qui permettent de comparer la valeur des maisons d'un endroit avec la valeur de référence qui permettent de voir, à toutes choses égales, s'il y a dévaluation ou * revaluation + des maisons.

4155

M. MICHEL MAILHOT :

Monsieur le président?

4160

LE PRÉSIDENT :

Oui, monsieur?

4165

M. MICHEL MAILHOT :

À ce niveau-là, j'ai déjà vu, effectivement, une étude sur la question de la dévaluation des maisons par rapport, entre autres, au bruit. Je pourrais essayer de faire la recherche pour le trouver, le document en question.

4170

Et je me posais une question. J'ai cru déjà entendre que près du pont Hippolyte-Lafontaine, à la sortie du pont Hippolyte-Lafontaine, il me semble qu'il y a, depuis peu là, il y a des murs antibruit qui ont été installés et c'est depuis fort longtemps que les gens se plaignent, et je me demande: est-ce que c'est le ministère des Transports qui n'a pas fait une étude à ce niveau-là ou la Ville de Montréal. Il me semble que ça a déjà été -- ce secteur-là, il me semble, a déjà été étudié, mais je ne me rappelle pas par qui.

4175

LE PRÉSIDENT :

Pouvez-vous vérifier ça, puis s'il y a une étude...

4180

M. PIERRE LAFLAMME :

Oui, on peut vérifier ça.

4185

LE PRÉSIDENT :

Si jamais vous trouvez la référence de votre côté, vous nous la donnez. Ça va?

4190 Deux autres personnes veulent intervenir, monsieur Desbiens, monsieur Roberge.

M. PIERRE LAFLAMME :

J'aurais juste, monsieur...

4195

LE PRÉSIDENT :

Oui?

4200

M. PIERRE LAFLAMME :

... Line Gamache pourrait, elle travaille à Montréal et puis c'est son territoire, elle pourrait, je pense, répondre.

4205

LE PRÉSIDENT :

Oui, madame.

Mme LINE GAMACHE :

4210

Oui, en fait je connais bien le projet, parce que j'ai été chargée de projet pour la construction de ce mur-là. Il n'y a pas d'étude vraiment bien structurée qui a été faite pour évaluer l'impact sur les propriétés, mais on a posé la question, effectivement, à un groupe de recherche qui a commencé à regarder au moins ce qui s'est fait ailleurs comme recherche là-dessus.

4215

Ce qu'on a trouvé, c'est que lorsqu'on construisait un mur, les propriétés reprenaient une valeur qu'elles avaient perdu à cause de la pollution sonore et en fait, elles reprenaient finalement la valeur un peu des autres maisons alentour.

4220

Mais c'est tout ce qu'on a, comme je vous dis, il n'y a pas eu d'étude vraiment sur une longue période. C'est un projet qu'on a de faire une étude comme telle pour ce projet-là, sur plusieurs années, pour voir comment après 5 ans, après 10 ans, la valeur des propriétés a pu changer. Mais tout ce qu'on a vu à date, c'est que lorsqu'on fait des mesures de mitigation, ça rehausse la valeur des propriétés, enfin la plupart du temps.

4225

LE PRÉSIDENT :

4230 Très bien. Alors, je...

Mme LINE GAMACHE :

4235 Excusez, juste un petit point.

LE PRÉSIDENT :

Oui, madame. Excusez-moi.

4240 **Mme LINE GAMACHE :**

4245 Quand je parlais de pollution sonore, ce ne sont pas des niveaux que les gens vont avoir à subir ici, on parle vraiment de niveaux sonores au-dessus, plus grands que 65 décibels. Donc, ça n'a rien à voir avec ce qu'on envisage pour le projet ici.

LE PRÉSIDENT :

Toutes choses étant considérées.

4250 Alors, deux autres personnes veulent intervenir, je vais vous recevoir, vous allez me donner juste cinq minutes pour que je respire un peu et on se retrouve dans cinq minutes, et j'entendrai monsieur Desbiens et monsieur Roberge. Merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

4255 (REPRISE DE LA SÉANCE)

M. MARIO DESBIENS :

4260 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, monsieur Desbiens.

4265 **M. MARIO DESBIENS :**

Si vous n'avez pas d'objection, j'interchangerais avec monsieur Roberge, il m'a fait la demande et moi, je n'ai pas d'objection.

4270 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ça va, on n'en discutera pas, quand vous arriverez, on rediscutera.

M. MARIO DESBIENS :

4275

S'il est trop tard, j'assumerai les conséquences.

LE PRÉSIDENT :

4280

Ça marche.

Monsieur Roberge, s'il vous plaît.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4285

Merci, monsieur le président, merci monsieur Desbiens aussi. Je pense qu'on a droit à deux questions, si je ne m'abuse?

LE PRÉSIDENT :

4290

Oui.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4295

La première... bien, j'ai une question préliminaire et j'ai une question sérieuse, puis après ça, j'ai un suivi sur la question coeur de ma présence ici. Est-ce que ça vous va comme...

LE PRÉSIDENT :

4300

Bien, posez-moi ça, puis je verrai, pourvu que vous ne me parliez pas pendant 15 minutes.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4305

Non, tout à fait, je veux des réponses, c'est surtout ce que je veux ici.

LE PRÉSIDENT :

4310

Correct, ça marche.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4315 Ma première question vise le processus qui a eu lieu avant qu'on soit ici, c'est-à-dire l'interaction entre le promoteur et le responsable du processus d'évaluation environnementale qui est le ministre de l'Environnement, en ce qui concerne la directive qui a été émise pour indiquer quelle devait être la portée de l'étude d'impact, c'est la deuxième phrase de l'article 31.2.

4320 Et ce que je voudrais savoir, c'est quelle est l'interprétation officielle de ce geste de demander une directive et ensuite de rendre publique cette directive-là -- pas la directive, mais l'étude d'impact qui est soumise après. Est-ce que la directive est un voeu pieux ou est-ce que c'est quelque chose qui est... qu'on s'attend à ce que ce soit respecté? Pour ma question préliminaire.

LE PRÉSIDENT :

4325 Je voudrais juste qu'on clarifie quelques affaires pour pas qu'on se piège dans certaines choses. Si ma mémoire est bonne, vous poursuivez le ministre devant la Cour sur précisément ces questions-là. Est-ce que je me trompe?

4330 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

4335 Bon. Alors, vous comprenez que là, on est en terrain miné, parce que je ne peux pas empiéter sur le jugement que posera le Tribunal sur l'action que vous avez intentée.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4340 Pour peut-être expliquer un peu grosso modo qu'est-ce qui s'est passé lundi au palais de justice de Montréal, c'est que le juge de la Cour supérieure qui a regardé la requête en injonction interlocutoire d'urgence a indiqué que, selon lui, l'enquête était prématurée parce que la première partie de l'audience nous permettait de faire valoir nos prétentions et de combler ces lacunes qui sont alléguées dans notre requête en injonction interlocutoire qui est toujours pendante.

LE PRÉSIDENT :

4350 Oui.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4355 Et c'est dans cette optique-là que je viens poser mes questions, pour voir si réellement c'est une avenue qui respecte nos droits. Et advenant que... après ça, on avisera et on prendra les mesures nécessaires, mais c'est tout simplement de voir qu'est-ce que le forum peut vraiment offrir sans préjudice à aucun de mes droits subséquents.

4360 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que quelqu'un a posé sensiblement des questions autour de l'avis de la recevabilité et de la décision du ministre de procéder à l'audience dans les délais qui étaient les siens X qui sont les nôtres, pardon X et monsieur Mailhot a expliqué ce point-là. Est-ce que
4365 vous voulez qu'on réexplique ce point-là ou si votre chose est plus précise sur la directive elle-même?

M. STÉPHANE ROBERGE :

4370 C'est sur la directive. L'avis de recevabilité, c'est assez clair qu'est-ce que ça peut dire, là. Alors, c'est vraiment sur la directive, quelle est la... qu'est-ce que cette directive joue dans le rôle...

LE PRÉSIDENT :

4375 Quelle est la portée de la directive dans le rôle de la fabrication d'étude d'impact.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4380 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

4385 Très bien.
Monsieur Mailhot.

M. MICHEL MAILHOT :

4390 Comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, on est en terrain miné un peu. Je peux à peu près simplement lire la loi à l'article 31.2, on dit :

Celui qui a l'intention d'entreprendre la réalisation d'un projet visé à l'article 31.1 doit déposer un avis écrit au ministre, décrivant la nature générale du projet.

Et ensuite :

4395 *Le ministre indique alors à l'initiateur du projet la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement que celui-ci doit préparer.*

4400 C'est le texte de la loi. Effectivement, dans ce cadre-là, le ministre a fait une directive qu'il a envoyée au ministre des Transports, la directive s'intitule *Projet de construction de l'axe McConnell X Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne sur le territoire de la ville de Hull, par le ministère des Transports.*

LE PRÉSIDENT :

4405 Oui?

M. MICHEL MAILHOT :

4410 C'est daté de septembre 2000 et ça a été envoyé par le ministre de l'Environnement le 4 octobre 2000. Et, comme je mentionnais l'autre jour, le ministre a la responsabilité de faire la directive, en fait de faire ce geste-là, et à l'article 31.4, on dit toujours que :

4415 *Le ministre peut, à tout moment, demander à l'initiateur du projet de fournir des renseignements, d'approfondir certaines questions ou d'entreprendre certaines recherches qu'il estime nécessaires, afin d'évaluer complètement les conséquences sur l'environnement du projet proposé.*

LE PRÉSIDENT :

4420 Dites-moi, est-ce que la directive que vous avez envoyée X il y a un certains nombre de directives types qui sont au ministère X est-ce que pour ce projet-là, c'est sensiblement la directive type que vous avez fait parvenir au ministère des Transports?

M. MICHEL MAILHOT :

4425 Effectivement, il existe des directives types qui sont publiques, que tout le monde peut avoir sur différents projets. Comme on vient de le mentionner, dans la loi, on dit que le ministre, pour un projet donné, fait une directive; dans ce cas-ci, effectivement, je peux dire aussi que la directive type a été utilisée pour ce cas-ci et le ministre a envoyé une directive précisément
4430 pour le projet en question, comme je viens de vous mentionner le titre, et c'est cette directive-là qui a été envoyée.

LE PRÉSIDENT :

4435 Très bien.

Est-ce que le ministère des Transports connaît depuis longtemps la directive type du ministère de l'Environnement sur les projets routiers?

M. PIERRE LAFLAMME :

4440

Bien, c'est une directive qui est semblable à celle d'autres projets, mais non, là-dessus on n'a pas de commentaire, disons, à formuler.

LE PRÉSIDENT :

4445

Non, vous n'avez pas de commentaire, mais quand elle est arrivée, c'était assez semblable aux directives que vous aviez, vous n'étiez pas en terrain inconnu de ce côté-là.

M. PIERRE LAFLAMME :

4450

Non, non, non, c'est une directive qui était semblable à celle du boulevard de la Vérendrye ou d'autres projets semblables, similaires, en milieu urbain.

LE PRÉSIDENT :

4455

Et quand l'étude d'impact formelle a-t-elle été déposée?

M. MICHEL MAILHOT :

4460

Comme je l'ai aussi souligné l'autre jour, c'est qu'on est peut-être dans un processus un peu inhabituel, c'est que ça avait débuté par une demande de modification de décret...

LE PRÉSIDENT :

4465

Oui?

M. MICHEL MAILHOT :

4470

... et comme j'ai mentionné, c'est que le 29 septembre 2000, le Ministère a écrit une lettre au ministère des Transports, l'avisant que c'était un nouveau projet et que donc, leur demande de modification de décret était considérée comme l'avis de projet. Et suite à ça, la directive a été envoyée au ministère des Transports.

4475

Et comme, avec la demande de modification de décret, il y avait effectivement des études à l'appui de cette modification de décret-là, le ministère des Transports a réécrit une lettre le 27 octobre 2000, avisant, donc après la réception de la directive, avisant le ministère de l'Environnement que les documents qui étaient à l'appui de sa demande de modification de décret correspondaient à la directive et faisaient lieu d'étude d'impact.

4480

LE PRÉSIDENT :

Et c'est là qu'ensuite s'est enclenché le processus d'analyse et de...

M. MICHEL MAILHOT :

4485

Effectivement, il y a eu analyse de l'étude, des documents reçus.

M. PIERRE LAFLAMME :

4490

C'est que nous, le *Rapport d'évaluation environnementale* avait été transmis à la fin de juin 2000 dans un contexte de demande de modification au décret, et d'autres documents avaient suivi pour compléter en août et en septembre 2000.

LE PRÉSIDENT :

4495

C'est ça. C'est que dans votre esprit, le *Rapport d'évaluation environnementale* s'articulait sur une modification de décret et, de son côté, le Ministère a considéré que cela était plus qu'un changement de décret, était un nouveau projet, vous a transmis une directive d'impact et vous avez répondu en disant que les éléments demandés dans l'étude d'impact étaient dans le rapport d'évaluation et, là, il y a eu le processus de recevabilité.

4500

Monsieur Roberge?

M. STÉPHANE ROBERGE :

4505

Merci. Oui, c'est effectivement un peu ce qui s'est passé, puis ça a été... il a fallu, juste rappeler respectueusement qu'il a fallu avoir une implication du quartier, la mise en oeuvre du regroupement pour un débat public sur Laramée, que ça sorte dans *La Presse*, que ça sorte dans *Le Devoir* et qu'il y a des mises en demeure, un avis juridique qui seront envoyés au gouvernement du Québec, invoquant une cause très spécifique qui répondait clairement à la question avant d'avoir cet avis-là d'admettre que c'est un nouveau projet.

4510

J'enchaînerais avec ma deuxième question qui concerne ce qui a été indiqué comme étant des lacunes, des questions dont les réponses ne sont pas satisfaisantes entre le lien entre l'étude d'impact tel que présentée et la directive.

4515

La première... puis là, j'ai comme un genre de... il y a beaucoup d'aspects qui sont clairement, que je voudrais comme référer, puis après ça avoir une réponse sur: est-ce qu'il y a des études qui s'en viennent pour compléter ces lacunes-là, puis d'avoir certains échéanciers.

4520

Le premier aspect, donc c'est ça, il y a deux questions: est-ce qu'il y a une étude qui s'en vient et si oui, quel est l'échéancier.

4525 Le premier aspect, c'est la directive indique qu'on doit décrire le contexte d'insertion d'un projet. À ce sujet-là, il y a eu dans l'avis de... les précisions du Ministère ont élaboré X le ministère de l'Environnement, dis-je X ont élaboré en expliquant qu'il y avait des conséquences sur les diverses solutions sur le tissu social du quartier Wrightville et puis il y a aussi certaines documentations sur des études démographiques et le profil socio-démographique du quartier Wright versus un quartier qui pourrait profiter d'un nouveau lien routier.

4530 Et ces études-là ont été demandées, il y a eu... à date, c'est la seule réponse qu'on a eue, c'est une étude de 99 qui réfère à une étude de 96, qui réfère, elle, à une étude de 94 qui utilise des scénarios de... les scénarios ont été développés en 94, c'est des scénarios qui sont dits probables en 2011, puis c'était basé sur... le volume de circulation, c'est les données de 84 par Beauchemin-Beaton-Lapointe.

4535 Donc, est-ce qu'il y a d'autres choses qui vont être utilisées, tant au niveau contexte d'insertion sur la circulation puis la question démographique socio-économique.

4540 Deuxième aspect, c'est la raison d'être du projet. La directive indique encore la raison d'être doit être exposée et, à ce niveau-là, on nous réfère à l'Analyse de valeur pour indiquer la justification.

4545 Or, le mandat de l'Analyse de valeur était tout sauf d'évaluer la justification du projet, c'était strictement d'évaluer différentes variantes de scénario, comment réaliser ce lien-là, 2, 3 voies, 6 voies, en surface, encavé, des choses comme ça, mais pas de... puis d'ailleurs, ça a été confirmé hier par monsieur Laflamme qu'il n'y avait pas de nouvelles... il n'y avait pas eu d'études qui avaient été faites, ça avait été une réunion de 6 jours.

4550 Donc, ça c'est le deuxième aspect sur la raison d'être, puis c'est clairement... puis aussi sur solutions de rechange. D'ailleurs, on nous réfère toujours à l'Analyse de valeur lorsqu'on veut vraiment lancer le projet et l'Analyse de valeur n'avait aucune expertise en matière de transport en commun, de gestion de demande, la STO n'y était pas présente, ça c'est le transport en commun de l'Outaouais.

4555 Est-ce qu'il y a des choses qui vont être faites à ce niveau-là, c'est la troisième partie, pour mettre le projet en contexte avec, réellement avec la ligne écran et de voir qu'est-ce qui est possible sur les autres axes parallèles, Saint-Raymond, Taché, la ligne du CP et puis aussi de regarder sur l'emprise Laramée, mais de regarder d'autres scénarios. Admettons qu'on accepte qu'on a un problème de transport de marchandises et de transport de personnes, il y a d'autres façons de gérer ces choses-là; il y a des trains de banlieue, il y a de l'intermodal aussi qui commence à faire son chemin. Est-ce qu'il va y avoir une étude sérieuse de ces options-là au lieu de strictement écarter ces choses, les écarter du revers de la main.

4565 Puis la directive indique aussi que les aménagements et projets connexes doivent X c'est le quatrième volet X doivent être documentés.

4570 À ce sujet-là, il y a la troisième voie sur le pont Champlain qui est en développement, et il y a eu des études qui ont déjà dit que celle de 93, l'estimation de la demande sur l'axe McConnell X Laramée, qui indiquait que ça pourrait avoir un impact sur le besoin de faire Laramée.

4575 La directive demande qu'on mette en contexte les aménagements connexes. Dans le cas du pont Champlain, ce n'est pas fait. Il y a aussi la nouvelle voie réservée réversible sur Alexandre-Taché qui est presque complète, maintenant il y a un petit bout qui ne l'est pas. Ça a été nié un peu jusqu'à la dernière minute que ça existait, mais ce n'est pas mis en parallèle avec le projet.

4580 Et aussi, sur le boulevard Saint-Raymond, il n'y a pas vraiment d'analyse sur qu'est-ce qui peut être fait sur Saint-Raymond. On indique qu'on a enlevé le stationnement aux heures de pointe, mais encore, qu'est-ce qui peut être fait et quelles études vont être ajoutées.

4585 Au niveau de la description des composantes pertinentes, telle que décrit la directive, on parle de principalement, je pense ici que c'est la faune et la flore qui sont pertinentes, où il y a vraiment des inventaires fauniques qui manquent. Les espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables ou celles qui le sont déjà, il y a des inventaires fauniques qui doivent être faits lors de la période de l'été.

4590 La directive, d'ailleurs, indique qu'il faut prendre en compte le cycle de vie, je pense que je ne me souviens pas tout à fait des termes, doit permettre de comprendre la présence et l'abondance des espèces animales en fonction notamment de leur cycle vital: patron de migration, comportement alimentaire et reproduction.

4595 Il y a des plaines inondables dans ce cas-là, il y a des espèces qui varient d'une saison à l'autre et il y a des inventaires qui ont été faits une journée ponctuelle. Est-ce qu'il va y avoir des choses qui vont être faites à ce niveau-là...

LE PRÉSIDENT :

4600 Je ne voudrais pas vous couper...

M. STÉPHANE ROBERGE :

4605 ... puis la qualité de...

LE PRÉSIDENT :

4610 ... mais toutes les questions que vous posez ont à peu près, pour un bon nombre ont été posées dans l'audience. Elles ont déjà été posées dans l'audience, ce n'est pas des questions neuves, là, c'est des questions qui ont transité à l'audience...

M. STÉPHANE ROBERGE :

Oui. Possible.

4615

LE PRÉSIDENT :

... comme à travers d'autres audiences. Si vous êtes un participant, on va les traiter comme un participant, mais si vous êtes quelqu'un qui va devant un tribunal pour attaquer le travail de la Commission pour d'autres raisons, là vous faussez le rapport, parce que toutes les questions que vous posez là ont été soulevées à différents niveaux et, sur chacune des choses, il y a eu des éléments de réponse qui peuvent vous satisfaire ou non, mais sur lesquels il y a eu une intervention.

4620

Ce que je peux faire, c'est demander au ministère de l'Environnement de dire, de répéter ce qu'il a dit sur la recevabilité. Mais c'est, entre vous et moi, ce n'est pas la première fois, j'ai eu d'autres audiences où des gens sont venus et ont attaqué le jugement du ministère de l'Environnement sur la recevabilité ou des éléments transités dans l'étude d'impact et où sont arrivées de nouvelles informations à travers l'interrogation des participants, et c'est ça la procédure.

4625

4630

Mais vous, ce que vous attaquez, c'est essentiellement la manière dont le ministère de l'Environnement a géré la procédure. Alors, si vous voulez, on peut demander la manière dont le ministère de l'Environnement a géré, mais le reste, vous comprenez que la Commission ne peut pas agir en fonction d'un tribunal.

4635

Si vous êtes quelqu'un qui, de bonne foi, vient poser une question, on va recevoir la question, mais comme vous attaquez devant un tribunal la Commission elle-même, là, il y a une espèce de problème institutionnel qui est assez complexe.

4640

M. STÉPHANE ROBERGE :

C'est une grande question que vous posez...

4645

LE PRÉSIDENT :

Oui.

4650

M. STÉPHANE ROBERGE :

... mais c'est aucunement la Commission qui est attaquée, c'est...

LE PRÉSIDENT :

4655

Non, je ne me sens pas attaqué, là!

M. STÉPHANE ROBERGE :

4660

Non. Bien, en tout cas, c'est les décisions...

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas une question de...

4665

M. STÉPHANE ROBERGE :

... c'est les décisions de l'administrateur de la procédure, qui est effectivement le ministère de l'Environnement. En ce qui concerne... comme je me considère comme un participant et c'est ça, je n'ai pas la possibilité d'être ici toutes les journées pour avoir... j'ai eu certaines réponses hier soir lorsque j'ai assisté, mais je n'ai pas le loisir d'être ici toutes les journées.

4670

LE PRÉSIDENT :

4675

Ça, je comprends.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4680

C'est-à-dire que je comprends qu'il y a des choses qui peuvent avoir déjà été dites, mais je ne sais pas comment... j'aimerais ça avoir, qu'on me dise: oui, ces choses-là vont être déposées, puis d'avoir un échéancier.

LE PRÉSIDENT :

4685

Oui, oui, ça, vous avez posé deux, trois questions sur lesquelles on va vérifier immédiatement là.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4690

Je arrêter là en termes d'analyse, il restera peut-être la qualité de l'air, puis le climat sonore, puis les matières dangereuses, en tout cas qui sont intéressantes comme question, puis arrêter ça, puis je voudrais voir: est-ce qu'il y a des choses qui s'en viennent. Finalement la question: est-ce qu'il y a des choses qui s'en viennent, qui vont être faites spécifiquement pour le dossier qu'on a, disons vraiment d'analyser le dossier qu'on a sur la table, avec ces aspects-là de la directive que je viens de référer.

4695

4700

Puis en tout cas, non, je suis de bonne foi, je veux des réponses, ce n'est pas la... mais c'est comme, c'est un peu embêtant parce qu'on se fait dire qu'il n'y a pas urgence en Cour supérieure, puis que le forum approprié c'est ici, puis là, bien, on semble un peu nous dire que ce n'est pas nécessairement le cas.

4705

En tout cas, je suis entre vos mains, c'est vous le président de la Commission, c'est vous qui pouvez m'aider à obtenir des réponses avec vos pouvoirs d'enquête.

LE PRÉSIDENT :

4710

On va aller vérifier d'abord au niveau du ministère de l'Environnement quels sont les éléments du dossier que, au niveau de la recevabilité, il juge complets et ceux qu'il juge incomplets, sur lesquels il y a des demandes encore en suspens et des échéanciers de dépôt. Monsieur Mailhot.

M. MICHEL MAILHOT :

4715

Qu'est-ce que je dois peut-être un peu répéter, un peu comme la dernière fois, c'est qu'effectivement, la responsabilité de la procédure est au ministre. Le ministre avait la responsabilité de faire une directive, de l'envoyer au ministère des Transports. Le ministre avait la responsabilité de rendre publique l'étude et il avait la responsabilité de donner mandat au Bureau d'audiences publiques de faire des audiences publiques.

4720

4725

En ce qui concerne le processus, il y a eu effectivement, comme je mentionnais tantôt, un dépôt d'une étude d'impact; il y a eu ensuite des questions et commentaires qui ont été acheminés au ministère des Transports, je pense le 1er novembre 2000; il y a eu des réponses qui ont été envoyées par le ministère des Transports en décembre 2000; il y a eu l'avis sur la recevabilité qui a été fait en janvier, là, est-ce que c'est le 16 ou le 17 janvier, je crois, 17 janvier 2000, où effectivement il y avait un certain nombre de...

LE PRÉSIDENT :

4730 2000 ou 2001?

M. MICHEL MAILHOT :

4735 2001, excusez-moi, excusez-moi. 2001, où effectivement, sans vouloir le lire, je crois que c'est public, tout le monde est capable de le lire, il y avait effectivement certaines réserves.

4740 Suite à ça, il y a eu, effectivement, et comme je le mentionnais, c'était un avis sur la recevabilité qui était acheminé aux autorités et le ministre a, par la suite, rendue publique ou demandé au Bureau d'audiences publiques de rendre publique l'étude d'impact en question. Et suite à ça, le 19 février ou plutôt le 16 février, il y a eu des précisions sur l'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact qui a été acheminé en fait le 19 février au ministère des Transports, dans lequel, encore là, il y a des précisions sur certaines choses et il y a l'ensemble des commentaires, questions-commentaires, des différents organismes consultés dans notre procédure, chose qui n'était pas publique avant que l'étude d'impact soit publique.

4745 Et aussi, comme certains ministères fédéraux avaient été consultés, Environnement Canada et Pêches et Océans, il y a, à l'intérieur de ça, les questions et commentaires de ces ministères-là.

4750 C'est le processus qui a été suivi. Nous avons reçu dernièrement et, comme je l'ai mentionné, un certain nombre de documents dont personnellement je n'ai pas encore pris connaissance, compte tenu que je suis ici en audience publique et...

LE PRÉSIDENT :

4755 Oui, mais vous, vous dormez la nuit, alors!

M. MICHEL MAILHOT :

4760 J'essaie de dormir la nuit, c'est pour ça, là, le peu de temps que vous me laissez. Et c'est la situation.

LE PRÉSIDENT :

4765 Est-ce que vous avez reçu tous les documents que vous avez demandés?

M. MICHEL MAILHOT :

4770 À ce niveau-là, comme je vous dis, je n'ai pas complètement regardé les documents reçus, disons que j'ai certains doutes. Et en ce qui concerne les échéanciers, il ne faut pas me demander quand est-ce que ça va arriver, ça serait plus au ministère des Transports de me donner s'il y a des échéanciers ou s'il y a d'autre chose à arriver.

LE PRÉSIDENT :

4775

Le problème est le suivant, le ministre a émis un avis de recevabilité et donc, vous attendez des réponses complémentaires à des questions que vous avez posées et comme... ce n'est pas l'avis de recevabilité, c'est sur...

4780

M. MICHEL MAILHOT :

Sur la recevabilité.

LE PRÉSIDENT :

4785

... sur la recevabilité, ce qui veut dire qu'à votre niveau, une fois que les réponses sont arrivées, votre travail est terminé en ce qui concerne la fabrication de l'étude d'impact.

M. MICHEL MAILHOT :

4790

Pas tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

4795

Pas tout à fait?

M. MICHEL MAILHOT :

4800

Non. C'est sûr que nous on a, au niveau de la recevabilité, si on peut appeler ça comme ça, effectivement on donne notre opinion au ministre qui lui rend publique l'étude d'impact lorsqu'il juge le moment opportun. Donc, sa responsabilité... nous, on a à évaluer le projet, à faire des recommandations au ministre...

LE PRÉSIDENT :

4805

Pour l'évaluation, ça je suis d'accord, je vous parle du processus de l'étude. L'évaluation, c'est sûr que votre évaluation continue, puisque vous arriverez au ministre avec votre propre évaluation et notre Bureau d'audiences avec sa propre évaluation.

4810

M. MICHEL MAILHOT :

Oui, effectivement, donc c'est à ce niveau-là que, comme je mentionnais tantôt, l'article 31.4, le ministre peut, à tout moment, demander des études additionnelles, des informations additionnelles pour compléter le dossier.

4815

LE PRÉSIDENT :

Donc, votre opinion sur la recevabilité ne vous interdit pas de poser ou de demander d'autres informations complémentaires.

4820

M. MICHEL MAILHOT :

Effectivement. Ça peut être après les audiences publiques. Une fois les audiences publiques terminées, suite à votre rapport de la Commission, le ministre peut voir qu'il y a eu des failles, qu'il y a eu des manques, puis décider de redemander au promoteur de nouvelles études. Il a cette possibilité-là. C'est sa responsabilité, c'est son pouvoir.

4825

M. PIERRE LAFLAMME :

Monsieur le président?

4830

LE PRÉSIDENT :

Oui.

4835

M. PIERRE LAFLAMME :

Est-ce que je peux apporter un complément d'information au sujet des intentions du ministère des Transports ou du promoteur.

4840

Actuellement, on a répondu à la deuxième série de questions sur les précisions. Pour nous, il n'y a pas de documents à fournir en plus, étant donné que le ministère de l'Environnement ne s'est pas penché, n'a pas encore analysé nos réponses, tout ça. Ça fait que tant qu'on n'a pas d'autres questions, on ne travaillera pas.

4845

Par contre, étant donné que le processus X ça, c'est pour le processus provincial, si on peut dire X étant donné que ça va nécessiter une autorisation fédérale, on a reçu des questions du ministère des Transports qui faisaient état des différents ministères ou organismes, CCN et puis Pêches et Océans, tout ça.

4850

On a l'intention, pour répondre à ça, de planifier une rencontre avec ces ministères-là pour, disons, définir un peu le cadre de l'étude ou des inventaires à fournir X parce que si on veut, on peut aller jusqu'aux fourmis là X et puis pour définir ça, pour répondre à leurs questions aussi. Puis lorsqu'on va avoir répondu, c'est certain que ces réponses-là vont être transmises au ministère de l'Environnement du Québec, lequel va compléter son analyse, tout ça.

4855

Lors de la rencontre, il faut définir ça, il faut définir un échancier, ça va nécessiter sûrement quelques inventaires additionnels de, je ne sais pas, moi, printanier ou estival. On va essayer de s'entendre avec eux autres, là, mais c'est ce qu'on a l'intention de faire.

4860

Il y avait plusieurs autres points aussi. Je peux répondre rapidement à certains points de monsieur Roberge en ce qui concerne la raison d'être du projet, l'Analyse de valeur, la justification, on l'a quand même reprise dans le *Rapport d'évaluation environnementale*, le rapport de juin 2000, on a fait état là-dessus, c'est toujours justifié dans notre *Plan de transport 1996*.

4865

En ce qui concerne brièvement les projets de la STO, il y a un pont Champlain qui est en construction avec une voie réservée réversible. Ça n'aura pas d'impact comme tel sur McConnell X Laramée, tout ça, parce que c'est situé à l'ouest du chemin de la Montagne, à l'ouest de la ligne écran et ce que ça va causer quand même comme impact ou comme réduction, si on peut dire, il est prévu à peu près une réduction de 150 véhicules à l'heure de pointe le matin, mais ça n'a pas d'impact du tout sur McConnell X Laramée.

4870

Taché, la STO vient d'annoncer un projet il y a deux semaines de voie réservée réversible sur une section du boulevard Taché. Ce projet-là a été annoncé dans les journaux, mais il n'a même pas encore été présenté au ministère des Transports, on ne sait pas s'ils vont nous demander une aide financière pour subventionner les coûts, mais il peut quand même être mis en application à l'été et il est situé sur le réseau de la municipalité, tout ça. Mais c'est pour dire que c'est très, très récent, donc ça ne pouvait pas être considéré dans l'étude comme telle.

4875

4880

Saint-Raymond, à ce moment-là, c'est vrai qu'il n'y a pas de... monsieur de la STO, le représentant de la STO a parlé de Saint-Raymond au niveau de transport en commun et disons que ce n'est pas facile, ça va être analysé plus tard. Les améliorations qui ont été faites sur Saint-Raymond, bien, il y a eu la modernisation des feux de circulation par la Ville de Hull pour faciliter la circulation et puis il y a eu le réaménagement en 96 de l'intersection Saint-Raymond/Saint-Joseph qui était une condition d'un CAR concernant, justement, McConnell X Laramée. Ça, ça a été refait en collaboration avec la Ville de Hull, tout ça.

4885

C'est, disons, en vrac là, c'est les principaux points en réponse aux questions de monsieur Roberge.

4890

LE PRÉSIDENT :

4895 Monsieur Roberge?

M. STÉPHANE ROBERGE :

4900 Advenant qu'il y a des documents X puis je pense que c'est peut-être une question pour la Commission, dans le fond X advenant qu'il y a ait des documents qui soient déposés après la fin de la première partie de l'audience de cette semaine, quelle va être la façon de procéder, est-ce qu'il va y avoir... parce que je comprends que la première partie, dans le fond, c'est pour prendre connaissance des études et d'avoir accès aux experts pour s'assurer que la population, ils comprennent bien, puissent intégrer cette information-là dans l'opposition de ce projet.

4905

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

4910 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

4915 Est-ce qu'il va y avoir quelque chose? Est-ce que c'est l'intention de la Commission d'avoir une telle opportunité lorsqu'il va y avoir d'autres... parce que c'est ce que j'ai compris que vous avez répondu à une question de madame Desloges, que toute nouvelle étude serait déposée au dossier jusqu'au moment où il va y avoir des audiences. Mais ces audiences-là, en plus...

LE PRÉSIDENT :

4920 C'est-à-dire que tout ce qui est transmis, le dossier reste ouvert, et toutes les nouvelles informations rentrent et sont données, sont rendues publiques automatiquement. Il y a des réponses, il y a des questions qu'on pose lors de l'audience sur lesquelles on ne peut pas nous donner une réponse aujourd'hui ou demain, la réponse peut arriver la semaine prochaine; aussitôt que la réponse arrive, elle est rendue publique, elle est diffusée, elle est accessible au public. Ça, ça va de soi.

4925

4930 La Commission doit gérer ses quatre mois. La seule chose qui contraint la Commission, c'est ses quatre mois. Et remarquez que c'est le seul processus, c'est le seul moment du processus qui est encadré dans du temps et il appartient à la Commission de gérer son temps à l'intérieur de son quatre mois. Là-dessus, elle a toute liberté.

4935 Déjà, à cause de la fête de Pâques -- normalement, la procédure prévoit qu'après la fin de la première partie de l'audience où les gens viennent poser des questions, la Commission doit accorder 21 jours aux gens pour faire leurs mémoires. C'est la seule contrainte horaire que nous ayons dans la distribution du temps.

Le 21 jours, a priori, je l'allongerai si nous finissons demain soir, parce que la fête de Pâques implique des contraintes pour les gens, donc on ira une semaine plus tard. Bon. Ça, c'est le cadre que nous voulons suivre.

4940

S'il arrivait que des informations majeures, nouvelles, émergent avant la partie des mémoires et qu'il fallait débattre de ces mémoires, il est loisible à la Commission de rediscuter de ça en reportant plus tard la remise de mémoires. Ça, ça fait partie, sauf qu'une commission ne veut pas faire ça parce qu'elle n'a toujours que quatre mois pour produire son rapport. Alors tout le temps que nous allongeons la première période, nous nous l'enlevons, au niveau des commissaires, pour procéder à la production du rapport. Mais ça, c'est le jugement de la Commission et ce n'est pas une chose, a priori, impossible si une information de première main arrivait. C'est ça qu'est le travail de la Commission.

4945

4950

C'est entendu que là, vous soulevez une question qui est importante. Vous avez une liste appréciable de questions pertinentes; aucune des questions que vous avez posées n'est impertinente à l'audience, elles sont toutes pertinentes.

4955

Il est rare que ce soit un citoyen qui vienne et qui pose les 125 questions de ligne et, en général, la dynamique sociale fait qu'il y a plusieurs groupes, plusieurs intervenants et l'un pose telle question, l'autre pose telle question, et finalement c'est le portrait global qui fait qu'à peu près toutes les questions ont été abordées de différentes manières, parfois de manière plus superficielle, parfois de manière très fondamentale, et ça donne le portrait.

4960

Alors, déjà aujourd'hui des gens sont venus poser des questions qui ont été posées hier et je ne les ai pas renvoyés aux transcripts, puis on a essayé de redonner à la personne présente une nouvelle réponse, puis parfois, bon, ça permet d'avancer.

4965

Quand nous arrivons au terme des questions, c'est-à-dire que l'ensemble des questions qui sont pertinentes ont été posées et ont reçu une réponse, on arrête parce que là on répète et il n'y a pas de... quand on l'a fait une fois, bien on l'a fait, et c'est la Commission, évidemment, qui juge à quel moment son examen est terminé, compte tenu de l'attente des citoyens puis de la perspective qu'une commission a sur un dossier.

4970

Dans les discussions, deux questions sont apparues prioritaires, la question de la sécurité, nous aurons une discussion ce soir sur ça; la question du bruit qui est constamment évoquée et sur laquelle demain soir nous aurons un échange plus approfondi.

4975

Au fond, c'est quand la Commission estime qu'elle a reçu des réponses satisfaisantes aux questions qui ont été soulevées, que se termine son enquête et qu'elle produit ensuite l'audition des mémoires.

Pour l'instant, le cadre dans lequel nous fonctionnons, nous prévoyons que demain soir, nous aurons fait l'examen dans les circonstances qui sont actuelles, avec l'ampleur de la

4980 documentation déposée et de la valeur des échanges. Mais jeudi soir, la Commission devra porter un jugement, puis s'il apparaît qu'il faut continuer, on continuera le questionnement.

M. STÉPHANE ROBERGE :

4985 Si je peux me permettre juste une petite question rapide. Dans l'avis de recevabilité auquel on a référé, il y avait un engagement de ne pas donner le mandat au Bureau d'audiences publiques avant que X le mandat du 4 mois, là, je ne parle pas du 45 jours X le mandat du 4 mois, avant qu'il y ait une... que ce qui était identifié comme étant des réponses insatisfaisantes et incomplètes ne soient complétés.

4990 Ma question, c'est est-ce que c'est un... est-ce que c'est à... je présume que la question d'une solution inhabituelle, ce n'est pas strictement, ça ne réfère pas strictement à ça, mais ma question c'est est-ce qu'il y a d'autres dossiers où on fait ce genre d'engagement-là, que ce soit complété avant de donner le mandat du 4 mois, est-ce que...

4995

LE PRÉSIDENT :

Je laisse la réponse au ministère de l'Environnement, est-ce qu'il y a d'autres dossiers semblables?

5000

M. MICHEL MAILHOT :

5005 Je peux vous dire pour avoir effectivement, c'est moi et monsieur Alain qui avons signé l'avis sur la recevabilité, je n'ai pas vérifié si effectivement il y avait eu d'autres cas identiques où on utilisait disons les mêmes mots, mais comme je l'ai déjà mentionné à une précédente séance, souvent, effectivement, l'étude est rendue publique et il y a encore, dans l'avis sur la recevabilité, des questions qui sont posées.

5010 Dans certains cas, on ne donne pas d'échéancier pour avoir les réponses aux questions; dans d'autres cas, on peut donner des échéanciers. Je me rappelle de mémoire qu'on a déjà écrit du genre que les réponses devront être données avant une prise de décision du ministre.

5015 Mais d'avoir exactement comme ça, je ne peux pas vous dire s'il y en a eu. Sans doute pas, parce que ce n'est pas une formule qui est standardisée; mais semblable, c'est peut-être.

LE PRÉSIDENT :

5020 Pour le savoir, il faudrait, dans le cas de dossiers soumis à l'audience, il faudrait analyser les 145, 150 rapports que le Bureau a produits pour voir. Si la Cour m'assignait pour témoigner là-dessus, il faudrait que je fasse l'examen mais, de mémoire, je ne peux pas dire ni oui ni non.

M. MICHEL MAILHOT :

5025 Monsieur le président, peut-être que je pourrais rajouter encore, un peu comme je l'ai
mentionné l'autre jour, c'est que nous avons fait un avis sur la recevabilité, j'oserais dire, bon,
c'est un avis de fonctionnaire qui a été véhiculé dans la hiérarchie et, comme je l'ai mentionné
tantôt aussi, c'est le ministre qui est responsable, qui a la décision à prendre. Donc, à la limite,
il pourrait ne pas tenir compte de notre opinion.

5030

LE PRÉSIDENT :

Si vous permettez, on va ajourner là. Écoutez, soyons bien clair, je sais que vous ne
m'en voulez pas, puis soyez sûr que je ne vous en veux pas.

5035

M. STÉPHANE ROBERGE :

Non.

5040

LE PRÉSIDENT :

Vous avez le droit d'utiliser tous les droits que vous voulez et ça, c'est correct, ça vous
appartient. Par ailleurs, bienvenue, bienvenue pour les questions.

5045

M. STÉPHANE ROBERGE :

Non, je n'ai vraiment pas mal pris ça, c'est important de faire attention.

LE PRÉSIDENT :

5050

Mais oui.

5055

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifiée 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.

5060

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.