

**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 5

Séance tenue le 21 mars 2001, à 19 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.....	3
PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR SUR LA SÉCURITÉ	3
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
MADELEINE DESLOGES.....	31
PATRICE MARTIN.....	37
REPRISE DE LA SÉANCE	40
STÉPHANE ROBERGE	46
SYLVIE TASCHEREAU	61
REPRISE DE LA SÉANCE	71
COMMISSION SCOLAIRE DES PORTAGES :	
JOCELYN GIRARD	71
GILBERT GIRARD.....	77
CLAUDE MILLETTE	89
PIERRE FILION	94
BERNARD MORIN	95
PATRICE MARTIN.....	107
SYLVIE TASCHEREAU	113

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Reprise de l'audience publique sur la construction de l'axe McConnell X Laramée entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne. Bonsoir à vous tous!

10 Dans la présente audience, un certain nombre de questions reviennent d'une manière constante et qui sont des questions angoissantes pour les gens, qui sont des questions liées, entre autres, à certains aménagements et à la sécurité, sécurité des gens qui voyagent et des gens qui, dans l'hypothèse où le projet serait réalisé, qui auraient à traverser le boulevard urbain entrevu.

15 Donc, on a décidé, ce soir, d'abord d'aborder ces questions de sécurité X on va les prendre au sens large X de sécurité, de santé, d'éléments liés à la santé, bon, le stress, qualité de vie, s'il le faut, mais pas les questions de bruit. Nous aborderons, demain soir, d'une manière systématique les questions de bruit.

20 Alors, voici comment nous procéderons. Je vais d'abord demander au promoteur de nous expliquer un certain nombre d'aménagements, dont en particulier ce qu'on appelle le carrefour giratoire. On va poser un certain nombre de questions pour comprendre comment ça fonctionne. Et j'irai aussi chercher d'autres informations additionnelles, qui ont été demandées depuis quelques jours, sur les vitesses de trafic, sur les contraventions, sur les mesures de sécurité, etc. Et les gens qui voudront poser des questions, je ne ferai pas d'inscription spéciale, mais quand je vous le dirai, vous vous approcherez autour de la table et on continuera l'échange.

30 Il est prévu que vers 9 h, quelqu'un de la commission scolaire vienne nous expliquer les écoles du quartier, leur fonction, pour qu'on comprenne bien, qu'on ait bien la même information et qu'on comprenne bien le dossier. Donc, on peut appeler ça une approche thématique. Ce n'est pas uniquement une approche de questions-réponses à un individu, mais c'est une manière de saisir plusieurs informations ensemble et de réfléchir sur ce thème-là.

35 La Commission va poser des questions. Mais à un moment donné, quand je donnerai signe, vous pourrez venir poser vos questions. Je vous demande juste de rester sur le thème de la sécurité. On va prendre à peu près deux heures d'échange là-dessus et, après, je reviendrai aux questions plus traditionnelles.

40 Demain soir, on fera le même genre d'exercice à propos des questions liées au bruit, puisque jusqu'à maintenant déjà, il y a eu beaucoup d'inquiétude sur le bruit et qu'on a déjà commencé à avoir des débuts d'échange là-dessus.

45 Si vous regardez à la table des représentants des différents ministères, vous allez voir que certaines nouvelles personnes se sont glissées. Monsieur Michel Mailhot, on le connaît bien.

Alors, monsieur Pierre Tanguay, de la Ville de Hull. Vous êtes accompagné par monsieur, à votre droite...

50 **M. PIERRE TANGUAY :**

Luc de la Durantaye.

55 **LE PRÉSIDENT :**

Luc de la Durantaye. Alors, je vous remercie, c'est ça. J'avais pourtant l'information correctement.

60 Ensuite, le représentant de la Société des transports de l'Outaouais, Carmel Dufour. Et au bout de la table, je vais vous demander de vous nommer, monsieur.

M. SYLVAIN CHAPDELAINE :

65 Sylvain Chapdelaine. Je travaille pour la Ville de Hull. Je suis coordinateur de la section circulation.

LE PRÉSIDENT :

70 Très bien, merci. Et évidemment, nos experts des autres ministères ou de la Commission de la capitale nationale sont dans l'assemblée. S'il y a besoin, on les fera venir pour des questions complémentaires.

75 Alors, je demanderai d'abord au ministère des Transports de nous expliquer un peu les innovations techniques, notamment le carrefour giratoire, qui semble une pièce maîtresse dans la compréhension du projet de route sous examen.

M. PIERRE LAFLAMME :

80 Monsieur le président, monsieur Belovski va faire une présentation d'ordre général sur le fonctionnement, tout ça. Mais avant de débiter, c'est concernant le dépôt de documents.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

85 **M. PIERRE LAFLAMME :**

90 On en a parlé cet après-midi. L'étude du camionnage, ça a été déposé cet après-midi en quinze copies; deuxièmement, les comptages de la Ville, si je ne m'abuse, c'était pour les piétons; troisièmement, les documents concernant la gestion de la demande.

Et puis concernant les coûts selon les options, tout ça, ça va être fourni demain. On n'a pas travaillé là-dessus aujourd'hui.

95 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

100 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

105 Monsieur?

M. JORDAN BELOVSKI :

110 Moi, je ne m'attendais pas à faire une présentation des giratoires ce soir, mais quand même, vu que j'ai fait quelques-unes déjà au congrès de l'AQTR, etc., je pense que je peux réussir à vous expliquer un petit peu comment on fonctionne.

115 Effectivement, c'est un aménagement qui n'est pas tellement populaire au Québec encore, mais à travers le monde, ça gagne beaucoup de popularité. Je commencerais surtout en Europe. Ça a commencé en Angleterre, dans les années 60; après ça, ça s'est répandu vers le sud. En Australie, ils sont très populaires. Aux États-Unis, ça a commencé les dernières quelques années. Dernièrement, c'est la France qui tient la palme, je dirais, parce que les dernières années sont à peu près 1 000 carrefours avec feux ou sans feux de circulation qui sont transformés en carrefours giratoires, vu que la capacité de ce type d'aménagement est
120 beaucoup supérieure au carrefour ordinaire.

125 Et qu'est-ce qui représente le carrefour giratoire? Il est essentiel de comprendre que dans le temps existait un aménagement qu'on peut facilement le confondre au carrefour giratoire; ce sont les anciens ronds-points. Mais il y a une différence entre les deux et cette différence, c'est par le fonctionnement. Les anciens ronds-points...

130 Bon, ça, c'est un carrefour giratoire. En anglais, parce qu'il y a un seul mot pour rond-point et carrefour giratoire, pour faire la différence, ils les appellent *modern roundabouts* ou bien carrefours giratoires modernes. En français, on utilise ronds-points pour les anciens et carrefours giratoires pour les modernes.

135 La différence est surtout dans, comme je l'ai dit déjà, dans le fonctionnement de cet aménagement. Dans le temps, toutes les voitures qui entraient dans le giratoire avaient la priorité et les véhicules qui circulaient à l'intérieur doivent céder à la voiture qui veut entrer. Alors, lui, il doit s'arrêter ici pour pouvoir laisser passer la voiture qui veut entrer dans le giratoire.

LE PRÉSIDENT :

140 C'est ce qu'on appelait traditionnellement la priorité à droite.

M. JORDAN BELOVSKI :

145 Voilà, c'est basé sur la priorité à droite. Donc, dans le temps, les gens quand même calculaient la capacité de ce type d'aménagement également comme, nous, on le fait maintenant. La façon de le faire, c'était de trouver, ici, une longueur telle d'entrecroisement qui peut permettre un certain niveau de service que, nous, on veut avoir.

150 Alors, dans ces calculs-là, pour avoir à cette courte distance une certaine longueur dans laquelle les voitures peuvent s'entrecroiser à un bon niveau de service, d'après le niveau de service, on déterminait cette longueur. Je peux vous dire que moi, j'ai fait déjà ce type de carrefour giratoire et je l'ai fait cet exercice quand j'étais plus jeune, disons. Et d'après cette longueur nécessaire ici, on calculait le rayon et, de là, la grandeur du carrefour giratoire.

155 De là, les anciens ronds-points étaient pas mal énormes, certains d'entre eux qui avaient plus d'achalandage. On peut en citer quelques-uns, mais le rayon des giratoires pouvaient atteindre 60, 70 mètres. Et là, même avec ces dimensions-là, les carrefours giratoires, des fois, bloquaient. Pourquoi? Bloquaient, c'est le mot précis, ça veut dire qu'il n'y a rien qui fonctionne et puis il n'y a ni en avant ni en arrière qu'on peut s'en aller. Parce que quand les véhicules s'arrêtent ici pour céder, ils commencent à tourner puis ils bloquent l'entrée
160 de celui-là qui a la priorité. Et puis lui attend, puis l'autre attend, puis il bloque par ici et tout bloque. Il n'y a aucun mouvement qui peut être effectué.

165 Dans les années 60, en Angleterre, pour la première fois, ils ont changé le concept et ils ont dit: *On va donner la priorité aux véhicules qui sont dans l'anneau, ici, et les voitures qui veulent entrer doivent céder.+ Alors, ça a carrément changé le concept, en effet, et lentement les gens se sont aperçu que ce type d'aménagement fonctionne beaucoup mieux qu'une intersection ordinaire. Et ça a commencé à se répandre à travers le monde.

170 Je ne me souviens pas exactement maintenant les chiffres pour vous dire combien de carrefours giratoires. Il y en a un petit peu partout. C'est disponible comme information, mais je pense qu'en France sont déjà à peu près 15 000 carrefours giratoires qu'ils ont dans le pays. Et les autres, je ne me souviens pas. Aux États-Unis, les dernières années, commencent déjà, il y a plusieurs États qui ont sorti un manuel sur lequel on peut se baser pour faire la conception des carrefours giratoires.

175

Et en effet, des normes de conception, le ministère des Transports est en train de développer des normes pour le Québec. Il y a des normes pour le Canada existantes dans le manuel du TAC. En effet, en français, ce n'est pas TAC, ce serait en anglais. En français, c'est X ça, c'est *Transportation Association of Canada* - c'est...

180

LE PRÉSIDENT :

Association canadienne du transport?

185

M. JORDAN BELOVSKI :

En tout cas, le Canada a déjà des normes, mais en effet, il a adopté plutôt les normes de la Floride qui sont dans ce manuel. Il n'y a rien qui a été développé, ils ont simplement adopté certaines normes déjà existantes.

190

Au Québec, ils sont en train de développer quelque chose de particulier.

LE PRÉSIDENT :

195

Mais qui les développe? C'est le ministère des Transports?

M. JORDAN BELOVSKI :

200

Le ministère des Transports, oui. Il y a un comité à cet effet-là. Pour l'instant, on n'a pas de normes en vigueur, voilà pourquoi on se sert de plusieurs normes: celles de l'Australie, celles de la Floride.

205

Il y a encore quelques États aux États-Unis qui ont sorti... il y a une directive de la Californie et l'État de Maryland qui ont effectivement une autre. Il vient de sortir le *Federal Highway Administration*, un manuel sur les giratoires. Alors, on en a déjà quelques disponibles. Il y a effectivement les manuels français de CETRA et les manuels anglais qui sont également disponibles.

210

Pour ceux qui sont intéressés, je peux vous dire que si vous voulez participer au congrès annuel de l'AQTR, cette année, il y aura quatre présentations sur les carrefours giratoires. Moi, je vais donner une de ces représentations. L'année dernière, il y en avait deux, moi, j'ai fait une de ces deux-là; mais cette année, il y en a quatre. Ce que je veux dire, que quand même ça commence à faire son chemin au Québec également, même si les giratoires ne sont pas très populaires.

215

Au Québec, il y en a un giratoire, je dirais, un vrai carrefour giratoire, qui est à Montréal et qui est dans Ville Saint-Laurent. Malheureusement, c'est un petit peu caché dans le quartier

industriel, mais c'est un giratoire qui a été construit ça fait quelques années déjà, je pense deux. La conception a été faite par Roche Deluc et ça fonctionne très bien.

220

Il y en a quelques-uns qui sont en cours d'étude, comme un autre dans l'Île des Soeurs qui est fait également par Roche Deluc. Il y en a quelques-uns qui sont... la Ville de Montréal ou d'autres municipalités sont en train de regarder pour donner le mandat de la conception.

225

Et probablement le projet le plus intéressant sur les carrefours giratoires au Québec est notre projet. Parce qu'à part qu'il y a des carrefours giratoires, ils sont quatre carrefours giratoires qui sont l'un à côté de l'autre. Ça, ce n'est pas une exception également, ce n'est pas une nouveauté qu'on va avoir plusieurs carrefours giratoires l'un à côté de l'autre. C'est à l'État du Colorado et c'est la Ville de Vail et Avon où il y a quelques carrefours giratoires qui ont été implantés les dernières années.

230

À Vail sont deux carrefours giratoires sur un échangeur très important et, sur cet échangeur, il y avait des délais incroyables au temps où il y avait des intersections avec des arrêts. C'est un échangeur de type en losange. Et au moment où ils ont changé les carrefours ordinaires avec arrêts avec des carrefours giratoires X il y a un vidéo à cet effet également, le Ministère possède ce film-là, ceux qui sont intéressés peuvent le voir X toutes les files d'attente, comme ils disent dans ce vidéo, les files d'attente se répandaient sur l'autoroute X alors, ça, c'est tout la longueur de la bretelle X tout ça a disparu.

235

Et après ça, bon, ça, c'est une autoroute, un petit peu plus loin, sur l'autre sortie de cette autoroute, il y a la... j'ai oublié le numéro de la route qui s'en va vers l'autoroute et qu'il y a un autre échangeur, mais sur cette route-là X on peut la comparer à une route nationale ici X il y a cinq carrefours giratoires qui sont amenés à peu près... probablement la distance un petit peu plus grande que celle-ci qu'on a ici entre les giratoires, mais ils sont cinq l'un après l'autre. Ils ont transformé cinq intersections avec feux de circulation à des giratoires. Et ça fonctionne aussi, selon les autorités, sans aucune problème.

240

245

Je trouve que c'est très important de vous mentionner que tous ces aménagements X surtout ceux mentionnés dans le film de Vail également X au début, il y a une opposition féroce contre les giratoires parce que les gens ne les connaissaient pas et ils avaient peur que ça, c'est une nouveauté et que ça ne marche pas, ça ne fonctionne pas. Et la mairie, vraiment, c'est elle qui est au fond du fait qu'ils ont réussi à implanter les giratoires. Elle a vraiment eu beaucoup de peine à le faire, ça a été très difficile, mais après ça, alors après plusieurs années, je dirais trois ou quatre années, depuis ce temps-là, tous les gens sont tellement contents.

250

255

Il y a plein d'articles à cet effet-là. Ils disent, les médias, maintenant X les médias étaient surtout opposés à ces carrefours giratoires et maintenant, c'est à l'envers X les médias disent que: *Ce sont des aménagements parfaits. C'est ça ce qu'on devait avoir+, etc.

260

Nous, avec notre corridor avec...

LE PRÉSIDENT :

265 Pouvez-vous nous expliquer comment fonctionne le carrefour giratoire et ensuite les problèmes avec les piétons, quelle est la vitesse ou comment la vitesse est changée d'un véhicule au moment où il entre dans le carrefour et comment peuvent se poser les problèmes de compétition avec les citoyens qui veulent traverser, où est-ce qu'ils peuvent traverser et qu'est-ce qui se produit à ce moment-là.

270

M. JORDAN BELOVSKI :

275 Bon, le fonctionnement des carrefours giratoires, dans notre cas, il y a une limite de vitesse à laquelle on peut traverser cet aménagement. La raison pour laquelle est, c'est qu'il n'y a pas un mouvement tout droit, comme c'est dans l'intersection, mais le conducteur est supposé de faire un virage avec un rayon qui est très près de, je dirais, un rayon de 12 mètres, de 15 mètres ou de 20 mètres ou de 10 mètres.

280 Il y a différents types de giratoires. Il y a mini-giratoires. Il y a des giratoires, les nôtres sont les giratoires standard. Et les anciens sont quelque chose qui est avec des dimensions un petit peu exagérées.

285 Alors, ce ne sont pas des mini-giratoires, mais quand même les rayons, en effet, ici, que vous voyez, je pense que vous tous connaissez l'endroit, ça c'est le Pied de Cochon, ça c'est ce qu'on s'attend à voir après l'implantation des carrefours giratoires. Ça, on est tout près ici, à Saint-Jean-Bosco. Alors, ça, c'est le carrefour Saint-Joseph et le futur axe McConnell - Laramée. Ici, on est sur Saint-Joseph, on arrive à Montcalm, Saint-Joseph s'en va par ici.

290 Le fonctionnement des carrefours, c'est les véhicules qui viennent. Et ici, il y a un autre type de traverse piétonne. Ça, c'est le carrefour Saint-Joseph également et Montcalm, sauf que Montcalm est par ici. Et ça, c'est de la direction est vers l'ouest sur McConnell X Laramée.

295 Ces photos démontraient plutôt l'aménagement paysager et qu'est-ce qu'ils ont l'air les giratoires comme tels.

300 Alors, si on revient au fonctionnement, les véhicules arrivent. Il y a une traverse de piétons. Ça, je pense qu'on va revenir un petit peu plus tard quand vous commencerez à poser vos questions pour les différents types de traverse. Mais ce type de traverse qui est de type zèbre, c'est le type selon la loi où le piéton, une fois qu'il a mis son piéton sur la traverse, a la priorité devant les autos.

 Maintenant, je sais qu'on va discuter beaucoup jusqu'à quel point cette loi est respectée par les conducteurs, mais on va parler de ça plus tard. C'est normal.

305 Bon, les automobilistes...

LE PRÉSIDENT :

Vous l'appellez la loi zèbre?

310

M. JORDAN BELOVSKI :

Voilà.

315

LE PRÉSIDENT :

C'est ça que j'ai compris?

M. JORDAN BELOVSKI :

320

Non, la traverse de piétons, vous la voyez ici?

LE PRÉSIDENT :

325

Oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

Elle s'appelle type zèbre.

330

LE PRÉSIDENT :

Type zèbre.

335

M. JORDAN BELOVSKI :

Type zèbre. Ça, c'est l'animal.

LE PRÉSIDENT :

340

À cause de sa peau, oui, c'est correct.

M. JORDAN BELOVSKI :

345

Mais ça, ce n'est pas moi que je l'ai appelée comme ça, mais je l'accepte. Moi, je pense que ça représente bien le type de traverse.

350 Alors, ce qui est le plus important, c'est que l'automobiliste, même s'il roule à une vitesse plus élevée, au moment où il arrive au carrefour giratoire, il est supposé de ralentir. Pourquoi? Parce qu'il doit faire ce mouvement de déviation d'emprunter l'anneau ou bien de faire le tour dans l'anneau, dépendamment de ce qu'il veut faire, s'il veut faire un virage à gauche ou bien...

355 Ici, en effet, ce carrefour, c'est un carrefour à trois branches, les autres sont tous des carrefours à quatre branches. Même si c'est à trois branches, moi, je dirais que nous, on a donné la quatrième branche pour un accès à un stationnement ici. J'ai oublié le nom du commerce au coin de Saint-Joseph et Montcalm. En effet, c'est un carrefour à trois branches, mais le virage à gauche, chaque conducteur qui veut faire ça, il est supposé de faire ce tour.

360 Alors, pour les véhicules X bon, ça, c'est un giratoire qui est pas mal plus petit que les autres sur Saint-Joseph X alors, ici, je dirais à cet endroit, la vitesse probablement va être pas plus que 20 kilomètres par heure pour les autos. Pour les camions, il y aura également une réduction de la vitesse. Un camion de l'ordre de, on les appelle WB17, ça veut dire qu'ils ont une longueur de 17 mètres. Ce camion, probablement doit passer ici avec une vitesse de 10
365 kilomètres par heure, pour effectuer ce virage.

370 Les carrefours giratoires, ici, sont aménagés de sorte, ces camions ont un rayon minimal de braquage et ce rayon est de 12 2 mètres. Le rayon qu'on a des gros carrefours giratoires est de 12 mètres, mais les anneaux sont assez larges, le camion ne va pas se coller à l'îlot central. Quand même, il va faire le virage dans l'anneau, il va prendre un petit peu plus de place. Donc, il n'y a aucun problème pour les gros camions de passer et d'emprunter n'importe quelle direction, à gauche, à droite ou tout droit.

375 Maintenant, l'arrière des camions, surtout des semi-remorques, empiète un petit peu sur ces îlots centraux, voilà pourquoi ça se fait là où on s'attend d'avoir des camions. Il y a des aménagements qu'on les appelle une bande franchissable. Cette bande franchissable est faite d'un pavage ou d'un pavé uni ou je ne sais pas quoi, n'importe quoi, mais qui permet aux roues d'emprunter X ça, c'est les roues de gauche des camions surtout X d'emprunter ça pour pouvoir faire cette bande franchissable, pour pouvoir effectuer le virage.
380

385 Pour que les autos ne puissent pas quand même passer tout droit à travers cette bande franchissable, la pente de la bande est un petit peu plus élevée. C'est une pente qui varie selon les différents pays entre 4 % et des fois, dans des endroits, ils les construisent à 8 %. Alors, ça veut dire que seulement un camion à une vitesse très basse va passer par-dessus la bande franchissable.

390 Maintenant, pour le giratoire dans Ville Saint-Laurent, il y a eu le maire de Verdun, l'Île des Soeurs où il y a un projet pour l'implantation d'un autre giratoire, voulait s'assurer que, ça, c'est un aménagement qui fonctionnait bien. Alors, ils ont effectué une observation de la circulation sur le carrefour giratoire de Ville Saint-Laurent, de quatre heures ou, je ne sais pas,

un petit peu plus. Et durant ces quatre heures, ce qui s'est passé, il y a une seule personne, qu'on ne sait pas pourquoi exactement, qui en effet a passé à travers la bordure. Mais c'était un 4 X 4, on estime qu'il voulait tester ses roues ou quelque chose comme ça. Mais sinon, tout le monde passait lentement.

395

Comme c'est un aménagement, je dirais, assez neuf au Québec, il y a un autre cas où la voiture s'est arrêtée au milieu du carrefour giratoire. Celui-là est assez beau à Ville Saint-Laurent, il y a des drapeaux, il y a plusieurs aménagements; probablement il voulait juste observer la beauté du carrefour. Les gens l'ont attendu, je ne sais pas, puis il n'y a pas eu de klaxonnement, personne n'a rien fait, puis ils l'ont contourné certain, puis lui il a démarré. Il n'y a pas eu de congestion, il n'y a rien eu.

400

Alors, la capacité de ces carrefours giratoires est, comme je vous ai dit, beaucoup plus élevée que celle des feux de circulation. Et à cet effet, comment, nous, on est arrivé avec la solution des carrefours giratoires? Il y a déjà des logiciels assez bien développés qui peuvent nous aider dans les simulations, nous permettre de prévoir quelle est la capacité de ces petits aménagements.

405

Et nous, on a comparé la capacité, le niveau de service et le délai des giratoires avec les feux de circulation. Alors, on a, en effet, comparé deux options de notre projet. Ce que vous voyez ici, c'est l'option avec le carrefour giratoire qui a été retenue. Mais en même temps, on a la même option, mais vous avez, aux endroits des giratoires, des intersections avec des feux.

410

Là, on avait, à la présentation l'année dernière, on a une simulation avec un de ces logiciels qui permet visuellement d'observer quelles sont les files d'attente avec les mêmes nombres de véhicules sur les deux options sur cet axe, avec les feux de circulation et avec les giratoires. Et c'est évident que là, parce que vous les voyez comment les véhicules circulent et qu'est-ce qui se passe, vous voyez comment, dans les feux de circulation, ça s'accumule puis ça dégage. Est-ce que ça peut vraiment dégager toute la file d'attente à une seule lumière ou non? Ça n'arrive pas toujours, mais il y a des files d'attente qui s'accumulent. Avec les giratoires, également il y a certaines files d'attente qui s'accumulent, mais sont beaucoup plus courtes que celles des carrefours avec feux de circulation.

415

420

Il y a le logiciel que nous, on a utilisé, il s'appelle SIDRA, c'est un logiciel australien, qui est spécialisé dans les études de capacité des carrefours giratoires. C'est un logiciel qui est spécialement conçu pour les carrefours giratoires et pour les feux de circulation. Il y a un autre logiciel qu'on a utilisé, un logiciel anglais qui s'appelle Rodel, qui nous a confirmé les résultats du logiciel SIDRA. Et à ce moment-là, en comparant les deux options, on a choisi plusieurs critères de comparaisons entre les deux, on a vu que les giratoires sont beaucoup plus performants comme aménagement que les feux de circulation.

425

430

Si on revient un petit peu au fonctionnement, alors quand la voiture arrive, il y a un piéton qui doit traverser, elle doit s'arrêter avant la traverse et le laisser passer. S'il n'y a pas de

435 piétons, le véhicule arrive à cette ligne de *cédez*, mais habituellement quand on fait la conception d'une intersection avec feux, ce qu'on regarde, c'est la distance de visibilité d'arrêt.

Et pour les carrefours giratoires, il y a trois types de distance qu'on doit vérifier à part la distance de visibilité d'arrêt. Il y a la distance de perception de créneau, la distance... j'ai oublié
440 les trois types. La troisième, je ne me souviens pas, mais c'est beaucoup plus sévère que les feux de circulation, que la seule distance de visibilité d'arrêt.

Alors, lui, quand il vient ici, ça doit être dégagé cette distance ici pour le véhicule, parce que lui, il doit céder à tous les mouvements qui proviennent de gauche. Alors, il peut voir
445 de loin, d'ici déjà, s'il y a des véhicules qui vont emprunter déjà l'anneau pour qu'il s'arrête et qu'il cède. Sinon, il n'a pas besoin de s'arrêter. Il rentre dans le giratoire, il effectue son mouvement par ici ou par là et il sort.

Une fois qu'il est dans l'anneau, c'est lui qui a la priorité. Il peut tourner toute la journée
450 dans le giratoire s'il veut puis personne ne peut pas l'arrêter, il a la priorité. Alors...

LE PRÉSIDENT :

Je vous rappellerai que c'est une scène qu'on voit dans un des films de Tati, oui. Avec
455 *Mon Oncle* de Tati, il passe la journée à tourner avec sa petite Renault.

M. JORDAN BELOVSKI :

Je ne l'ai pas vu.
460

LE PRÉSIDENT :

Expliquez-nous comment une auto qui viendrait depuis l'ouest vers l'est, ayant franchi au niveau de la promenade des Fées, quel est l'incitatif que vous donnez à cet automobiliste de
465 ralentir. Il arrive théoriquement à 70 kilomètres, il rentre dans une zone de 50 X on verra tantôt auprès du policier si les gens de Hull respectent les limites de vitesse X qu'est-ce que vous faites pour le ralentir? Est-ce que vous mettez des choses au sol? Est-ce que vous lui faites sauter un petit cahot? Est-ce que vous lui mettez des rainures dans l'asphalte pour que ça brasse un peu?

470

M. JORDAN BELOVSKI :

Ça, je l'ai mentionné, je pense hier ou avant-hier, que la première chose qu'on fait, parce que l'autoroute X je reviens à mon autoroute X la route est à 90 kilomètres à l'ouest du
475 chemin de la Montagne, puis ça va continuer jusqu'à la promenade de la Gatineau à 90, là, on va mettre la première limite de 70, et là on pense à implanter déjà les bordures. Une fois sur une X je répète X autoroute, à cause du fait qu'il n'y a pas de bordure, même s'il y a un

480 boulevard dans le parc, une fois que tu es sur une route de type autoroutier et tu tombes entre deux bordures, ça t'indique qu'on approche une zone urbaine déjà. Dans les zones urbaines, en général, la limite de vitesse est 50 kilomètres par heure.

485 Maintenant, là, nous, pour faire la transition entre 90 et 50, pour que ça ne soit pas très brutal quand même de les arrêter tout de suite de 90 à 50, on a ces transitions de 70. Et au moment où ils arrivent au-dessus de la promenade du ruisseau des Fées, on va avoir la limite de vitesse de 50. Maintenant, on sait que ce n'est pas toujours respecté. Mais les autres moyens pour l'instant qu'on prévoit sont des rétrécissements de la vision avec des aménagements paysagers qui incitent les conducteurs de ralentir, les bordures comme je l'ai dit.

490 Et l'autre chose, c'est les aménagements. On ne voit pas ce giratoire, mais ici, on peut faire n'importe quoi dans l'îlot central. C'est ça la beauté des giratoires, qui nous permet de faire quelque chose de plus spécial, exactement de démontrer le changement de lieu comme le lieu rural et qu'on s'approche à un milieu urbain.

495 Alors, là, ce qui peut être fait, c'est avec des plantations qui empêchent de voir à travers. En effet, le conducteur qui approche le carrefour giratoire, ça va être comme un mur vert en face de lui. J'exagère un petit peu, effectivement, mais juste pour expliquer. Alors, une fois quand dans ton mouvement tout droit, tu vois que c'est comme s'il finit, qu'il n'y a plus, qu'il y a un mur vert, mais tu dois ralentir si tu ne sais pas qu'est-ce que tu vas faire là. Et une fois qu'on approche, on voit qu'on peut quand même contourner ce petit obstacle et on peut continuer tout droit. Alors, ça, c'est quelque chose que c'est sûr pour les gens qui ne connaissent pas.

500 Si on fait l'observation dans Ville Saint-Laurent X je peux vous dire parce que je l'ai fait à quelques reprises X c'est très évident; les gens qui ne connaissent pas, ils s'arrêtent presque
505 au giratoire parce qu'ils ne savent pas vraiment qu'est-ce qu'ils doivent faire.

510 Ce que je dois mentionner, que vraiment à cet endroit les panneaux de signalisation de direction n'étaient pas très comme il faut et les gens avaient de la peine à les lire et de s'orienter; mais maintenant, ils les ont changés et ça va très bien. Mais quand même, les gens, ils approchent, souvent ils n'ont pas besoin de s'arrêter, comme je l'ai dit, puis il n'y a aucun véhicule qui circule dans l'anneau, mais lui, il s'arrête pour savoir quoi faire. Et ça, c'était au début.

515 **LE PRÉSIDENT :**

Prenons maintenant le cas d'un citoyen qui veut traverser la rue. Vous dites que normalement, il n'y a pas d'autre indication que ça, que la loi qui indique que quand le piéton veut traverser à l'intérieur de son espace, les autos doivent arrêter. Est-ce que c'est ça ou est-ce qu'il y a une lumière qu'il va allumer et qui va arrêter le trafic et qui va lui permettre de...

520 **M. JORDAN BELOVSKI :**

525 Non. Bon, ça, ça existe à travers le monde également. On ne va pas être les premiers qui vont implanter des feux pour piétons aux carrefours giratoires, ce qu'on a prévu dans notre projet. Mais en général, il n'y en a pas. Il n'y en a pas et ce n'est pas nécessaire. Pourquoi? Parce que le piéton qui traverse ici, premièrement, une fois à la bordure de l'îlot central ou du trottoir, il est très visible. Alors, le conducteur...

530 Il est très important de voir que les traverses ne sont pas aux lignes de *cédez*, ce qui est le fait avec la circulation ordinaire. Les traverses sont toujours en retrait, dépendamment du type de carrefour giratoire et de la circulation, entre 6, 15 à 20 mètres en arrière. Pourquoi? Parce qu'on ne veut pas avoir la possibilité des véhicules qui vont s'accumuler ici. Et avec les piétons, si les piétons sont au même endroit, le véhicule doit être supposé... éventuellement, il va avoir un créneau de rentrer dans l'anneau, mais il doit céder aux piétons. De cette façon, on
535 a augmenté X bon, pas nous, ils, ceux qui ont fait la conception X ils ont augmenté de beaucoup la capacité, parce que le véhicule cède ici, mais une fois arrivé à la ligne de *cédez*, il va utiliser le premier créneau pour s'insérer dans l'anneau.

540 Maintenant, les piétons. Le piéton, quand il est ici, je sais qu'il y a beaucoup de... les gens ne sont pas tout à fait confiants qu'ils pourront traverser. Moi, je peux donner un exemple de là où j'habite personnellement, la Ville de Longueuil. Chaque jour, j'emprunte une seule route pour me rendre au bureau et je traverse une traverse piétonne pareille à celle-ci, sauf qu'il y a le feu par-dessus clignotant, pas un feu avec des boutons, mais un feu clignotant.

545 Et je ne sais pas si la raison est que souvent, des fois la police est là, mais pas à cause des feux, mais à cause de vitesse élevée, mais il y a souvent de la police, mais toujours les conducteurs cèdent aux piétons à cette traverse-là. C'est comme une loi, je ne sais pas. Je n'ai pas vu quelqu'un qui va passer devant un piéton juste presque de l'écraser ou quoi que ce soit. Chaque jour, je passe sur cette route-là.

550 Ce que je veux dire, c'est que ça existe au Québec, à part... je ne veux pas dire en Allemagne, en Suisse. Moi, j'ai travaillé en Suisse, puis je connais les Suisses, je connais les Allemands. Je peux vous dire, en Suisse, il y a un carrefour giratoire à Lausanne, un petit carrefour giratoire dans une petite intersection qu'il n'y a pas de place pour l'îlot central, alors ils
555 ont fait un petit cercle avec de la peinture. Et ce cercle a un rayon de 2 mètres, au moins. Alors, vous ne pouvez pas imaginer comment les gens quand même ils tournent autour de ce petit cercle, même s'il n'y a aucun problème de passer tout droit. Mais là, bon, probablement je peux accepter qu'ici la plupart vont passer tout droit, mais on n'a pas des aménagements de ce type-là.

560 Alors, les piétons, comme le véhicule qui arrive à l'approche du giratoire et il sait qu'il doit ralentir, il est en état de ralentissement. Sans piéton ou avec piéton, il va ralentir, parce qu'il est à une vitesse plus élevée de la vitesse à laquelle il peut franchir le giratoire. Donc, au moment où vous conduisez et vous êtes en état de ralentissement, pour le conducteur, il est

565 beaucoup plus facile de s'arrêter quand même avant de se rendre à son point de destination, à l'autre bout du giratoire, mais avant pour céder le passage.

Ce qui n'est pas le cas pour les feux de circulation, par exemple, où on peut voir de loin que le feu est vert, puis on se dit: bien, moi, si je conduis très lentement, probablement au moment où j'arrive à l'intersection, le feu va devenir rouge. Alors, qu'est-ce que je fais? 570 J'accélère pour pouvoir attraper le feu vert. Mais ici, ça n'existe pas. Il n'y a pas de feu et puis lui, il est obligé de ralentir. Parce qu'avec une vitesse qui nous permet... on a la limite de vitesse de 50 et entre Labelle et Demontigny, effectivement, on peut se rendre à une vitesse de 50 avec certains véhicules avant d'atteindre en direction ouest vers l'est, avant d'atteindre le 575 carrefour de Demontigny, mais il ne peut pas passer à 50. C'est ça le problème, il doit ralentir. Il doit passer... les bons conducteurs doivent passer à 35.

Puis au moment où il y en a ici, on ne l'a pas fait, mais s'il y en a deux véhicules, l'un à côté de l'autre, ça devient encore plus long. Pourquoi? Parce que vous voyez, il y a les 580 carrefours giratoires qui sont à deux voies dans l'anneau. D'ordre général, il n'y a pas de marquage dans l'anneau, même s'il y a deux voies. Ici, ça, sont deux voies, vous voyez, et même ces deux voies sont beaucoup plus larges que les voies ordinaires. Vous pouvez avoir un deuxième véhicule facilement ici, mais il n'y a pas de marquage. Alors, c'est comme ça, c'est partout.

585 Pour les giratoires à trois voies, ce qui est le cas du giratoire à Saint-Joseph, les opinions sont partagés, à travers le monde, je le dis, il y a des endroits où ils recommandent du marquage; il y a des endroits où ils ne le recommandent pas, comme les États-Unis.

590 Moi, je dirais, nous, avec le ministère des Transports et notre firme, on a décidé, à Saint-Joseph, de faire du marquage juste en face des îlots de déviation. On les appelle, ceci, les îlots de déviation, qui permettent au conducteur de ne pas s'en aller tout droit, mais de prendre un petit rayon qui va l'insérer en tangente de l'îlot central.

595 Alors, on a un petit peu de marquage, ici quand même, qui peut permettre au conducteur de se retrouver, de savoir où est-ce qu'il est, est-ce qu'il est pour virer à gauche, est-ce qu'il est déjà au milieu ou il veut s'en aller vers la droite. Mais pas partout.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

600 Monsieur Belovski, excusez-moi, une question. Les traverses, c'est des marquages au sol dont on parle. Est-ce que pendant l'hiver, il y a un autre type de signalisation pour indiquer à quel endroit sont les passages? Parce que l'hiver, vous savez qu'il y a de la neige sur les surfaces.

605 **M. JORDAN BELOVSKI :**

610 Oui, je sais. À part la traverse, la peinture au sol X effectivement, nous, on a prévu ça X il y a les panneaux qui indiquent exactement le petit piéton avec la flèche. Et le passage, c'est le panneau traverse pour piéton qui est là. Il y a les lumières qui peuvent être... moi, je dis, je parle pour l'instant pour les traverses qui n'ont pas de feux de circulation.

615 Pour les autres qui sont présentées dans le projet et qu'on a prévu des feux pour piétons, bon, bien, c'est comme un petit peu partout, juste des feux qui sont déclenchés par un bouton poussoir. Il y a le feu rouge pour les véhicules et il y a le feu vert pour les piétons. Pour l'instant, on pense aménager ce type de feu pour piétons qui a les secondes qu'il lui reste, qui *flashe* un petit peu combien de temps il lui reste pour traverser.

620 Mais quand il n'y a pas, à part le panneau, il y a X comme je vous dis le cas de Longueuil X il y a par-dessus la traverse un feu avec deux... pas un feu, mais c'est les deux feux jaunes seulement qui clignotent comme ça, l'un ou l'autre, l'un ou l'autre, qui attirent l'attention du conducteur et qui indiquent qu'il y a une traverse là, pour savoir qu'il ne peut pas traverser juste comme ça, il est supposé de céder selon la loi.

625 **LE PRÉSIDENT :**

Normalement, de prévu, il y a quatre carrefours giratoires.

630 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

635 Alors, trois sur...

M. JORDAN BELOVSKI :

L'axe McConnell X Laramée.

640

LE PRÉSIDENT :

Oui. Et le quatrième?

645 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Sur Saint-Joseph et Montcalm.

650 **LE PRÉSIDENT :**

650

Au quatre carrefours, les piétons pourraient traverser de la manière que vous indiquez?

M. JORDAN BELOVSKI :

655 Exactement.

LE PRÉSIDENT :

660 Est-ce qu'il y a d'autres traverses piétonnes qui sont prévues entre les carrefours giratoires? Je pense à l'image d'en bas que vous projetez là.

M. JORDAN BELOVSKI :

665 Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y a d'autres traverses qui sont prévues?

670 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Dans notre cas, premièrement, les carrefours giratoires, vous avez, en général, les traverses à chaque approche, partout où on peut avoir des traverses. Ici, vous pouvez voir les feux. Alors, il y a des lignes d'arrêt parce qu'il y a un feu pour piétons.

675

Dans notre cas, sur le carrefour giratoire Labelle, on a enlevé la traverse pour piétons du côté ouest du giratoire. Pourquoi? Parce que quand même, on estime que les véhicules qui sont supposés d'arriver à une vitesse un petit peu plus élevée du parc, que ce n'est pas le premier obstacle la traverse pour piétons, mais que c'est l'anneau et l'îlot central.

680

Et comme Labelle, c'est en effet le carrefour avec le moins de piétons, comparativement, alors c'est pour ça qu'on s'est permis d'enlever une des traverses du côté ouest. Mais les autres sont partout.

685 **LE PRÉSIDENT :**

La traverse de ce type en bas, est-ce qu'il y en aurait de prévu?

M. JORDAN BELOVSKI :

690

Oui. J'ai une photo également à cet égard. Mais ça, c'est un type de traverse... comme je vous dis, le projet est arrêté à un stade soit, disons, préliminaire. On a démarré les plans et devis.

695 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

700 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Alors, ça, c'est en étude. Et quand on redémarre, avec le Ministère on va discuter toutes les options. Et ça, c'est une des options qui est à discuter. Ça, c'est un type de traverse de dos d'âne, sauf que le plateau de la traverse est plat et c'est sur toute la largeur de la traverse qu'il est plat.

705

Il y a deux types qu'on peut rencontrer à travers le monde de ces traverses. Il y a l'un dont c'est la photo que, même, je pense que je l'avais montrée lundi. Mais là, la traverse, c'est au niveau de la bordure. Alors, il y a la rampe qui monte jusqu'au niveau de la bordure, puis les piétons n'ont pas à descendre ou, même, il n'y a pas de petite rampe qui amène au niveau de la traverse, c'est au même niveau du trottoir. Et il y a un autre type qu'on peut rencontrer à travers le monde où ils sont à demi-niveau. Alors, la traverse passe à la moitié de la bordure. Alors, il y a une moitié de rampe X si je peux l'appeler comme ça X sur le trottoir, qui les amène sur la traverse.

710

715 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

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

J'ai une question sur la façon que vous déterminez vos rayons. Ce que je comprends X vous me direz si je suis dans l'erreur ou non X plus le carrefour giratoire a un rayon qui est grand, donc plus il y a des risques d'accident, d'après ce que je peux voir dans le document PR-3 dans l'étude d'impact.

725

M. JORDAN BELOVSKI :

Oui, effectivement.

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

Et à l'inverse, plus le rayon est petit, moins qu'il y a de fluidité.

M. JORDAN BELOVSKI :

735

Absolument.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

740 Donc, sur quel critère est-ce que vous avez fait votre choix de rayon? Est-ce que c'est plus sur...

M. JORDAN BELOVSKI :

745 La capacité des carrefours dépend du rayon. Alors, plus on a des véhicules, la façon de fonctionner, c'est on augmente d'abord le rayon central, l'îlot central, le rayon du carrefour; on augmente le nombre de voies; on aménage des voies de virage à droite, par exemple, fluides, ça veut dire avec un petit îlot.

750 Il y a différentes façons de faire au moment où on augmente de capacité. L'une des façons, c'est dépendamment de la circulation, c'est le rayon de l'îlot. Alors, quand on fait les passes avec le logiciel, quand on met un rayon de 6 mètres, le carrefour bloque, les niveaux de service sont très bas. On augmente le rayon, les niveaux de service s'améliorent. Puis on arrive au niveau de service qu'on cherche, alors on dit: *Ça, c'est le rayon qu'on a besoin.+ Et
755 comme ça, on le détermine.

 D'autre part, à des endroits, comme c'est le cas des deux carrefours Labelle et Demontigny, la capacité est supérieure aux besoins. Mais pour pouvoir permettre la circulation des camions et pour avoir une uniformité sur le lien, on a fait également le même rayon comme
760 sur le carrefour Saint-Joseph/Laramée que là, suite au débit qu'on a de circulation sur ce carrefour, on a besoin de cet îlot de 12 mètres. Mais les autres, on peut aller avec des plus petits.

 Mais comme je vous ai dit, c'est à cause de la circulation des véhicules lourds. Et même
765 s'il ne les avait pas, à cause d'une uniformité, parce qu'ils sont assez rapprochés les trois giratoires sur l'axe, on aurait dû les faire également avec un rayon plus élevé.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

770 L'autre question que j'avais, c'est par rapport aux niveaux de service. On parle souvent de niveaux de service B et E, c'est souvent les lettres qui reviennent. J'ai ici devant moi le document sur l'étude de faisabilité des carrefours giratoires, le document PR-8.4, et on a les niveaux de service de A à F. Et ce que je vois, c'est les délais qui sont indiqués par rapport aux différents niveaux de service. Donc, ce que je comprends...

775

M. JORDAN BELOVSKI :

 Le niveau de service dépend des délais. Le niveau de service est déterminé suite au délai d'attente des véhicules.

780

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, ce que je vois, c'est qu'il y a un niveau B, c'est-à-dire ce que vous visez actuellement pour 2011, on a un délai entre 5 et 15 secondes par véhicule. C'est ça?

785

M. JORDAN BELOVSKI :

Voilà. Mais on ne vise B.

790

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vous visez quoi?

795 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Moi, je peux vous dire, pour des nouveaux aménagements, quand on fait une intersection avec feux de circulation, par exemple, qui est le cas le plus souvent rencontré, on ne vise jamais A et B, une nouvelle intersection qui n'a jamais existé. Parce que ça, c'est, autrement dit, des dépenses pour rien. On donne beaucoup de confort à peu de voitures, puis on a dépensé beaucoup d'argent. Le niveau de service qu'on vise habituellement, c'est C.

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

805 Donc, ce qui correspond entre 15 et 25 secondes.

M. JORDAN BELOVSKI :

Voilà.

810

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et quand on est à un niveau de saturation, donc E ou F, on parle à E entre 40 et 60 secondes.

815

M. JORDAN BELOVSKI :

Voilà, d'attente.

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

D'attente. Oui? c'est bien ça?

M. JORDAN BELOVSKI :

825

Exactement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

830 Pour l'instant, c'est...

M. JORDAN BELOVSKI :

Bon, avec les carrefours giratoires, comme je l'ai dit...

835

LE PRÉSIDENT :

840 Je pense que ça va pour l'instant, monsieur Belovski. Je vais passer au policier. Puis après ça, on va commencer l'échange avec les gens. Ça vous convient?

M. JORDAN BELOVSKI :

845 Oui, absolument.

M. PIERRE LAFLAMME :

850 Pour les carrefours avec feux, il y a aussi des signaux sonores pour les handicapés visuels, pour les faciliter à traverser.

Il y a juste un point aussi, je ne me souviens pas, Jordan va répondre, c'est s'il y a un panneau de direction dans l'anneau du carrefour, autrement dit une flèche directionnelle.

LE PRÉSIDENT :

855 Un sens, oui.

M. PIERRE LAFLAMME :

860 Genre sens unique, là. Est-ce qu'il y a une...

M. JORDAN BELOVSKI :

865 Dans les différents pays, ça se fait différemment. On peut voir souvent dans l'îlot central les petits panneaux qui indiquent la direction et ils font ça en face de l'entrée du giratoire, à chaque approche. D'autres endroits, ils ne mettent pas parce que les gens connaissent. Il y a les panneaux de signalisation des giratoires. Il y en a un déjà qui existe au Québec avec le panneau triangulaire de *cédez* et à l'intérieur, les trois flèches en rond, ça, c'est un panneau qui indique qu'on approche un carrefour giratoire. Alors, il y a ça. Il y a une présignalisation de ce

870 carrefour giratoire.

Mais la signalisation dans notre projet n'est pas encore développée. On ne s'est pas rendu à cette étape.

875 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Laflamme, juste une vérification supplémentaire. Donc, pour l'instant, si les citoyens veulent traverser le boulevard urbain, ils peuvent traverser au giratoire indiqué, c'est-à-dire Demontigny/ Saint-Joseph. Est-ce que le type de traverse piétonne qu'on

880 voit en bas pour l'instant, c'est une chose qui est à l'étude? Il n'y a pas eu encore de conclusion? Est-ce que c'est ça?

M. PIERRE LAFLAMME :

885 Il n'y a pas eu de conclusion pour définir tous les détails.

LE PRÉSIDENT :

Mais il y en aurait?

890

M. PIERRE LAFLAMME :

Mais sommairement, on peut voir...

895

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y en aurait de prévu à cette étape-ci?

M. JORDAN BELOVSKI :

900

Ça se peut.

LE PRÉSIDENT :

905

Ça se peut?

M. JORDAN BELOVSKI :

910

Je ne peux pas dire oui et non. Moi, je dirais plus oui que non, mais ça, c'est à déterminer.

LE PRÉSIDENT :

915

Donc, c'est possible, mais il n'y en a pas de prévu, d'accord, parce qu'on est rendu à un niveau encore trop loin du design, d'accord.

Est-ce qu'est prévue, parce qu'on le voit évoqué dans les documents, une traverse élevée X comment dire X la passerelle?

920

M. PIERRE LAFLAMME :

925 La passerelle, premièrement, la passerelle doit être située à une hauteur d'environ 5 à 6 mètres pour permettre le dégagement des camions. Donc, pour traverser la passerelle, ça nécessite beaucoup d'efforts. Je parle d'efforts physiques, en termes de marches à monter.

930 Donc, ça la rend très peu, si on peut dire, utilisable, dans le sens les personnes âgées ne l'utiliseront pas; les gens avec des enfants à poussette ne l'utiliseront pas non plus, parce qu'il faudrait à ce moment-là avoir des rampes très très longues. Alors qu'un passage souterrain peut être situé à 3 mètres sous la surface de la chaussée et puis, à ce moment-là, ça nécessite beaucoup moins d'efforts pour traverser, pour accéder autrement dit.

935 Et puis juste question d'entretien, question d'entretien d'hiver, la passerelle, il faudrait qu'elle soit couverte parce que les marches seraient glacées, tout ça. Alors que le passage, à ce moment-là, ne...

LE PRÉSIDENT :

940 Il est couvert à l'année, lui?

M. PIERRE LAFLAMME :

Il est ouvert à l'année. Oui, c'est ça, il est couvert à l'année.

945 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, actuellement, vous étudiez les hypothèses passerelle et passage souterrain, mais il n'y a pas de prévision ferme.

950 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Non.

LE PRÉSIDENT :

955 On est trop tôt encore dans le processus.

M. PIERRE LAFLAMME :

960 Non, il n'y a pas de prévision ferme.

LE PRÉSIDENT :

965 D'accord, ça marche.

LE PRÉSIDENT :

970 Alors, maintenant, est-ce que vous avez des bonnes nouvelles sur les chauffeurs de la région. Ce qu'on se demande constamment, c'est: zone de 90, on roule 110; zone de 70, on roule 90; zone de 50, on roule 70. Est-ce que c'est abusif de penser ça? Est-ce que vous avez des données sur les dépassements de vitesse moyens des conducteurs québécois ou des conducteurs de la région ici?

975 **M. PIERRE TANGUAY :**

Monsieur le président, d'abord, je vais vous dire, nous avons donné congé à nos policiers pour justement fragmenter nos données, détailler nos données. Nous avons des données globales pour Saint-Raymond, actuellement. Monsieur Sylvain Chapdelaine, notre ingénieur en circulation, a des données globales dont il pourrait vous entretenir.

980 Nous serons en mesure de vous transmettre les informations détaillées, suite au décompte des contraventions pour chacune des intersections. Parce que présentement, ces données sont globales pour l'artère Saint-Raymond, nous ne les avons pas de façon spécifique pour le carrefour Saint-Raymond/Cité des Jeunes.

985 Alors, je vais laisser à monsieur Chapdelaine le soin de vous présenter les données globales pour ce qui est des contraventions.

990 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

M. SYLVAIN CHAPDELAINE :

995 Oui, alors, bien voilà, comme disait monsieur Tanguay, les données qui sont disponibles actuellement au Service de police de la Ville de Hull comprennent toute la zone limitée à 50 kilomètres/heure, soit entre le boulevard de la Cité des Jeunes et le boulevard Saint-Joseph. Au total, 374 infractions constatés ont été émis au courant de l'année 2000 sur le boulevard Saint-Raymond, donc sur l'ensemble du boulevard Saint-Raymond. On n'a pas le détail pour chaque endroit, donc, pour chaque section, c'est ce qu'on va essayer de vous fournir dans les prochains jours.

1000
1005 Donc, en passant, en ce qui concerne les excès de vitesse, les services de police X bien, là, je parle de ce qu'on s'est déjà parlé ensemble, les services de police et moi X les

vitesses qui sont, disons, tolérées sont au maximum de 10 kilomètres/heure au-dessus de la vitesse, donc de la vitesse permise. Donc, quelqu'un qui roulerait...

LE PRÉSIDENT :

1010

Ce sont des informations précieuses pour les citoyens que nous sommes.

M. SYLVAIN CHAPDELAINE :

1015

D'accord, je n'ai rien dit. Bien, voilà, on voit qu'en 2000, il y a environ 375 infractions qui ont été distribuées.

LE PRÉSIDENT :

1020

Est-ce que vous avez des données sur les routes rapides, sur l'axe déjà construit du boulevard McConnell?

M. SYLVAIN CHAPDELAINE :

1025

Non. Malheureusement, le Service de police de la Ville de Hull ne patrouille pas sur ce tronçon-là du boulevard McConnell X Laramée.

M. PIERRE TANGUAY :

1030

Est-ce qu'on parle du tronçon qui est à l'ouest du chemin de la Montagne?

LE PRÉSIDENT :

1035

Oui. Parce que lui, il est à 90 kilomètres?

M. SYLVAIN CHAPDELAINE :

1040

Oui, exactement, c'est ça. Puis on m'a dit, aujourd'hui, que c'était très rare que les services de police de la Ville de Hull allaient faire de la patrouille sur cet axe-là, ce bout-là.

LE PRÉSIDENT :

1045

Quand on est à l'ouest du chemin de la Montagne, est-ce qu'on est encore dans Hull ou si on est déjà dans Aylmer?

M. SYLVAIN CHAPDELAINE :

Oui, pour un certain bout, environ peut-être 500 mètres ou quelque chose comme ça, 1 kilomètre. Donc, c'est le Service de police de la Ville d'Aylmer à ce moment-là qui...

1050

LE PRÉSIDENT :

Peut-être vous n'avez pas ce genre de route-là, c'est peut-être quelqu'un au niveau provincial qui pourrait nous le dire. Mais avez-vous des observations quand les gens rentrent, disons X vous tolérez 10 kilomètres, alors on va le mettre respectueux de la chose X quand la personne roule à 100 kilomètres dans une zone de 90 et voit l'indication 50, est-ce que vous avez des données sur le délai ou le temps de ralentissement que les gens...

1055

Vous avez sans doute des normes pour mettre l'indication assez avant. Peut-être que c'est une information que le ministère des Transports possède. Vous, est-ce que vous avez des normes là-dessus pour les panneaux qui avertissent des changements de vitesse? Ce que je veux savoir, c'est la conduite des gens, quel est le réflexe que les gens ont.

1060

M. SYLVAIN CHAPDELAINE :

Les normes du ministère des Transports, en ce qui concerne la signalisation routière, sont claires. Il y a des distances à respecter. Si on veut faire diminuer la vitesse de, mettons, 80 à 50, en fonction de la vitesse qui est pratiquée, on va installer la signalisation à une distance assez loin pour que les gens aient le temps justement de diminuer. On ne va pas mettre tout d'un coup, là, un panneau 50 kilomètres/heure sans avertir les gens. Il y a de la présignalisation où on indique aux gens qu'il va y avoir une diminution de la vitesse.

1065

1070

LE PRÉSIDENT :

Et ça, ça dépend donc du ralentissement que vous demandez, l'espace est plus ou moins long?

1075

M. SYLVAIN CHAPDELAINE :

Normalement, oui, c'est ça. C'est bien ça.

1080

LE PRÉSIDENT :

Et ça, c'est normalisé?

1085

M. SYLVAIN CHAPDELAIN :

1090 Il me semble que oui. Il me semble que les normes du Ministère sont assez claires là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

1095 Alors, si je vous pose à vous des questions sur le Ministère, je me trompe de place; je suis mieux de les poser au Ministère.

M. PIERRE LAFLAMME :

1100 On m'informe que supposons que la vitesse est 90 kilomètres à l'heure et puis on entre dans une zone de 50, à ce moment-là, il faut mettre un signal avancé pour annoncer à l'avance la zone de 50, et puis la distance normalement est de 300 mètres.

LE PRÉSIDENT :

1105 300 mètres.

M. PIERRE LAFLAMME :

1110 Mais on pourrait le vérifier de façon pour être certain, mais ce serait 300 mètres.

LE PRÉSIDENT :

1115 Pouvez-vous me dire la distance qu'il y a entre la traverse du chemin des Fées et le premier carrefour giratoire qui s'annonce, Labelle?

M. PIERRE LAFLAMME :

1120 À l'échelle sur la carte, ce serait environ 250 mètres.

LE PRÉSIDENT :

250 mètres. Donc, ça veut dire que l'incitation à ralentir apparaîtrait à peu près au niveau du pont des Fées.

1125 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Avant le pont des Fées.

LE PRÉSIDENT :

1130

Avant le pont. Parce que là, il faut que la zone de 50 soit déjà enclenchée.

M. JORDAN BELOVSKI :

1135

C'est bien de rouler à 50 sur le pont, surtout l'hiver. Mais ça, je voulais juste vous dire qu'il y a... disons, les cas les plus connus sont à chaque frontière. Là où on traverse avec une autoroute, vous avez la limite de vitesse sur l'autoroute à 100 kilomètres, que les gens roulent à 100, puis vous avez comme des panneaux *fin de l'autoroute*, puis les gens ralentissent. Et puis pour arriver à la douane, ils passent à 40 kilomètres/heure.

1140

Alors, c'est à peu près la même chose. Je veux dire, ce n'est pas quelque chose qu'on va implanter pour la première fois.

LE PRÉSIDENT :

1145

Non, non, bien sûr.

M. JORDAN BELOVSKI :

1150

Ça existe.

LE PRÉSIDENT :

1155

Est-ce que vous avez des données sur les accidents qui impliquent des piétons et des automobiles?

M. PIERRE TANGUAY :

1160

Monsieur Chapdelaine va vous donner des détails là-dessus.

1165

Le Service de police est en train présentement de détailler toutes les contraventions qui concernent l'axe Saint-Raymond. D'ici une semaine, on serait en mesure, je pense, de vous déposer la nature des infractions et la localisation selon les carrefours dans ce secteur Saint-Raymond/Cité des Jeunes, monsieur le président. Alors, à ce moment-ci, nous n'avons pas le détail de ces données-là.

LE PRÉSIDENT :

1170

Bon, j'aimerais des appréciations de votre part. Je ne connais pas la ville de Hull, je ne connais pas bien la ville de Hull, je suis un Montréalais. Je sais qu'à Montréal, il y a une espèce de compétition fréquente entre le piéton et l'automobiliste. On ne peut pas dire que les piétons montréalais sont très respectueux, traversent souvent sur la rouge, s'accaparent la route. Et à l'inverse, on ne peut pas dire non plus que les conducteurs montréalais sont très sympathiques

1175 aux piétons, ils ont tendance eux aussi à passer en ne se préoccupant pas trop du piéton. Avez-vous ce genre de conflit?

Monsieur évoquait la Suisse tantôt. La Suisse, c'est un paradis pour un piéton; en mettant le pied dans la rue, les gens arrêtent.

1180 Je veux dire, est-ce qu'il y a des observations culturelles, je dirais, que vous pouvez faire, indépendamment des statistiques, mais quand vous vous parlez entre gérants municipaux?

M. SYLVAIN CHAPDELAINE :

1185 Je pense que la situation dans l'Outaouais est peut-être un peu moins pire qu'à Montréal. Il y a quand même des comportements parfois de certains automobilistes qui sont un peu, disons, déplorables envers les piétons, un peu comme partout ailleurs, je pense. Ça arrive donc qu'il y a des conflits piétons-automobilistes, mais je ne pense pas que ce soit un problème énorme sur le territoire de la Ville de Hull.

LE PRÉSIDENT :

1195 Est-ce qu'il vous arrive de donner des contraventions aux piétons qui passent sur la lumière rouge?

M. SYLVAIN CHAPDELAINE :

1200 Je ne suis pas en position pour vous répondre sur cette question-là, c'est le Service de police qui pourrait mieux répondre. Cependant, le Service de police va faire à l'occasion des vérifications à certaines intersections où on nous aurait dit qu'il y aurait des problèmes donc de conflits automobilistes-piétons. Donc, les policiers sont au courant de ces problèmes-là et puis vont aller à des intersections vérifier et distribuer des contraventions, s'il le faut, aux automobilistes.

1205 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Monsieur le président...

1210 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

1215 **M. PIERRE LAFLAMME :**

... dans le document sur l'analyse des carrefours giratoires, on a des statistiques de l'intersection Saint-Raymond/Saint-Joseph d'accidents entre les années 94 et 98. On peut vous les citer.

1220 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

M. JORDAN BELOVSKI :

1225

C'est à la page 23. Et ce qu'on a essayé de faire... comme je vous ai dit, le carrefour giratoire à Vail au Colorado est pas mal le même comme le carrefour giratoire de Saint-Joseph X McConnell X Laramée, comme dimension et comme nombre de véhicules. Effectivement, il n'y a pas autant de piétons comme sur Saint-Joseph et McConnell X Laramée, mais on a fait toutefois une comparaison entre les accidents sur Saint-Raymond et Saint-Joseph et ce carrefour.

1230

Alors, Saint-Raymond, sur quatre ans, moi, j'imagine qu'il y a eu un accident mortel parce que c'est .2 pour quatre ans. Les accidents avec blessés, c'est 4.4. C'est sur cinq ans, excusez-moi, 4.4 accidents avec blessés, et presque 26 accidents avec dommages matériels.

1235

Et pour le carrefour giratoire à Vail, il y a .06 mortel. Ça, je pense qu'il n'y a pas de... parce que la période est plus courte, beaucoup plus courte que celle de... je ne sais pas comment on est arrivé avec le chiffre .06, mais ça provient de différents... ça, c'est *Synthesis of highway practice, modern roundabouts practice in the United States*, c'est un document qu'on a pris les données. Alors, avec blessés, on a presque 4 accidents et avec dommages matériels, 11 comparativement à 26.

1240

Alors, même si on estime qu'il n'y a pas vraiment le même nombre de piétons sur le carrefour giratoire de Vail, la différence dans les accidents est énorme, vous voyez? C'est incomparable.

1245

LE PRÉSIDENT :

S'il y a des gens qui veulent commencer à venir poser des questions sur ces choses-là, on va laisser madame Desloges, venez-vous en, puis venez-vous en, monsieur, venez vous asseoir. On va continuer. Madame Desloges.

1250

1255 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

Il y avait une discussion tout à l'heure au sujet des habitudes des automobilistes vis-à-vis les piétons.

1260 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

1265 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

1265

Comme moi, je marche tout le temps, si on prend l'exemple... justement, on parlait justement de la mentalité puis des habitudes. Je peux vous dire que sur le boulevard Saint-Joseph X puis le boulevard Saint-Joseph, c'est à peu près l'endroit où il y a des traverses de piétons X c'est que Saint-Joseph, il n'y a pas beaucoup de feux lumineux, si vous voulez, pour les véhicules, on parle des intersections. C'est des traverses de piétons. Ça veut dire que la circulation arrête quand il y a un piéton.

1270

1275

Alors, il y a ou il y avait des traverses à piétons que c'était tout simplement les petites lumières jaunes qui clignotaient. L'expérience était surtout en avant de la Caisse Saint-Joseph, il y en avait un, puis je sais qu'il y en avait un près du parc Saint-Jean-Bosco aussi, ils ont tous les deux été remplacés par des lumières rouges.

1280

Parce que l'expérience était, surtout à la caisse populaire, parce que j'ai passé proche une couple de fois, c'est qu'ils n'arrêtaient pas, ils passaient tout droit. À ce moment-là, il était question d'une personne qui avait une vision diminuée, bien, à ce moment-là, il y avait le petit oiseau, puis il entendait le bruit, puis il était prêt à traverser, mais les autos n'arrêtaient pas.

1285

Puis les nouvelles traverses de piétons, comme il y en a une au coin d'Amherst maintenant, c'est un feu lumineux. Puis justement, je sortais de l'autobus quand ils étaient en train de l'installer, puis j'ai dit: *Ah! mon Dieu!, ça fait dix ans que j'en ai besoin. Ah! X j'ai dit X c'est une lumière rouge?+ Il dit: *Oui, parce qu'ils n'arrêtent pas autrement.+

1290

Alors, c'est ça, les feux clignotants, ça ne fonctionne pas. Et puis l'idée que... d'accord, c'est beau le carrefour giratoire. Le concept des petites lignes sur le trottoir, puis tu mets le pied à terre, puis les automobilistes arrêtent, j'aimerais bien ça que ce soit la réalité, mais ce n'est pas ça. C'est que s'il n'y a pas une lumière rouge pour les arrêter, les automobilistes ne donnent pas la priorité aux piétons. Puis même à ce moment-là, souvent ils passent pareil.

1295 **LE PRÉSIDENT :**

On va vérifier ça. Parce que madame allègue un changement donc de la Ville à propos d'une chose qui est tout proche d'ici, boulevard Saint-Joseph, caisse populaire. Est-ce que vous confirmez que vous avez changé la signalisation à cause des risques inhérents aux piétons?

1300 **M. PIERRE TANGUAY :**

Il faut replacer la réponse de monsieur Chapdelaine dans le contexte de la question de tout à l'heure, qui était une comparaison avec Montréal. Si on se limite...

1305 **LE PRÉSIDENT :**

Moi, j'ai fait une comparaison juste pour créer de l'animation, mais il n'y a aucune prétention scientifique à ce que je dis, même si j'ai dû confesser que j'avais payé un billet parce que j'ai passé comme piéton sur la lumière rouge au coin de Jarry et Drolet. Mais ça, c'est une fois dans ma vie!

1310 **M. PIERRE TANGUAY :**

La constatation que madame vient de faire a été celle qu'a été amenée à faire aussi la Ville de Hull au cours des dernières années dû au fait que, effectivement, il y avait des représentations, et le conseil municipal a jugé que les mesures conventionnelles de clignotant jaune n'étaient pas suffisantes pour assurer, disons pour répondre aux attentes des citoyens, à certaines traverses en particulier.

1315 Alors, je ne sais pas si mon collègue...

1320 **LE PRÉSIDENT :**

Ça veut dire que pour vous, l'arrivée, disons, d'un giratoire avec un nouveau concept comme ça voudrait dire un changement culturel très important à la fois pour les conducteurs et pour les piétons. C'est une grosse innovation à ce niveau-là.

1325 **M. PIERRE TANGUAY :**

Je pense que le contexte du carrefour giratoire, c'est difficile aujourd'hui de concevoir, pour des gens qui n'ont pas l'expérience de monsieur Belovski, c'est difficile de voir et d'interpréter quel sera le résultat que pourrait donner justement -- le niveau d'assurance ou de confort que le piéton pourrait ressentir à la traversée d'une artère comme celle-là.

1330 Maintenant, il y a, bien sûr, le fait que les automobilistes, comme les piétons, auront à faire une expérience nouvelle ensemble. Il est possible, enfin, c'est peut-être un peu optimiste,

1340 exagérément optimiste de ma part de penser que ça va changer les comportements de façon très appréciable, mais ça pourrait être l'occasion justement d'un comportement légèrement différent par rapport à celui qu'on connaît maintenant. Mais de là à pouvoir qualifier de façon très claire le comportement qu'aura le conducteur et le piéton, je ne serais pas en mesure de le faire à ce moment-ci.

1345 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Excusez-moi, monsieur, j'aurais une question pour vous. Concernant les cyclistes, parce qu'on parle toujours depuis le début des piétons et des conducteurs de véhicules, pour les cyclistes, qu'est-ce qu'il en est à la Ville de Hull? Comment est le comportement?

1350

M. PIERRE TANGUAY :

1355 Les cyclistes ont certainement à Hull une expérience très solide, du fait que déjà on en voit douze mois par année sur les rues. On a un réseau de pistes cyclables très élaboré. Le cyclisme dans l'Outaouais, où il y a eu le Festival de la bicyclette pendant plusieurs années, c'est déjà quelque chose qui est très très populaire. On en voudrait peut-être davantage pour ceux qui préconisent l'abandon de l'automobile. Mais de là à parler de cohabitation entre le cycliste et l'automobiliste, je pense que les conditions actuellement ne sont peut-être pas tout à fait optimales du fait que les chaussées n'ont peut-être pas les largeurs partout suffisantes pour un confort.

1360

1365 Mais les cyclistes en général, à moins qu'on puisse l'étayer à partir de relevés d'accidents, ce que je n'ai pas présentement mais on pourrait vous fournir ça sans doute dans les prochains jours, on n'a pas, à notre connaissance, au niveau de la direction des services municipaux, eu à se pencher sur des problèmes importants de conflits entre cyclistes et automobilistes.

1365

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1370 Et entre cyclistes et piétons, est-ce qu'il y a des choses aussi, des conflits?

1370

M. PIERRE TANGUAY :

1375 Je crois que les incidents, à ma connaissance, sont plutôt d'ordre de la marginalité.

1375

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1380 Je vous pose la question parce que dans le projet actuel, il y a un sentier qui va servir autant aux piétons qu'aux cyclistes et aussi, possiblement, j'imagine, aux gens en patins à roues alignées et tout ça, qui est dans l'axe est-ouest, au nord du futur axe. Comment est-ce que vous voyez la cohabitation de tout ce monde-là sur la même piste de 3 mètres de large?

M. PIERRE TANGUAY :

1385 On fait l'expérience, depuis les années 80, de sentiers récréatifs à usages multiples. Et on a dans certains quartiers, dans quelques cas, remplacé le trottoir conventionnel par un sentier récréatif légèrement éloigné de la bordure de la chaussée, justement où on peut aussi bien circuler à pied, à bicyclette, en patins à roues alignées ou autrement, avec même des
1390 poussettes.

À savoir quel est le bilan de l'expérience, il n'y a pas eu d'étude détaillée sur la question. Mais on a déjà cette expérience dans quelques quartiers de la Ville de Hull, dont le secteur Mont Bleu, Hautes Plaines, et puis on a le Manoir des Trembles aussi où on a fait l'expérience.
1395 Et en général, ça semble être satisfaisant.

M. PIERRE LAFLAMME :

1400 Monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

Oui?

M. PIERRE LAFLAMME :

1405 ... juste pour apporter un commentaire. C'est certain qu'avant l'implantation des carrefours giratoires, on a prévu une campagne de sensibilisation aux gens et puis on pense que les gens vont s'adapter facilement comme les gens se sont adaptés au virage à droite sur
1410 feu rouge. Je ne parle pas pour la région d'ici à Hull, parce que les gens traversent du côté ontarien fréquemment, mais je pense à la région de Drummondville, à la région de Joliette, à la région du Lac Saint-Jean et de l'Abitibi où les virages à droite sur feu rouge sont permis.

1415 Aussi, pour les traverses comme telles, du côté est de chaque traverse, on a prévu des feux pour piétons. Notre intention, ce sont des feux rouges et des feux conventionnels, rouge et vert. Parce que le jaune est associé, le feu de circulation jaune est associé au ralentissement, je pense que c'est ça qui créait un problème. Les gens se demandaient s'ils devaient arrêter ou ralentir ou peu importe. Tandis que le feu rouge ou le feu vert, bien, les gens connaissent très bien le symbole et le respectent comme tel. Et puis de même que les feux sont prévus au nord

1420 de chaque intersection. Où il n'y a pas de feu, c'est seulement du côté sud des intersections Demontigny, Labelle. Et même, il y en a un à Montcalm aussi.

LE PRÉSIDENT :

1425 Oui, madame?

Mme MADELEINE DESLOGES :

1430 J'avais une question à poser au sujet de la Ville de Hull. Je voulais savoir si... j'ai remarqué qu'ils avaient changé ça pour des lumières sur le boulevard Saint-Joseph. Mais est-ce que c'est une tendance qui se maintient à travers la ville de changer les petites lumières qui clignotent jaune pour des lumières rouges?

LE PRÉSIDENT :

1435 On va vérifier. Ils vont vous dire ça avec plaisir.

M. SYLVAIN CHAPDELAIN :

1440 Oui, effectivement, maintenant, à partir de maintenant, on les a remplacées systématiquement presque toutes X je pense qu'il en reste une ou deux qui n'ont pas encore été remplacées X par des feux tricolores. Et les nouvelles traverses que l'on fait maintenant sont des traverses avec des feux tricolores, donc rouge, jaune et vert. Donc, oui, on y va toujours avec ce type de traverse-là.

1445 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Monsieur le président, est-ce que je peux faire juste une petite précision?

1450 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste une seconde. Monsieur Laflamme, pour la question des feux pour piétons, vous dites qu'ils sont seulement sur un seul côté, c'est-à-dire sur le côté... expliquez-moi ça, je ne comprends pas trop là.

1455 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Du côté est de chaque intersection. À Labelle, ils sont situés du côté est pour que le premier obstacle soit le carrefour giratoire pour protéger le piéton.

1460 Il en est de même à Demontigny. À Demontigny, pourquoi on a choisi le côté est, c'est parce qu'il y a eu une rencontre avec la commission scolaire et puis c'était l'endroit qui, pour eux,

1465 était désigné. En tout cas, le représentant va être ici à 9 h, mais je pense même qu'il y a des brigadiers aussi qui sont prévus pendant l'année scolaire.

Et puis à Saint-Joseph aussi, le feu est prévu du côté est aussi.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1470 Donc, la localisation est faite à cause des discussions que vous avez eues avec les citoyens. C'est ce que je comprends?

M. PIERRE LAFLAMME :

1475 Oui, sauf pour Labelle où, bien entendu, c'est une question de vitesse, une question de sécurité.

M. JORDAN BELOVSKI :

1480 Moi, je voulais faire une petite précision à propos des feux sur les traverses piétons et les traverses sans feux. Moi, je vous ai mentionné tantôt pour une traverse qui, à mon opinion, est très bien respectée, à Longueuil, dont j'ai dit tantôt. Mais je pense que pour tout le monde, il est facile à accepter et comprendre que la plupart des traverses probablement ne le sont pas.

1485 Maintenant, on doit quand même tenir compte qu'il y a une différence que, je dirais, qui est assez importante entre cette traverse sur la rue Saint-Joseph et ailleurs, sur des rues ordinaires, et les traverses et carrefours giratoires, ce qui s'appert un petit peu difficile à comprendre, mais le conducteur ralentit aux carrefours giratoires.

1490 Et aux traverses régulières, sur une rue toute droit, s'il voit qu'il n'y a pas de piéton, même s'il voit qu'il y a un piéton qui approche, il va accélérer pour pouvoir passer avant que le piéton arrive éventuellement ou, même, il va simplement accélérer parce qu'il n'y a rien qui l'empêche d'accélérer. Alors, pour le carrefour giratoire, au contraire, piéton ou sans piéton, il va ralentir. Et au moment où il ralentit, c'est là qu'il cède.

1495 Et sur la rue Saint-Joseph, sur les traverses qu'on vient de remplacer avec des feux, s'il y avait une raison pour laquelle on pouvait faire le conducteur de ralentir, comme une voiture de police à côté, je suis sûr qu'il pourrait céder le passage aux piétons. Mais là, on a besoin d'une voiture de police, par exemple; au carrefour giratoire, on n'a pas besoin de cette voiture. On ne peut pas poser des voitures de police à chaque traverse de piétons. Donc, il y a une très grande différence entre les deux types de traverse.

LE PRÉSIDENT :

1505 On pourrait inventer des systèmes informatiques qui feraient apparaître des autos de police un peu partout, des autos de police virtuelles. Ce serait intéressant.

1510 Monsieur, vous êtes assis à la chaise depuis un certain temps, je vous donne une question. Puis après ça, je ferai une petite pause de détente, puis je reviendrai avec vous pour une deuxième question. Allez-y!

M. PATRICE MARTIN :

1515 Merci. Patrice Martin, Association des résidants, résidentes du quartier Wright. Premièrement X et c'est un petit peu un hasard X j'ai sur moi deux documents que je pourrais peut-être déposer et qui sont en relation directe avec ce dont on parle. C'est au sujet du comportement des automobilistes à Hull. Le premier est un éditorial de monsieur Murray Maltais du quotidien *Le Droit*, qui s'intitule *À vos risques quand le piéton est de trop*. Et le deuxième est un article du journaliste Jean-Michel Gauthier du *Droit*, intitulé *La Ville incapable de donner plus de place aux piétons, les automobilistes pressés font la loi dans les rues de Hull*.

1520 L'autre chose, c'est au sujet des commentaires...

LE PRÉSIDENT :

1525 Donc, il y a une espèce de gap d'éducation ou de sensibilisation des automobilistes à la présence des piétons.

M. PATRICE MARTIN :

1530 Je dirais X puis c'est un petit peu vers quoi je veux m'en aller dans mes questions X je dirais qu'à date, on a essayé de donner une allure très scientifique à la sécurité, alors que même, je crois, dans l'Analyse de valeur et dans l'étude d'impact on relève que la perception de sécurité est tout aussi, sinon plus importante que la sécurité elle-même. Puis peut-être qu'on pourrait parler de ça un petit peu, de la perception.

LE PRÉSIDENT :

1540 D'accord.

M. PATRICE MARTIN :

1545 Puis en ce qui a trait aux données qui ont été avancées par les gens à droite, je dirais qu'on aurait besoin d'autres données pour pouvoir contextualiser ces données-là, il me semble.

Par exemple, c'est intéressant de savoir qu'il y a eu 374 ou 376 contraventions, mais il serait aussi intéressant, sinon plus, de savoir s'il y a des patrouilles à chaque jour qui sont dans une position d'émettre des contraventions ou si c'est seulement au hasard de petites promenades comme ça qu'ils en donnent. Il serait intéressant de savoir si, de façon

1550 quotidienne, il y a des voitures de stationnées à des endroits clés qui ont pour effet de ralentir la situation et de changer donc un comportement qui semble chronique.

Donc, il y a peut-être d'autres choses à amener à cette conversation-là, puis de façon à mieux comprendre ces données-là.

1555

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1560

M. PATRICE MARTIN :

Puis l'autre chose aussi, ce serait évidemment de répertorier les plaintes de citoyens vivant aux abords de Saint-Raymond ou même des écoliers, les gens qui ont des choses...

1565

LE PRÉSIDENT :

Les plaintes, on va aller les chercher tout de suite. Est-ce que vous avez un répertoire, à la Ville de Hull, des plaintes des citoyens à l'égard de la sécurité dans leur ville, particulièrement en ce qui concerne le trafic?

1570

M. PIERRE TANGUAY :

Des plaintes pour la vitesse, c'est ce dont on parle présentement, donc des plaintes pour la vitesse, il faudrait que je fasse cette vérification auprès du Service de police. Je serais en mesure de vous transmettre cette information-là. Demain, je vais tenter d'obtenir cette information-là, je pourrais vous répondre demain soir.

1575

LE PRÉSIDENT :

1580

Ça marche. Demain soir, je ne suis pas sûr que je vais reprendre cette discussion-là, mais vous me faites parvenir...

M. PIERRE TANGUAY :

1585

Oui, c'est bon.

LE PRÉSIDENT :

... la compilation, s'il vous plaît. Ça me semble intéressant.

1590

Ce que vous évoquez sur la perception, on a le même problème dans la question du risque, l'évaluation dite scientifique du risque et la perception du risque. Et effectivement, c'est

un des éléments du risque ici, un monde d'univers différents. Vous avez tout à fait raison. Alors, continuez votre question.

1595

M. PATRICE MARTIN :

À vrai dire, je n'avais pas vraiment de questions, j'étais venu observer. Mais comme j'avais ces documents-là sur moi, je me suis dit...

1600

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est une observation tout à fait juste que vous faites. Et tantôt, j'interrogerai les gens de la santé sur certains de ces phénomènes-là. Il y a des représentants du monde de la santé que j'interrogerai tantôt.

1605

M. PATRICE MARTIN :

Puis je dirais aussi que nous avons parmi nous, ce soir, le président de la Commission permanente de la sécurité publique de Hull, monsieur Claude Millette, qui peut-être voudrait partager l'information.

1610

LE PRÉSIDENT :

Il est président de quoi? De la?

1615

M. PATRICE MARTIN :

Ça s'appelle la Commission permanente de la sécurité publique de Hull. Il est cité dans les articles dont je vous ai parlé.

1620

LE PRÉSIDENT :

Merci, ça va.

1625

Alors, je suspens l'audience cinq minutes. C'est juste l'idée que cet après-midi, je n'ai pas fait de pause assez rapide, puis la pression a monté. Alors, je prends cinq minutes de détente et on revient tout de suite pour continuer.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1630

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Saint-Hilaire, s'il vous plaît. Alors, monsieur Saint-Hilaire, vous avez déposé quelque chose d'intéressant. Alors, donnez-nous...

1635

M. DANIEL SAINT-HILAIRE :

1640 Oui, en première soirée, on avait demandé des avis légaux sur le statut légal que pouvait avoir le parc de la Gatineau.

LE PRÉSIDENT :

1645 Oui.

M. DANIEL SAINT-HILAIRE :

1650 Pour ce qui a trait à notre société, en vertu de notre *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune*, le parc de la Gatineau a un statut légal au sujet de notre loi, il est décrit comme un sanctuaire de chasse du parc de la Gatineau.

1655 Pour mieux expliquer, c'est que certaines espèces fauniques, dont les mammifères X on peut penser aux chevreuils et d'autres espèces X relèvent des lois québécoises. Et puis la façon dont j'interprète ça, pour que le parc de la Gatineau puisse prohiber la chasse sur ce territoire, il fallait qu'il y ait une définition légale selon notre loi. Et puis le parc de la Gatineau comme tel est tout décrit, avec toutes ses limites bien précises, et puis l'article 2 dit que la chasse y est prohibée.

1660 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

M. DANIEL SAINT-HILAIRE :

1665 J'ai déposé quinze documents de...

LE PRÉSIDENT :

1670 Merci, monsieur Saint-Hilaire.

Madame de la Sécurité, j'oublie votre nom. C'est Meilleur votre nom?

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

1675 Oui, Danièle Meilleur.

LE PRÉSIDENT :

1680 Danièle Meilleur. Vous avez aussi des informations à me communiquer à propos de la sécurité sur la route et des accidents sur la route.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

1685 C'est ça. Lors de la première soirée, lundi soir, on avait demandé des informations sur les excès de vitesse. Et tout à l'heure, vous avez demandé par rapport à la section axe McConnell X Laramée.

LE PRÉSIDENT :

1690

Oui.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

1695 Alors, je suis allée vérifier auprès de la Cour municipale d'Aylmer, qui tient les informations de la Sûreté municipale d'Aylmer. C'est juste des chiffres que j'ai, je n'ai même pas...

LE PRÉSIDENT :

1700

Le contexte?

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

1705 C'est ça. Alors, pour l'année 2000, il y a 107 contraventions; 2001, 37; 98, 5; et 99, 61, pour un total de 210. Alors, on parle 98 à 2001, jusqu'à date.

LE PRÉSIDENT :

1710

Il y a une énorme variation d'une année à l'autre.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

1715 C'est ça. Alors, je ne peux malheureusement pas vous apporter ou vous donner plus de précision. Si vous avez besoin d'autre chose, ce serait de faire venir les personnes concernées.

LE PRÉSIDENT :

1720 Très bien.

Mme DANIÈLE MEILLEUR :

1725 Alors, je vais déposer les documents en quinze copie, demain après-midi.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

1730 **Mme DANIÈLE MEILLEUR :**

C'est beau?

LE PRÉSIDENT :

1735 Très bien.

Monsieur Belovski, vous vouliez ajouter une petite information sur les traverses?

M. JORDAN BELOVSKI :

1740 Oui. Ça, je pense que c'est un élément très important, qui peut expliquer également la différence entre les traverses qu'on avait tantôt mentionnées sur le boulevard Saint-Joseph et les traverses traditionnelles et celles qui sont aux carrefours giratoires.

1745 Alors, ce qui est assez important de noter, c'est qu'il y a, nous, on l'appelle un îlot déviateur, au milieu entre les deux directions aux approches, que son but principal étant de dévier les voitures, comme je l'ai dit tantôt, en tangente de l'îlot central, mais également de protéger les piétons qui se sont rendus au milieu de l'approche.

1750 Donc, d'où vient cette fameuse célébrité des carrefours giratoires à propos de la sécurité? C'est que les gens qui traversent sont supposés de regarder juste dans une direction. Premièrement, cette direction est toujours à gauche au début parce qu'il ne doit pas se préoccuper des voitures qui proviennent de l'autre côté, parce qu'une fois qu'il traverse, il va se rendre au milieu sur l'îlot. Là, il doit regarder à droite et voir s'il y a un créneau, il peut traverser.

1755

L'autre élément, c'est que la traverse, comme je vous ai dit, elle est toujours un petit peu en retrait, mais cela permet dans l'anneau... auprès de l'anneau, vous voyez que la distance est pas mal plus élevée. Tandis qu'en retrait, les gens traversent la largeur de la chaussée telle quelle, sont les élargissements qui amènent les véhicules dans l'anneau.

1760

Donc, à part ça, ils sont très visibles parce que le piéton est toujours dans la face du conducteur. Tandis qu'avec les intersections avec feux de circulation, le piéton est souvent dans le virage à gauche ou dans le virage à droite; on doit s'attendre que le conducteur quand même a tourné sa tête et qu'il n'y a pas d'autres distractions. Surtout les accidents qui arrivent dans les intersections sont avec des voitures qui effectuent des virages.

1765

Et je veux juste vous citer -- c'est à cause du fait qu'avant de venir au Canada, j'étais en Suisse, alors la plupart de mes statistiques proviennent de la Suisse. Malgré que c'est vrai que probablement on ne doit pas comparer les mentalités des Suisses avec celle des Français et des Québécois, mais quand même, la raison pour le type d'accidents doit rester pareille comme en Suisse et dans les autres pays.

1770

Alors, selon ces statistiques, 56 % des accidents qui sont survenus hors les traverses piétonnes, 36 % des accidents sont sur des passages comme celui de Saint-Joseph, sur des passages pour piétons simples et sur passages pour piétons avec refuge. S'il y a une petite bande médiane ou bien le cas de carrefours giratoires, il y a 4 % des accidents. Et les accidents aux traverses des feux standard, avec un carrefour avec des feux de circulation standard, sans ou avec une phase pour les piétons, c'est également 4 %, le même comme celui des giratoires.

1775

Alors, ce que je veux dire, selon les statistiques, avec un feu, une intersection standard ou bien un carrefour giratoire avec le petit îlot déviateur, dont sa largeur peut varier selon nos besoins, le pourcentage d'accidents est le même.

1780

LE PRÉSIDENT :

1785

En Suisse, évidemment.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

1790

Monsieur, j'aurais une question pour vous. Juste à savoir dans quelle mesure les traverses pour piétons vont affecter la fluidité du trafic?

M. JORDAN BELOVSKI :

1795

Le fait que les traverses sont en retrait, en effet affecte moins la fluidité de la circulation. Et selon ces mêmes statistiques en Suisse, souvent on met des... pas souvent, mais on met des feux pour piétons comme ceux-ci que, nous, on prévoit mettre sur McConnell X Laramée dans les cas où, l'intersection, il y en a 200 ou 300 piétons qui traversent par heure dans les heures de pointe, disons.

1800

Tandis que dans notre cas, sur Saint-Joseph, au moins qu'on a omis quelques piétons X ça, c'est à vérifier avec la commission scolaire si les comptages ont été faits au bon moment où hors du temps, à l'extérieur du temps des écoliers qui ont fait leur examen X mais on a 90 piétons dans l'heure de pointe. C'est le volume le plus élevé.

1805

La fluidité, effectivement, dépend des piétons, mais selon nos simulations, dans notre cas, il n'y a aucun problème.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

1810

Je vous remercie.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1815

J'avais des précisions à vous demander, c'est concernant l'étude de circulation et de sécurité, le document PR-8.6. Cette étude-là a été faite avec les feux de circulation, si je ne me trompe pas. Maintenant, il y a une hypothèse de travail qui est indiquée ici, où est-ce qu'on dit que, en parlant du carrefour de l'intersection Montcalm et Saint-Joseph, qu'à ce carrefour, le passage des piétons devrait être interdit en tout temps.

1820

J'aimerais savoir pourquoi ça vient et qu'est-ce que vous allez faire avec ça, vous? À la page 38 du document PR-8.6, donc dans l'article 4.1.2, *Hypothèse de travail*, le deuxième paragraphe.

1825

M. JORDAN BELOVSKI :

Je pourrais vous répondre plus tard?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1830

Oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

1835

Pour l'instant, j'essaie de me rappeler, là, mais...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1840 J'ai peut-être une autre question peut-être qui va un peu dans le même esprit. À la page 59, dans le même document, on dit que:

L'aménagement de feux de circulation, ça demeure la meilleure solution pour le passage des piétons.

1845

Est-ce qu'on parle de feux de circulation standard aux intersections ou si c'est des feux qui peuvent être strictement pour les piétons? Donc, peut-être préciser qu'est-ce que c'est comme type de feux.

1850

M. JORDAN BELOVSKI :

Moi, je dirais que pour la page 59, pour ce paragraphe, en effet, la raison principale pour laquelle on a convenu de poser ces feux de circulation, après nos discussions avec les associations des handicapés visuels et des handicapés physiques, il y en a dans la région, surtout autour de l'intersection Saint-Joseph et Montcalm/Saint-Joseph et, de là, on a convenu qu'il y en a besoin de ces feux pour les traverses. Alors, effectivement...

1855

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1860

Mais ce n'est pas nécessairement des feux standard aux intersections.

M. JORDAN BELOVSKI :

1865

Non, non, pas du tout, il n'y a nulle part des feux standard pour les véhicules. Ce sont des feux pour piétons qui donnent le feu vert. Effectivement, c'est le feu rouge pour le véhicule, mais pour le piéton, c'est le petit feu vert. C'est déclenché par bouton poussoir.

M. PIERRE LAFLAMME :

1870

Une précision concernant ça. Je voudrais dire dans quel contexte l'étude de circulation et de sécurité a été faite. À ce moment-là, on avait fait l'étude de l'Analyse de la valeur et puis on avait une recommandation, on se posait la question à savoir -- on avait deux options. On avait une option avec un boulevard urbain. Les deux options, c'était un boulevard urbain à 70 kilomètres à l'heure. Et puis on se posait la question à savoir si, à Saint-Joseph, ça devait être étagé ou si ça devait être avec des feux de circulation. Parce que le comité, les opinions divergeaient à l'intérieur du comité et puis c'est dans ce contexte-là que l'étude a été faite. C'est par la suite seulement qu'on a fait...

1875

1880

Suite à cette étude-là, on a présenté notre recommandation de l'Analyse de la valeur, qui en était: on n'a pas retenu l'étagement à Saint-Joseph. On a dit: ça va être l'intersection avec des feux de circulation, trois voies de large dans chaque direction, tout ça.

1885 Suite à ça, c'est là qu'on a poussé nos études de circulation, nos études de bruit et tout ça, puis on en est arrivé avec l'intersection de carrefour giratoire comparée avec l'intersection de feux de circulation avec différents niveaux de camions. C'est dans ce contexte-là.

LE PRÉSIDENT :

1890 Très bien, ça va.

Oui.

M. STÉPHANE ROBERGE :

1895 Monsieur le président, Stéphane Roberge. Je pense qu'il faut remettre un peu le concept des carrefours giratoires. Si on se penche là-dessus ce soir, c'est relié aux camions. C'était la seule façon pour réduire le bruit aux intersections de façon à ce que les murs antibruit, les mesures de mitigation n'aient pas 18 pieds de haut. Comme il y avait un consensus social à l'effet que ce n'était pas acceptable dans une ville, aussi bien construire une tranchée. Ça veut dire qu'il faut, je pense, placer ça en contexte, la genèse politique du carrefour giratoire. Donc, 1900 il faut vraiment se poser des questions: est-ce que c'est implanté dans un endroit qui est approprié?

1905 J'ai eu la chance de lire une étude aux États-Unis qui a été faite. Je n'ai pas mon dossier carrefours giratoires avec moi, ce soir, mais je présume que monsieur Belovski va connaître, c'est un site *www.roundabouts...*

M. JORDAN BELOVSKI :

1910 Il y en a plusieurs, je m'excuse.

M. STÉPHANE ROBERGE :

Mais je pourrai...

1915 **LE PRÉSIDENT :**

Vous lui donnerez les références, ça va, d'accord.

1920 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

Je pourrai vous donner les références, demain soir. Et là-dedans, il y a un chapitre, entre autres, sur le design. Puis c'est des gens de différentes institutions gouvernementales, universitaires, paragouvernementales qui collaborent à ce rapport-là.

1925

Puis il y a une certaine suite de considérations qui disent qu'il faut faire attention: comme la première implantation, à quel endroit est-ce que c'est. Parce que la première implantation, ils disent que ce n'est peut-être pas évident de commencer avec quelque chose qui en a quatre en ligne parce que l'acceptabilité sociale peut être mise en jeu.

1930

Puis d'ailleurs, sur ce site-là, il y a un inventaire de sites aux États-Unis et il y en a un certain nombre qui ont été retirés pour des raisons de préoccupation du public. Et dans le cas où est-ce que X c'est une des questions que j'ai X dans le cas où on se rendrait à cette conclusion-là...

1935

Parce qu'il ne faut pas oublier que c'est supposément X en tout cas, si on croit ce que la Ville tente de nous laisser croire X c'est qu'ils veulent revitaliser commercialement ce coin-là. Donc, il doit quand même y avoir une certaine facilité piétonnière. Tu ne dois pas nécessairement avoir besoin de prendre ton véhicule, partir du restaurant A pour aller au restaurant B, tout en gardant ta sécurité, dans le cas où est-ce que ça ne fonctionne pas au premier restaurant que tu tentes d'aller. Donc, il doit y avoir comme une facilité de circuler dans ce coin-là, parce que c'est un coin que c'est supposé d'avoir un développement commercial.

1940

Et toute cette perception-là des piétons d'être moins en sécurité, c'est extrêmement important dans le cadre d'une rue qui est commerciale et qui a une composante, à tout le moins, piétonnière pour les gens qui vont y faire des emplettes. Puis en plus, c'est un petit coin qui se développe. D'ailleurs, c'est un peu le seul quartier X puis c'est d'ailleurs un peu pourquoi on est ici aussi X c'est parce que c'est à peu près le seul quartier qui a un potentiel multifonctionnel dans l'Outaouais québécois, qu'il reste encore une façon de vivre avec un mode de vie de qualité en ville. C'est ici, c'est dans le quartier Wright et Saint-Jean-Bosco. L'autre choix qu'on a, c'est soit d'aller tous en banlieue ou de déménager à Ottawa. C'est, grosso modo, le choix qu'on a ici, là.

1945

1950

1955

Ça veut dire que dans ce petit coin-là, ce qui se développe principalement, c'est des boutiques spécialisées. Ça veut dire que tu vas chercher quelque chose là, une autre chose ailleurs, un peu comme la rue Mont-Royal, avec beaucoup moins d'ampleur quand même, mais un peu le même genre d'emplètes que tu peux y faire.

1960

Donc, je veux dire, il y a des sérieuses questions à se poser sur quelle va être l'acceptabilité sociale de ces carrefours-là à cet endroit-là, surtout le coin Saint-Joseph/Montcalm, autant de la population que des commerçants, éventuellement. Parce que, par exemple, monsieur St-Amour, qui a quand même une clientèle qui ressemble un peu au

1965

Pied de Cochon, qui est le restaurant français juste de l'autre côté, il y a peut-être un certain avantage à ce que ça soit facile d'aller faire un petit tour au magasin avant d'aller au Pied de Cochon, etc.

1970

Donc, c'est ça, il faut regarder le scénario: si le carrefour giratoire est un échec, il doit être enlevé, qu'est-ce que ça veut dire en termes de mesures de mitigation? Puis à ma connaissance, il n'y a pas eu cette évaluation-là de savoir, si on a des feux de circulation avec les départs et les arrêts des camions, qu'est-ce que ça veut dire en termes de bruit, qu'est-ce que ça veut dire en termes de talus et de murets. Je ne suis pas sûr qu'on pourrait qualifier ça encore de murets, mais c'est une question extrêmement importante avant d'implanter, avant de considérer qu'un carrefour giratoire va vivre là ad vitam aeternam. Il y en a des exemples qui sont...

1975

LE PRÉSIDENT :

1980

Votre question me semble double. Il y a d'abord une question sur l'acceptabilité sociale ou la perception, ce qu'on peut appeler la perception du risque ou la perception à l'égard du carrefour giratoire.

M. STÉPHANE ROBERGE :

1985

Ma question: il faut comme, avant de présumer qu'on peut y mettre un carrefour giratoire, il faudrait voir un peu les conséquences si ça ne fonctionne pas. C'est le premier en Outaouais, c'est dans un endroit, une rue commerçante. Il y a beaucoup de choses, selon le rapport que moi, j'ai pu voir, qui ne sont peut-être pas nécessairement des contre-indications, mais quand même des lumières jaunes.

1990

Ça veut dire qu'il faut être un peu stratégique et essayer de peut-être prévoir un peu dans le temps, puis de déterminer qu'est-ce que ça veut dire si les camions lourds y sont, puis qu'il n'y a plus de carrefour giratoire dans cinq ans, dans dix ans, en 2011 quand ça va être à saturation et s'il n'y a pas plus de gestion de la demande que ça, puis on veut y rajouter un six voies, deux voies.

1995

On nous a dit hier que ça causerait problème les carrefours giratoires. Donc, qu'est-ce que ça va vouloir dire, en termes de mesures de mitigation, au niveau du bruit.

2000

LE PRÉSIDENT :

C'est parce que vous avez beaucoup d'affirmations qui suivent, c'est difficile de le reformuler en question.

2005

M. STÉPHANE ROBERGE :

Bien, en fait, mes affirmations sont pour présenter mon scénario.

LE PRÉSIDENT :

2010 Je vais aller vérifier deux choses. Est-ce que dans votre étude, il y a des études que vous avez faites sur ce qu'on peut appeler la perception sociale du carrefour giratoire? Je prends un exemple. Il n'y a pas, aujourd'hui, d'étude de risque sans une étude de la perception du risque. Ça, c'est acquis dans la science du risque.

2015 Par rapport aux carrefours giratoires, on a une nouvelle réalité qui soulève de l'anxiété. Vous nous avez donné beaucoup d'informations techniques sur les vitesses à sécurité, etc., ce qu'on pourrait appeler l'équivalent de la science du risque ou de l'analyse de risque. Mais avez-vous des études en termes de perception sociale?

2020 **M. PIERRE LAFLAMME :**

C'est certain que quand on a produit le rapport sur les carrefours giratoires, on a attribué des cotes pour comparer chaque carrefour avec feux de circulation et puis avec giratoire. On a attribué une cote négative, si on peut dire, de 10 points pour le carrefour giratoire pour perception seulement.

2025 Parce que je suis sûr qu'ici, dans la salle, on demanderait aux gens comment ils perçoivent ça et puis je pense que tout le monde serait réticent un peu. Puis moi aussi, je l'étais; au début de tout ça, j'avais une perception négative face à ça.

2030 Ce que je peux dire, c'est que notre rapport, on l'a fait valider par un expert qui est monsieur Jacquemart. C'est un expert européen qui est établi maintenant à New-York. Et puis on voulait être sûr. Parce que le ministère des Transports ne voulait pas seulement se baser sur des études de Roche ou de BBL ou des firmes québécoises, ici, on voulait avoir un expert en la matière.

2035 Ça fait qu'on a fait venir monsieur Jacquemart. On lui a demandé ça. Il nous a cité plusieurs exemples qui ont été implantés, parce que c'est lui qui a implanté à Vail, Colorado, et puis plusieurs autres carrefours giratoires, exemple au Vermont, dans le New-Hampshire, tout ça. Et à chaque fois, la perception était très... c'était très mal perçu par les gens parce que c'était nouveau et les gens avaient eu, avec les ronds-points, avaient eu une mauvaise expérience avec les ronds-points.

2040 Moi-même, j'en ai connu un à Chicoutimi, à l'entrée de Chicoutimi, ça n'a pas fonctionné. Même, ils ont tous été remplacés par des feux de circulation. La perception était très négative. Il y a eu des sondages par la suite, après un an, après deux ans et puis la perception, elle s'est changée. En tout cas, il n'y a de place, soit en Europe ou soit ailleurs, qu'ils ont construit des giratoires et puis que ça a été retransformé en feux de circulation, ramené tel que c'était.

2050

Donc, c'est certain, on n'a pas fait d'études, à savoir si ça fonctionnerait mal puis il fallait remettre des feux de circulation. On n'en a pas fait. On s'est basé sur les commentaires de l'expert monsieur Jacquemart.

2055 **LE PRÉSIDENT :**

2060 Monsieur Roberge a évoqué de la littérature américaine, dont il nous donnera la référence, mais sur des sites que monsieur Belovski semble connaître, bien qu'il y en ait plusieurs, d'endroits aux États-Unis où on en aurait implanté puis retiré. Êtes-vous au courant de certaines expériences en ce sens-là?

M. JORDAN BELOVSKI :

2065 Malheureusement, je ne suis pas au courant d'un carrefour giratoire qui a été retiré. Je suis au courant des ronds-points qui ont été transformés en carrefours giratoires et les ronds-points qui ont été retirés aux États-Unis.

2070 Moi, j'aimerais juste faire un petit complément à la réponse, qui est un petit peu la question qui a été posée tantôt, c'est que la question est: qu'est-ce qui arrivera si les carrefours giratoires ne fonctionnent plus, si je ne me trompe pas? C'est ça?

LE PRÉSIDENT :

2075 C'est ça, oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

2080 Moi, la question, je la comprends un petit peu autrement, si je peux dire comme ça. C'est que je ne vois pas la différence entre qu'est-ce qu'on fera si le carrefour giratoire ne fonctionne pas et qu'est-ce qu'on fera si X quand même, présentement, il y a une intersection avec feux de circulation à cet endroit X alors qu'est-ce qu'on fera si cette intersection ne fonctionne plus. Bien, c'est le même problème, sauf que ce problème va arriver beaucoup plus tôt que le giratoire. Le giratoire, dans le temps, est déplacé à plusieurs années plus loin.

2085 Et puis à part ça, je veux juste mentionner que le carrefour giratoire de Montcalm/Saint-Joseph, c'est le dernier des quatre qui va arriver. Alors, le premier, c'est Saint-Joseph/Laramée. Puis c'est Demontigny à Labelle.

2090 Et comme c'est une intersection qui a été récemment reconstruite dans les deux dernières années, le problème pourquoi on est arrivé avec ce quatrième carrefour giratoire, le problème des carrefours giratoires, c'est que s'il y a des véhicules arrêtés dans l'anneau, le giratoire ne fonctionne plus. Ça n'a pas d'importance si c'est un rond-point ou c'est un carrefour

giratoire. Mais dans les ronds-points, ça arrivait souvent; dans les carrefours giratoires, ça n'arrive jamais parce que les véhicules dans le rond-point ont la priorité.

2095

Mais dans le cas de Montcalm/Saint-Joseph, ce qui peut arriver, comme il est assez rapproché du carrefour giratoire McConnell X Laramée/Saint-Joseph, avec l'intersection avec feux de circulation, les files d'attente en direction sud sur Saint-Joseph étaient tellement longues qu'elles empiétaient dans le carrefour giratoire. Ça, c'est dans la simulation qu'on a vu ça, avec les logiciels dont je vous ai parlé. Donc, on avait un problème.

2100

Dans quelques années, disons 2010, quand le carrefour avec feux de circulation à Montcalm arrive à capacité, il va nuire au fonctionnement du carrefour giratoire Saint-Joseph/Laramée. Et la solution était de remplacer ce carrefour avec feux de circulation avec un autre carrefour, qui était le carrefour giratoire proposé. Là, comme je vous ai dit, la capacité de carrefour giratoire est beaucoup plus élevée, on n'a aucun problème.

2105

LE PRÉSIDENT :

Et la capacité du carrefour giratoire est plus considérable pour l'argument que vous appelez de la fluidité, parce que les gens sont toujours en mouvement.

2110

M. JORDAN BELOVSKI :

Voilà, c'est ça. Les logiciels le démontrent à la simulation.

2115

Mais aux feux rouges, même s'il n'y a personne, bien, vous avez la lumière rouge, vous attendez. Et dépendamment du cycle, vous pouvez attendre une minute. Et il y aura vingt voitures derrière vous, bien, ils attendent eux aussi, même si dans la rue transversale il n'y a personne.

2120

Avec les giratoires, au moment où vous arrivez là, s'il n'y a personne, vous n'avez même pas besoin de vous arrêter, à n'importe quel moment. Les giratoires sont encore plus effectifs hors pointe parce que là, c'est quand il y a moins de véhicules. Et effectivement, sur les rues transversales, quand il n'y a personne sur les rues principales, souvent les voitures attendent pour rien. Et dans les giratoires, cela n'existe pas.

2125

M. PIERRE LAFLAMME :

2130

Mais monsieur Roberge, juste pour préciser votre question...

LE PRÉSIDENT :

2135

Non, non, commencez pas, là. Vous me parlez à moi, s'il vous plaît.

M. PIERRE LAFLAMME :

2140

Monsieur le président, oui, pour préciser la question de monsieur Roberge, je ne sais pas, là, s'il voulait dire non-acceptation, le public aurait une non-acceptation des carrefours giratoires ou un problème d'écoulement.

LE PRÉSIDENT :

2145

Il a évoqué deux choses. Il a évoqué le problème de l'étude de l'acceptabilité au plan social. Ça n'a pas été fait; il n'y en a pas de données. C'est peut-être une question qui est encore insuffisamment documentée, qui se documentera. Et il a évoqué un autre type de problème, qui est: qu'arrive-t-il si cela ne fonctionne pas? Et à ça, vous avez répondu: *Il y a moins de chance que cela ne fonctionne pas que l'autre solution.+ Donc, il n'y a une argumentation, mais il y a une espèce de refus d'accepter la question dans sa forme.

2150

Ce qu'il faut aller vérifier maintenant, c'est l'autre affirmation que monsieur Roberge a faite. Il a dit que l'argument fondamental de recourir à des giratoires de la part du ministère des Transports, c'est la fluidité et c'est donc le fait qu'il peut passer plus de trafic, plus d'autos, dans un meilleur temps, que s'il y avait des feux traditionnels.

2155

Monsieur Roberge a suggéré, au début de sa question, que ce choix-là est lié à la décision de faire rouler des camions sur la route. Est-ce que son interprétation est correcte? Quelle est la...

2160

M. JORDAN BELOVSKI :

C'est complètement à l'envers, je dirais, de la vérité. Le fonctionnement des carrefours giratoires qui s'est avéré beaucoup plus fluide que celui des feux de circulation, a permis, en effet, de permettre la circulation des camions lourds sur le corridor. Et ça, c'est démontré avec la simulation qu'on a faite avec les logiciels. Et ce n'est pas qu'on a décidé de mettre des camions. Ce n'est pas ça, que les camions ont invoqué les giratoires; les giratoires ont permis les camions.

2170

LE PRÉSIDENT :

Ça, on ne le saura jamais, mais chacun a droit à son interprétation. On est dans l'ordre de l'interprétation.

2175

Monsieur Roberge.

M. STÉPHANE ROBERGE :

Je ne suis pas tout à fait satisfait, puis j'ai de la difficulté à comprendre la réponse que justement c'est moins probable qu'on ait un problème avec un giratoire qu'avec une intersection.

2180

Parce que ce à quoi on fait référence, c'est extrêmement technique, puis c'est une question de fluidité. Effectivement, il y a moins de problèmes de fluidité avec le carrefour giratoire qu'avec une intersection. Mais là n'est pas ma question.

2185

LE PRÉSIDENT :

Et la réponse est toujours que c'est le modèle informatisé qui dit cela.

M. STÉPHANE ROBERGE :

2190

Et mon scénario qui dit que c'est vraisemblable de voir que ça pourrait être retiré... par exemple, sur Maisonneuve, initialement, ils ne voulaient pas qu'il y ait de feux de circulation à la première rue, à Sacré-Coeur, mais les gens ont dit: *Ça n'a pas d'allure, on n'est pas capable de traverser ça.+ Parce que pour des questions de fluidité, on ne voulait pas en mettre et il y a eu des gens qui ont réussi à en faire rajouter un pour être en mesure de traverser. Et c'est un peu...

2195

Le scénario que j'évoque est vraisemblable plus pour des questions de l'acceptabilité des commerçants de ce coin-là et des populations qui vont être utilisatrices de ce coin-là. Et ce n'est pas pour des questions de fluidité, donc, j'aimerais ça qu'on réponde à la question. Puis la deuxième...

2200

LE PRÉSIDENT :

Dans quelle mesure ce n'est pas lié à des questions de fluidité? Vous voulez dire que c'est lié au fait que les gens aimeraient flâner dans le quartier et qu'une fluidité accélérée les empêcherait de le faire?

2205

M. STÉPHANE ROBERGE :

2210

C'est un peu comme vous avez dit, la perception du risque, qui fait en sorte que les piétons ne se sentent pas très à l'aise dans ces carrefours giratoires là, surtout ici où est-ce que c'est une première et que cet... puis la même chose des commerçants qui vont probablement en

2215 entendre parler de leur clientèle, qu'il y aurait des pressions pour que ça soit retiré, à cet endroit-là principalement. Les autres, c'est un peu moins possible.

LE PRÉSIDENT :

2220 Donc, c'est la résistance sociale que vous pensez.

M. STÉPHANE ROBERGE :

2225 Malgré que là, le scénario n'est pas possible pour des questions de fluidité. C'est que c'est clair. Je pense que monsieur Belovski a raison de dire, effectivement, ce n'est pas vraisemblable de croire que pour des questions de fluidité... ce serait une erreur. Ce serait une erreur plus au niveau de perception sociale, comme vous l'avez très bien indiqué.

2230 Et c'est dans ce sens-là que je veux qu'on regarde ce scénario-là, puis que je trouve que l'expert qui a révisé le rapport des carrefours giratoires, c'est intéressant, mais je pense que ça prend vraiment un expert en termes d'urbanisme. C'est quelque chose qui est implanté en milieu urbain, avec des considérations de revitalisation commerciale et résidentielle, puis je pense que ça prendrait vraiment une étude de carrefour giratoire plus camions plus boulevard commercial, qu'est-ce que ça veut dire. Qu'est-ce que ça veut dire en termes urbanistiques. Présentement, il n'y a absolument rien là, puis c'est vraiment extrêmement important pour... le centre-ville de
2235 Hull est extrêmement fragile, il faut y faire attention.

En tout cas, pour résumer, j'aimerais qu'on réponde à la question sur le scénario. Parce que socialement, c'est vraisemblable; ce n'est pas techniquement. Et deuxièmement, est-ce qu'on va faire une étude urbanistique sur qu'est-ce que ça veut dire carrefour giratoire, camions et boulevard Saint-Joseph coin Montcalm, commerces, boutiques spécialisées, etc.
2240

LE PRÉSIDENT :

2245 Alors, la question que monsieur Roberge soulève, c'est la question de la résistance sociale. Qu'arrive-t-il si les piétons, n'ayant pas confiance aux carrefours giratoires, abandonnent une partie de leur mobilité et n'utilisent pas et ne se rendent pas à des lieux commerciaux qui font partie de la trame de Saint-Joseph et que, à ce moment-là, cette résistance sociale se traduit en résistance politique de la part des commerçants qui demandent de revenir à l'ancien système.

2250 Alors c'est, au fond, comment gérerez-vous la perception sociale, non pas la réalité ou la fluidité, mais la perception sociale de cette nouvelle implantation. C'est la question qu'il pose. Elle est subtile, mais elle est en termes psychosociologiques et, à ce niveau-là, elle est tout à fait légitime.

2255

M. PIERRE LAFLAMME :

Présentement, on n'a aucun moyen pour gérer ça, mais on peut vous faire part d'observations.

2260

Le 15 mai, on a fait une journée portes ouvertes avec plusieurs thèmes et puis au cours de laquelle il y avait un kiosque sur les carrefours giratoires avec les logiciels qui montraient l'écoulement, tout ça. Au cours de cette journée-là, on a accueilli 300 personnes. Et puis je pourrais dire que la réaction était quand même très favorable, surtout les commerçants.

2265

Deuxièmement, on a rencontré l'Association des handicapés visuels X parce que c'est réellement un problème les handicapés visuels X et puis les commentaires qu'on a eus, c'était favorable aussi à ça.

2270

Sur le plan urbanistique, il est certain que les carrefours giratoires ont un avantage marqué sur les intersections avec feux de circulation. Ça va venir très bien définir le secteur de Wright, à l'entrée du parc et puis à l'entrée du boulevard Saint-Joseph, par rapport à la continuité sur Saint-Laurent où on a des feux de circulation. Quand on va arriver à l'intersection Saint-Joseph/Laramée, on va avoir réellement l'impression qu'on va être au centre-ville et puis ça dégage. C'est un des avantages d'ailleurs des carrefours giratoires par rapport aux feux de circulation, qu'on a noté dans nos cotations.

2275

Actuellement, ce sont les observations que je peux vous faire, puis ils ne sont pas encore implantés.

2280

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez des études urbanistiques dans le sens que demande monsieur Roberge ou est-ce que vous en prévoyez entre l'étude du projet maintenant et sa réalisation, s'il devait avoir lieu? On en a parlé hier, deux ans, deux ans et demi. Est-ce qu'il y a des études urbanistiques complémentaires qui sont prévues?

2285

M. PIERRE LAFLAMME :

Non, il n'y a rien de prévu à cet effet-là.

2290

LE PRÉSIDENT :

D'accord, merci.

2295

M. JORDAN BELOVSKI :

2300 Probablement je vais me répéter un petit peu, mais pour diminuer le problème
sociopsychologique des commerçants, j'espère que les commerçants de Montcalm, Saint-
Joseph auront le temps, ainsi que tous les citoyens de Hull, de s'habituer aux carrefours
giratoires avant qu'on implante le carrefour giratoire de Montcalm comme tel. Parce que comme
je vous dis, ce carrefour est, dans le temps, probablement 6, 7 à 10 ans plus tard que le
dernier des trois sur McConnell X Laramée.

2305

LE PRÉSIDENT :

Comment? 10 ans?

2310

M. JORDAN BELOVSKI :

Ça se peut. Ça, c'est au moment où le besoin arrive, où les files d'attente à cause de
l'augmentation de la circulation sur le carrefour avec feux de circulation sur Montcalm
commencent à nuire au fonctionnement de l'autre, que le carrefour giratoire à Montcalm sera
implanté.

2315

LE PRÉSIDENT :

2320 Alors, là, c'est moi qui a des problèmes de perception. Expliquez-moi ça. Si je
comprends bien, dans une séquence potentielle...

M. PIERRE LAFLAMME :

Une minute, moi aussi, je ne comprends pas.

2325

LE PRÉSIDENT :

Là, ce qu'il est en train de me dire, c'est dans une suite séquentielle, si le projet est
approuvé, commencent les trois ronds-points Labelle, Demontigny et Saint-Joseph...

2330

M. JORDAN BELOVSKI :

Non, Saint-Joseph, Demontigny, Labelle.

2335

LE PRÉSIDENT :

Labelle.

M. JORDAN BELOVSKI :

2340

Ça, c'est le premier qu'on va construire.

LE PRÉSIDENT :

2345

Si vous construisez, oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

Et il va fonctionner tout seul.

2350

LE PRÉSIDENT :

Juste un instant. Prenez le micro, parce qu'on vous perd pour la transcription, là.

2355

M. PIERRE LAFLAMME :

Moi, je suis le représentant du ministère des Transports, je vais prendre la parole à ce sujet-là parce que c'est quand même le Ministère qui est maître d'oeuvre.

2360

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

M. PIERRE LAFLAMME :

2365

Et puis notre intention, c'est de construire les quatre carrefours giratoires, il n'est pas question d'attendre. Ça fait que dans quel ordre...

LE PRÉSIDENT :

2370

Écoutez, on ne mettra pas la pagaille entre vous et votre consultant. C'est déjà assez difficile comme c'est là. Vous avez la parole. Vous êtes le chef de mission, c'est vous qui donnez la parole. Allez-y, monsieur Laflamme.

2375

M. PIERRE LAFLAMME :

2380

Parce qu'on n'a pas décidé la séquence des travaux. C'est certain qu'on a toujours dit, à date, qu'on veut construire Saint-Laurent X Saint-Joseph dans un premier temps et dans un deuxième temps, par la suite, de Saint-Joseph jusqu'au chemin de la Montagne. On dit: *deux étapes+, parce que ce sont des firmes différentes qui ont les mandats de préparer les plans et devis.

2385 On va analyser ça, mais est-ce que, dans une première phase, on va faire Saint-Laurent X Saint-Joseph avec les deux carrefours giratoires et puis, dans l'autre phase, se rendre jusqu'au chemin de la Montagne avec les deux autres carrefours giratoires? Mais à l'ouverture du boulevard, tous les carrefours giratoires vont être opérationnels puis ils vont être en place.

2390 **LE PRÉSIDENT :**

Là, écoutez, je ne veux pas vous piéger là-dessus, ce soir. On a un premier niveau de réponse. Si, demain, vous voulez préciser votre pensée là-dessus, vous la préciserez. D'accord?

2395 **M. PIERRE LAFLAMME :**

C'est bien.

2400 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que c'est entendu que si on parle d'un décalage potentiel de plusieurs années des différents éléments, ça soulève toute une série de questions sur lesquelles on aurait plaisir à vous interroger.

2405 Monsieur Roberge.

M. STÉPHANE ROBERGE :

2410 Une dernière fois.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2415 **M. STÉPHANE ROBERGE :**

2420 Concernant la réponse sur l'étude urbanistique, je suggérerais fortement que la Commission considère faire une étude de son côté parce que c'est extrêmement important. Toutes les résolutions que l'Association du quartier Wright a faites, dont j'étais le président auparavant, ça a toujours été traité sous l'angle de la revitalisation commerciale et résidentielle. Ça veut dire que l'acceptabilité, le consensus social est vraiment sur cette base-là.

2425 Je comprends que ça a peut-être été un peu oublié, mais ma question dans le cas où est-ce que le carrefour giratoire devrait être enlevé, dont j'ai eu un petit peu de difficulté à expliquer la vraisemblance de ce scénario-là, mais ce que je veux savoir, à partir du moment

que là on accepte de répondre à la question, c'est qu'est-ce que ça veut dire en termes de mesures de mitigation du bruit; qu'est-ce que ça veut dire en termes de hauteur de murets; qu'est-ce que ça veut dire en termes de hauteur de buttes, pour que les camions puissent y être et considérant que les camions vont arrêter et repartir aux intersections et ça fait plus de bruit?

2430

C'est ce scénario-là. Pas nécessairement comme vous l'avez traité, en termes de comment la perception du risque va être gérée lorsque ça va être implanté pour éviter que ça soit enlevé. Mais dans le cas où est-ce que c'est enlevé et qu'on doit retourner à des intersections, qu'est-ce que ça va vouloir dire pour respecter la politique du MTQ sur le bruit, en termes de mesure d'arbres, de murets, de...

2435

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous voulez finalement l'analyse d'une variante qui serait une variante avec des feux traditionnels.

2440

M. STÉPHANE ROBERGE :

Feux traditionnels, quatre voies, camions.

2445

LE PRÉSIDENT :

Quatre voies, camions?

2450

M. STÉPHANE ROBERGE :

Oui. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2455

La demande est la suivante: est-ce que la variante quatre voies, camions, feux traditionnels a été examinée.

M. JORDAN BELOVSKI :

2460

Effectivement. Ça, c'est la façon dont nous, on a procédé. C'est parce que je n'ai pas le numéro sur ma copie à moi, c'était quoi le... PR-8.4?

LE PRÉSIDENT :

2465

PR-8.4, oui.

M. JORDAN BELOVSKI :

2470 On a fait la comparaison des deux options qu'on vient de mentionner. Moi, ce que je
veux mentionner, que si un jour les carrefours giratoires ne fonctionnent pas, bien, on a
vraiment un problème parce que ce n'est pas avec les feux de circulation qu'on peut les
remplacer. Je ne sais pas, c'est probablement une autoroute qu'on doit chercher à ce moment-
là, mais ce n'est pas avec les feux de circulation, c'est sûr. Et cela, c'est exactement dans cette
2475 étude qu'on peut voir.

Alors, ça, c'est le tableau 2.1, après la page 11. Vous avez premièrement là le
développement de différents carrefours giratoires, comment on est arrivé avec différentes
options. Et si on regarde la première option, c'est l'option avec feux de circulation. Et là, on a
2480 les débits, le nombre de voies, le niveau de service. Et si on regarde la deuxième option, et les
options après ça, sont les options avec carrefours giratoires.

Probablement que c'est plus intéressant le tableau 2.3, qui est pour l'année 2011, où on
est déjà plus à capacité.

2485

LE PRÉSIDENT :

Mais ce que monsieur demande, c'est dans l'hypothèse donc où il n'y a pas de carrefour
giratoire, il y a un excès... au fond, vous l'avez faite l'analyse pour éliminer cette variante. Cette
2490 variante-là n'a pas été décrite au complet en disant: si cette variante-là était retenue, les murets
seraient de telle hauteur ou les mesures d'atténuation du bruit seraient telle chose ou les
mesures des isophones seraient à tel, tel niveau.

2495

M. JORDAN BELOVSKI :

Oui, on va vous répondre, on a également l'étude de bruit pour l'autre. Monsieur
Gauthier va vous répondre.

2500

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gauthier.

M. NORMAND GAUTHIER :

2505

Monsieur le président, dans le Rapport d'évaluation environnementale PR-3, le tableau 20, à la page 69, quand on a évalué les différents scénarios de répartition du trafic lourd, on a fait des scénarios avec ou sans poids lourds sur Laramée, Saint-Raymond, etc., on a examiné avec carrefours giratoires et avec feux de circulation. L'information est là avec les hauteurs d'écran.

2510

Donc, si on enlevait les carrefours giratoires, on revenait avec des feux de circulation, admettons, là, qu'il faut corriger, on peut se rabattre sur les données du tableau 20 de ce document-là pour savoir quel serait l'impact sonore résiduel et les hauteurs d'écran requises. Toutes les données sont là.

2515

LE PRÉSIDENT :

Ça marche, merci.

2520

Madame.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Sylvie Taschereau. Ce soir, je représente une éducatrice en milieu familial. C'est mon travail. Ceci, c'est une corde avec laquelle je promène les enfants de ma garderie. Nous sommes deux adultes et neuf enfants.

2525

LE PRÉSIDENT :

Monsieur, je vais faire venir le représentant de la commission scolaire après madame. Oui.

2530

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

D'accord. Alors, je me promène avec cette corde-là qui mesure environ 8 mètres. Je peux la rétrécir un peu là. Puis la raison pourquoi elle est si longue, c'est pour ne pas que les enfants piétinent sur le voisin d'en avant. Alors, on se promène avec ça dans notre quartier, on se promène de parc en parc. Moi, je suis tout près du parc Saint-Jean-Bosco, mais les enfants aiment les jeux dans les autres parcs, dont Larocque et le parc Saint-Jean.

2535

2540

Présentement, je traverse l'intersection Montcalm/Saint-Joseph avec grande difficulté. Je ne sais pas si on l'appelle la traverse zèbre ou pas, là, la première traverse. Présentement, c'est juste un... on tourne à droite, il n'y a pas de lumière. Alors, un adulte se présente devant la circulation et arrête parce qu'on a déjà de la difficulté à traverser. Les automobilistes arrivent puis ils tournent un petit trop vite à notre goût, puis ils ne nous voient pas à l'intersection. Alors, présentement, on a déjà un problème.

2545

2550 Maintenant, je ne me vois pas traverser tout près des carrefours giratoires avec la garderie, avec neuf enfants. Je ne sais pas si je serais capable de faire ça en un temps, de traverser le boulevard à quatre voies. Je sais qu'il y a un espace dans le centre où est-ce que je peux attendre, mais moi, je trouve que ma garderie, les enfants de la garderie seraient à risque ainsi que les adultes s'il y a des transports lourds qui traversent d'un côté et de l'autre. Est-ce qu'il va y avoir un temps plus long?

2555 On a parlé tantôt des feux pour les personnes handicapés. Est-ce que le temps va être plus long pour des gens comme moi ou des gens handicapés? Parce que moi, je me trouve handicapée avec la garderie parce que ça prend plus de temps à traverser le boulevard. Alors, déjà là, avec Laramée présent qui est une simple rue, tant qu'à moi, là, c'est déjà difficile. Les gens circulent assez vite, alors il faut faire vraiment attention.

2560 Maintenant, avec le feu de circulation X c'est ma question X est-ce que je vais être en sécurité avec les enfants de ma garderie pour traverser ce boulevard-là avec une corde de 8 mètres de long.

2565 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Monsieur Laflamme.

2570 **M. PIERRE LAFLAMME :**

2575 Et bien, aux intersections où il y a des feux de circulation, on peut traverser en deux phases et puis s'arrêter au centre, dans l'îlot. Autrement dit, on appuie sur le bouton; on traverse deux voies; on arrête dans le centre, dans l'îlot. Et puis après ça, on appuie sur le bouton, on traverse les deux autres voies jusque de l'autre côté de l'intersection. Où il n'y a pas de feux de circulation, je pense bien qu'à la vue de deux adultes avec les jeunes, je pense bien que les gens devraient respecter ça.

2580 Où il y a une mesure spéciale qui est prévue, c'est à l'est de Demontigny. On avait rencontré la commission scolaire et puis à cet endroit-là, il va y avoir un brigadier scolaire. Et puis ce qu'on avait prévu, c'est un boîtier avec une clé de façon, disons, à permettre un temps de passage plus long; soit même, exemple, durant l'été, faire traverser toute une classe pour une activité scolaire ou estivale, peu importe. Mais pour l'instant, c'était prévu seulement à l'est de Demontigny, c'était suite aux besoins énoncés par la commission scolaire.

2585

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2590 Est-ce que ça veut dire, monsieur le président, que moi, j'aurais le droit d'avoir une clé pour allonger le temps pour que je puisse traverser ma garderie?

M. PIERRE LAFLAMME :

2595 Au sud de Montcalm?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2600 De l'intersection que vous parlez. Si on peut traverser une classe, je me considère à peu près du même rythme que la classe de trente élèves, parce que les enfants de 4 ans ne vont pas à un *speed* énorme.

M. PIERRE LAFLAMME :

2605 Si je peux me permettre de poser une question?

LE PRÉSIDENT :

Oui, posez-la moi.

2610 **M. PIERRE LAFLAMME :**

2615 Lorsqu'il faut traverser une intersection avec feux de circulation, il y a une phase pour piétons, Je me demande comment la dame fait pour traverser parce que le temps est limité. Il me semble que la difficulté est encore plus grande à traverser une intersection avec feux de circulation, phase pour piétons, que traverser une intersection avec carrefour giratoire.

LE PRÉSIDENT :

2620 Il vous semble que.

M. PIERRE LAFLAMME :

Oui, il me semble que, en tout cas.

2625 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

J'avoue que c'est très difficile présentement. Juste à l'intersection ici, que je vois en avant du Pied de Cochon, c'est très difficile pour nous de traverser.

2630 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Nous avons traversé même nous et ce n'est pas simple de traverser là.

2635 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Essayez avec une corde et neuf enfants reliés à ça. Ce qui m'inquiète, c'est la sécurité des enfants entre les deux routes, en direction opposée.

2640 **LE PRÉSIDENT :**

De quelle largeur est le...

2645 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Le terre-plein qu'on appelle.

LE PRÉSIDENT :

Non, il a un mot, lui, l'îlot viateur.

2650

M. PIERRE LAFLAMME :

Déviateur.

2655 **M. JORDAN BELOVSKI :**

De déviation.

2660 **M. PIERRE LAFLAMME :**

De déviation.

LE PRÉSIDENT :

2665 Ah! de déviation. J'avais compris îlot viateur, du sens de voyage, via. Alors...

M. JORDAN BELOVSKI :

Déviation, parce qu'il dévie le mouvement tout droit du véhicule.

2670

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2675 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Il le fait dévier de sa trajectoire.

2680 **LE PRÉSIDENT :**

Mon latin m'a dévié.

M. PIERRE LAFLAMME :

2685 En moyenne il est de, on va faire la recherche précise, mais en moyenne il est d'un peu plus de 4 mètres. Ça fait que 4 mètres, ça représente 14 pieds environ.

M. JORDAN BELOVSKI :

2690 Ça se voit sur la photo à peu près là.

LE PRÉSIDENT :

Et votre corde a combien, madame?

2695

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

8 mètres.

2700 **LE PRÉSIDENT :**

8 mètres. Donc...

M. PIERRE LAFLAMME :

2705

Je pense qu'on peut regrouper à ce moment-là tous les jeunes à l'intérieur.

LE PRÉSIDENT :

2710 Oui, il faut faire le groupe.

M. PIERRE LAFLAMME :

2715 D'autant plus qu'ils ont accompagnés par deux adultes.

LE PRÉSIDENT :

2720 Quant à l'hypothèse que madame évoque, est-ce que la remise d'une clé, là où il y a une traverse à commande, donnée à un brigadier, est-ce que si besoin était, plusieurs clés seraient disponibles ou est-ce qu'il y aurait un trafic de clés...

M. PIERRE LAFLAMME :

2725 C'est assez difficile, parce que pour le brigadier, disons que sa présence est prévue à chaque jour, sur une période de dix mois. À ce moment-là, il peut même l'utiliser durant l'été, durant les vacances, les activités vers la piscine.

2730 Mais je ne connais pas la fréquence de traversée du groupe de la garderie. Est-ce que c'est à tous les jours, sur douze mois par année? Est-ce que c'est une fois occasionnellement? Je n'ai aucune idée. Ça va être à évaluer.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2735 Monsieur, on fréquente les parcs à tous les jours. C'est dans nos habitudes de fréquenter un parc à l'extérieur de notre quartier par jour. On va à l'extérieur de notre maison et/ou au parc Saint-Jean-Bosco au moins une à deux fois par jour.

2740 Alors, c'est vraiment la sécurité des enfants qui m'embête à ce niveau-là. En tant qu'éducatrice en milieu familial, nous sommes très sécuritaires. Notre priorité dans la vie, c'est la sécurité des enfants et c'est pour ça que je suis ici ce soir.

LE PRÉSIDENT :

2745 Quand vous traversez une rue avec des enfants, donc vous êtes toujours deux, si j'ai bien compris?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2750 Oui, c'est ça. En présence de neuf enfants, nous sommes toujours deux adultes.

LE PRÉSIDENT :

2755 Est-ce qu'il y a une norme là-dessus? Si c'est cinq enfants et moins, une seule personne ou si...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2760 C'est six enfants et moins, une personne. Neuf enfants... en milieu familial. On parle en milieu familial, en installation, qu'il y en a beaucoup plus dans notre quartier présentement. Puis il y en a d'autres qui vont s'ajouter, des centres de la petite enfance en installation.

2765 Je ne suis pas la seule. Je représente moi-même, mais je suis certaine que mes collègues verront le même problème. On va se sentir isolé dans nos quartiers à cause de ce boulevard parce que... en tout cas, au début, là, jusqu'à temps que les gens soient très conscients comment ça fonctionne, moi, je vous assure, monsieur le président, que je ne me promènerai pas avec ma garderie puis les mettre à risque, à ce moment-là. Ça va prendre du temps avant que je traverse pour me rendre aux parcs Saint-Jean et Larocque.

2770

M. PIERRE LAFLAMME :

2775 Monsieur le président, étant donné que ça va être une première implantation, quatre carrefours giratoires, je pense que le ministère des Transports va devoir faire un suivi étroit du comportement des usagers, autant des piétons que des automobilistes. Même si ce n'est pas prévu à l'ouverture, il est certain que des correctifs peuvent être apportés par la suite ou en cours de route, soit pour un feu ou soit pour l'éclairage ou soit pour quelque chose d'autre, pour améliorer au point de signalisation, pour améliorer la sécurité.

2780 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.
Monsieur Dériger.

2785 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une question. Le parc Saint-Jean-Bosco, est-ce que c'est le parc qui est dans l'emprise du MTQ, actuellement?

2790 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Le parc Saint-Jean-Bosco...

2795 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Où se trouve un terrain de balle? C'est celui-là?

2800 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Là, vous, vous pensez au parc Saint-Jean. Le parc Saint-Jean est directement sur le boulevard Laramée.

2805 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, ce n'est pas celui-là dont on parle. C'est un autre?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2810 Bien, ça, c'est un des parcs dont je me déplace, le parc Saint-Jean. Moi, j'habite tout près du parc Saint-Jean-Bosco, mais on s'aventure au parc Saint-Jean, au parc Larocque. Les deux parcs sont de l'autre côté de Laramée, pour nous, à notre garderie.

2815 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ma question est pour le Ministère. Le parc Saint-Jean va disparaître complètement? Il est dans l'emprise actuellement du Ministère?

2820 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Oui, oui, effectivement, il va disparaître.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2825 Le parc où il y a les emplacements pour les enfants ou si on parle seulement que du parc de baseball?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2830 Le terrain de balle, de baseball.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2835 Baseball, ça ne nous concerne pas, monsieur. On parle du parc où sont les jeux de la Ville de Hull et la piscine. Juste à côté de ça, il y a un centre de la petite enfance aussi, Les Trois Pommes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2840 D'accord, merci.

LE PRÉSIDENT :

2845 Ça va.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2850 J'ai une deuxième question de curiosité, si on veut. Une fois que les gens vont être habitués aux giratoires X admettons qu'ils se font faire X puis là, j'arrive, moi, du Wal-Mart ou je ne sais pas trop, là, j'arrive, puis je fais le détour du giratoire, ou autre personne que moi, je suis habituée, puis ça me tente d'aller un petit peu plus vite que d'habitude, je vais être habituée, est-ce que ça va devenir une piste de course?

2855 Je parle de moi parce que je ne veux pas parler pour personne d'autre, mais il y a des ados qui se promènent beaucoup dans notre quartier. Ça m'inquiète. J'ai des inquiétudes à ce niveau-là. Est-ce que ça peut devenir une piste de course pour la population?

LE PRÉSIDENT :

2860 Dans quel sens vous dites: *une piste de course+?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2865 On va être habitué, on va être habitué d'avoir des giratoires, je ne sais pas dans combien d'années, là. La population l'accepte, etc., etc.

LE PRÉSIDENT :

2870 Vous parlez du piéton ou vous parlez de l'automobiliste?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Non, en tant qu'automobiliste, présentement.

2875 **LE PRÉSIDENT :**

Ah! automobiliste, d'accord.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2880

Excusez-moi, je vais mettre mon chapeau de conducteur.

LE PRÉSIDENT :

2885 Oui, c'est correct.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2890 Mais je me demande si les gens... est-ce qu'il y a une étude qui est faite dans d'autres villes X à Paris ou peu importe où est-ce que c'est X qui en ont des giratoires à ce niveau-là?

M. PIERRE LAFLAMME :

2895 Je pense que le seul point de référence, c'est les accidents, l'inventaire des accidents dans les carrefours giratoires recensés dans d'autres pays, tout ça. Et puis ces inventaires-là, bien, démontrent quand même que les accidents sont trois fois inférieurs dans les giratoires qu'avec des intersections avec feux.

2900 Là, est-ce que les gens vont vouloir, disons, tourner, les jeunes vont vouloir tourner dans le giratoire et puis faire crier les pneus? Là, on n'a pas fait de recherche à ce point de vue-là.

LE PRÉSIDENT :

2905 Ça veut dire qu'on va retourner à la table d'à côté, à ce moment-là, sur les contrôles de police. Ça va? Merci.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

2910 Merci bien.

LE PRÉSIDENT :

2915 Je suspens cinq minutes pour l'hygiène mentale. Et ensuite, je demande au représentant de la commission scolaire de nous faire un topo sur la position des écoles dans le quartier. Merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

2920

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

2925 Je ne l'ai pas fait jusqu'à maintenant, mais je tiens à vous féliciter de votre discipline et de votre ténacité, parce que c'est des puissantes soirées de travail qu'on est en train de faire, une attention soutenue, constante, un effort intellectuel qui ne déroge pas. Alors, bravo! C'est des exercices épuisants pour vous et pour nous aussi et pour tout le monde, je pense bien, dans l'assemblée, mais c'est intéressant de le faire.

2930 J'invite monsieur Jocelyn Blondin, s'il vous plaît, de la Commission scolaire des Portages de l'Outaouais. Bonsoir, monsieur Blondin.

M. JOCELYN BLONDIN :

2935 Bonsoir, monsieur!

LE PRÉSIDENT :

2940 Alors, écoutez, il y a eu des controverses dans l'audience. Les gens ont reproché au promoteur d'avoir mal identifié dans son étude d'impact les écoles, les choses, et on s'est dit qu'il n'y avait pas de personne plus compétente que vous pour nous faire un petit portrait de ça. Auriez-vous la gentillesse de nous faire ça.

2945 **M. JOCELYN BLONDIN :**

Oui. Je vais essayer. J'ai des documents. J'ai fait des photocopies, c'est pour vous si vous voulez suivre en même temps.

2950 **LE PRÉSIDENT :**

C'est pour les commissaires. Que vous êtes gentil, monsieur. Voilà, merci.

M. JOCELYN BLONDIN :

2955 Alors, monsieur le président, effectivement, la commission scolaire a fait ses devoirs dans ce dossier-là. On a eu une rencontre avec les gens du ministère des Transports. Vous voyez, dans la documentation, dans le deuxième qui s'intitule *Axe Laramée X McConnell*, résolution qui a été envoyée au ministre Chevrette.

2960 Et à la suite de ça, il y a une découpe de journaux parce que je dois vous mentionner que, malheureusement, ça a pris pratiquement six mois avant d'avoir une rencontre avec le

ministère des Transports. C'était toujours *annulé, annulé*. Et finalement, on était inquiets parce qu'on avait des grosses interrogations sur le dossier.

2965

On a eu la rencontre, il y a des engagements qui ont été pris par le ministère des Transports. Je suis heureux de voir, ce soir, que les gens se souviennent des engagements parce que c'est très très important pour nous que ce soit maintenu.

2970

Le premier engagement, c'était une traverse de piétons à Demontigny avec un feu de circulation contrôlé. On parle avec une clé par un brigadier adulte. La raison de ça, c'est que vous voyez, ici dans la feuille, que dans le secteur de l'École Saint-Jean-Bosco, qui est juste ici à côté, l'école voisine, on a présentement 68 jeunes. On parle de jeunes entre 6 et 11 ans qui doivent traverser l'axe McConnell X Laramée.

2975

LE PRÉSIDENT :

Donc, on parle de l'École Saint-Jean-Bosco?

2980

M. JOCELYN BLONDIN :

Présentement, c'est l'École Saint-Jean-Bosco.

LE PRÉSIDENT :

2985

Il y en a 69?

M. JOCELYN BLONDIN :

2990

68.

LE PRÉSIDENT :

68 qui doivent traverser la rue Laramée.

2995

M. JOCELYN BLONDIN :

Oui, pour se rendre ici à l'école le matin et le midi, et le soir aussi pour retourner.

3000

LE PRÉSIDENT :

Donc, qui est dans le secteur Wright?

3005 **M. JOCELYN BLONDIN :**

C'est ça.

3010 **LE PRÉSIDENT :**

Puis ils s'en viennent de ce côté-ci?

3015 **M. JOCELYN BLONDIN :**

C'est ça, exactement. Alors, ça nous prenait absolument un feu de circulation contrôlé, parce que ces jeunes-là traversent le matin à l'heure de l'achalandage, et aussi le midi et le soir aussi, qui est quand même une heure aussi achalandée. Le ministère des Transports nous a confirmé qu'on aurait ce feu de circulation-là.

3020 On a demandé aussi qu'une clé soit disponible aussi à l'école. Parce que dans le programme d'éducation physique de l'École Saint-Jean-Bosco, il y a le côté de la piscine. Alors, la piscine se trouve dans le parc Larocque, qui est dans le quartier Wright de l'autre côté. Alors, là, on parle de classes qui doivent traverser l'axe Laramée, c'est des groupes de 25 à 30 élèves qui doivent traverser l'axe. Alors, là, on a demandé qu'il y ait au moins une clé qui soit disponible à l'école pour que lorsque ces sorties-là éducatives et les sorties d'éducation physique soient faites, pour que les enfants puissent traverser avec les enseignants. Ça nous a été confirmé qu'il n'y aurait pas de problème de ce côté-là.

3030 Autre chose aussi, dans le secteur ici, de ce côté-ci de Laramée X McConnell, j'ai aussi 228 élèves du niveau secondaire qui doivent traverser l'axe Laramée X McConnell vers l'autre direction, parce que l'école secondaire se trouve de l'autre côté de l'avenue McConnell, plus vers l'est.

3035 Vous l'avez sur la carte, j'ai essayé de vous identifier par des petits points sur la grande carte. Ça se trouve être sur la rue Saint-Rédempteur. Ce n'est pas très facile, mais c'est le gros point que vous avez ici, là. Ça, c'est l'école secondaire.

3040 Alors, je parle des élèves dans le secteur 12. Tous les gens du secteur 12 ainsi qu'en bas, ici, doivent traverser absolument l'axe Laramée X McConnell pour se rendre à l'École secondaire de l'Île. On parle des enfants de secondaire, mais c'est quand même des enfants qui commencent à l'âge de 12 ans au secondaire. Ce n'est pas tous des enfants de 16, 17 ans. Alors, j'en ai 228. Alors, on pourrait concentrer dans...

3045 Les autres documents que vous avez, c'est des documents qui sont remis aux écoles, qui identifient des corridors de sécurité. Les parents ont ça; les enfants en ont une copie. Ça identifie les routes qui doivent être utilisées par les élèves pour se rendre aux écoles. Alors, à ce moment-là, si on a des feux de circulation contrôlés, il va être très facile pour nous, à la

3050 commission scolaire, d'identifier les corridors de sécurité et d'identifier avec les brigadiers adultes parce que nous avons, je dois dire, une bonne collaboration au niveau de la Ville de Hull pour identifier les brigadiers adultes à certaines intersections.

3055 La raison qu'on s'est penché sur l'axe Laramée X McConnell, au niveau de la commission scolaire, c'est qu'on avait beaucoup de préoccupations sur le nombre de voies. Parce qu'on vit présentement une problématique au niveau du secteur de l'île de Hull, le boulevard Maisonneuve. Alors, notre crainte, c'est qu'on vienne avec un deuxième boulevard Maisonneuve.

3060 La problématique qu'on a présentement, c'est qu'on a un secteur dans ce coin-là, qui est approximativement, je dirais, à 1 kilomètre ou 0.8 kilomètre de marche de nos écoles, mais c'est impossible de faire traverser ces enfants-là sur Maisonneuve, c'est quasiment un suicide. On parle des enfants du niveau primaire. Alors, on doit transporter par autobus scolaire les enfants de ce secteur-là à l'école qui est pratiquement de l'autre côté de la rue. Alors, c'est des coûts exorbitants pour la commission scolaire. C'est des coûts qu'on ne reçoit pas les subventions parce que c'est des enfants qui sont en distance de marche.

3065 Alors, on avait peur qu'on se retrouve avec le même problème au niveau de l'École Saint-Jean-Bosco. Parce qu'il n'est pas question qu'on déplace les élèves vers l'École du Lac-des-Fées, qui est de l'autre côté, parce que là encore on parle de distance de marche qui est trop loin pour les enfants de les déplacer. Puis c'est une école qui, dans les prochaines années, qui va être pratiquement pleine. Alors, ça, c'était une de nos préoccupations.

3075 Aussi, je dois vous dire, une de nos préoccupations qui reste et qui demeurera toujours, c'est effectivement le transport lourd. Quand on parle que c'est des enfants qui vont traverser, de niveau 1ère année à 6e année, qui doivent traverser cette artère-là, le transport lourd nous cause un fameux problème. On a une très grande inquiétude.

3080 Aussi, on a demandé une chose qui nous a été confirmée lors de la rencontre avec le ministère des Transports, et j'espère que ça va être maintenu parce que c'est très important, c'est qu'on a demandé qu'au début des travaux, qu'on soit tenu au courant à toutes les semaines, soit le lundi ou le vendredi, tout dépendant des gens, de l'évolution des travaux. Parce que nous, on va devoir à ce moment-là déplacer la circulation des élèves, informer les parents, informer les élèves qu'ils doivent utiliser soit Saint-Joseph, soit Demontigny ou soit Davies. Parce que là, tout dépendant comment les travaux vont évoluer.

3085 Parce qu'on a aussi, je vais vous dire, on a aussi une clientèle qui vient à Saint-Jean-Bosco, mais qui vient de l'autre côté de Saint-Joseph, qui vient en bas de la rue Lois. Alors, eux, ils traversent présentement à Saint-Joseph et Montcalm. Alors, j'ai un groupe d'élèves qui traverse là, j'ai un groupe d'élèves qui traverse à Demontigny, puis j'ai un groupe d'élèves qui traverse à Davies.

3090

3095 Quand on a demandé au ministère des Transports X on considère qu'on a fait notre bout de chemin dans ça X on s'est dit: on est capable, nous autres, au niveau de la commission scolaire et de la Ville de Hull, concentrer les traverses à Demontigny. On est capable, au niveau du quartier Wright, de faire marcher les enfants sur les côtés, par les rues, pour qu'ils s'en viennent tous à Demontigny. Mais ça nous prend un feu de circulation contrôlé; si on n'a pas ça, c'est pratiquement impossible d'assurer la sécurité des enfants.

Alors, je ne sais pas si ça éclaircit vos lanternes ou s'il y a d'autres questions?

3100 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il y a d'autres écoles? Les garderies ne relèvent pas de vous, évidemment?

3105 **M. JOCELYN BLONDIN :**

Non. Nous avons nos garderies à l'école, mais c'est les parents qui viennent reconduire les enfants. Normalement, c'est les parents qui viennent reconduire les enfants à la garderie tôt le matin.

3110 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez un certain nombre de circulation d'enfants qui sont liées à des activités parascolaires, par exemple, esthétiques, visiter des choses? Est-ce qu'il y a plus que les heures de classe habituelles? Quels sont les autres événements?

3115

M. JOCELYN BLONDIN :

3120 Les autres événements qui peuvent nous toucher dans ça, c'est comme j'ai mentionné tantôt, dans le programme d'éducation physique, il y a la piscine. Alors, on n'a pas de piscine ici au parc Saint-Jean-Bosco. Alors, ils doivent se diriger vers la piscine du parc Larocque, qui est de l'autre côté.

3125 On a aussi des sorties qui se font à pied vers les musées; mais là, ils demeurent de ce côté-ci. Alors, sur ce côté-là, le Musée des Civilisations ou même à la Maison du Citoyen, ce côté-là, ça ne cause pas un problème.

Le seul problème que ça cause, c'est vraiment la piscine. Et encore là, de ce côté-là, on a déjà des ententes avec la Ville de Hull pour utiliser la piscine et tout ça, et ça fonctionne depuis plusieurs années.

3130

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez beaucoup d'enfants qui viennent à l'école en bicyclette?

3135 **M. JOCELYN BLONDIN :**

Je n'ai pas les chiffres, mais oui, effectivement, je peux vous dire qu'il y en a beaucoup qui viennent en bicyclette. On a des supports à bicyclette qui sont aménagés pour ça. Oui, il y en a, mais je ne peux pas vous donner les chiffres, je n'ai pas ça.

3140

LE PRÉSIDENT :

Sur Maisonneuve, est-ce que des enfants ont été victimes d'accident?

3145

M. JOCELYN BLONDIN :

Pas à ma connaissance, parce qu'ils sont tous transportés. Ils sont tous transportés. Si je peux vous mentionner...

3150

LE PRÉSIDENT :

Mais dans la phase où vous avez décidé de les transporter, ça se trouve être une décision difficile, vous les transportez mais vous n'êtes pas compensés parce qu'ils ne sont pas assez loin par rapport à des normes...

3155

M. JOCELYN BLONDIN :

C'est ça.

3160

LE PRÉSIDENT :

... qu'est-ce qui vous a amenés à... c'est la pression des parents? C'est l'inquiétude? C'est...

3165

M. JOCELYN BLONDIN :

Je pourrais vous dire, c'est une expérience vécue X si on veut reculer à plusieurs années X de la défunte École Saint-Raymond, qui est devenue maintenant un centre de formation professionnelle, qui est sur la rue Saint-Raymond, qui a eu des... si je me rappelle bien, c'est deux accidents qu'il y a eus sur Saint-Raymond, d'enfant qui a été victime d'accident de la route, et cette école-là a été convertie en centre d'adultes. Il n'est plus question d'avoir une école primaire là, c'est pratiquement un boulevard, qui n'est pas le boulevard Maisonneuve, mais c'est très achalandé sur Saint-Raymond. Alors, cette école-là a été convertie en centre d'adultes.

3175

Alors, on s'est dit: il y a eu quelque chose qui s'est passé dans les années passées. Alors, on n'attendra pas que quelque chose se passe, on va prévoir puis on va agir avant.

LE PRÉSIDENT :

3180

Ça va, merci.

M. JOCELYN BLONDIN :

3185

C'est beau?

LE PRÉSIDENT :

3190

Mais ne vous sauvez pas, parce qu'il n'est pas impossible que des gens posent des questions qui vous concernent.

M. JOCELYN BLONDIN :

3195

Je vais rester dans la salle.

LE PRÉSIDENT :

Auquel cas, je vous ramènerai. Oui.

3200

M. JOCELYN BLONDIN :

C'est beau, merci.

LE PRÉSIDENT :

3205

Merci.

Le monsieur qui s'était approché tantôt, oui, venez.

M. GILBERT GIRARD :

3210

Oui, bonjour. Gilbert Girard de Vélo Route TransQuébec. Nous sommes mandataires régionaux de la Route Verte. Naturellement, le projet ici ne concerne pas la Route Verte, nous passons tout près, mais...

3215

Et nous sommes aussi promoteurs de l'utilisation du vélo. Naturellement, mon intervention va porter essentiellement sur les préoccupations des cyclistes concernant la vitesse et concernant les aménagements cyclables. Et ici, il va s'agir d'aménagements cyclables pour l'utilisation du vélo comme moyen de transport.

3220 On a mentionné qu'à l'ouest du chemin de la Montagne, la vitesse est de 90 kilomètres à l'heure. Sans doute qu'on faisait référence à la vitesse d'arrivée, car à l'ouest du chemin de la Montagne, il y a deux limites de vitesse: il y en a une à 70 kilomètres à l'heure, de chemin Eardley au chemin Vanier; et ensuite, du chemin Vanier au chemin de la Montagne, 90 kilomètres à l'heure.

3225 Le projet propose de prolonger la zone à 90 kilomètres/heure jusqu'à la promenade de la Gatineau.

LE PRÉSIDENT :

3230 C'est ça.

M. GILBERT GIRARD :

3235 Pour ensuite la faire passer à 70 et enfin, à 50. Dans son document du 28 février 2001, Transports Canada demandait à ce que la vitesse dans le parc de la Gatineau soit uniformisée à 70 kilomètres/heure. C'est page 14 de leur document.

3240 Étant donné l'importance du lien est-ouest que représente cet axe, pas seulement pour les automobilistes mais aussi pour les cyclistes qui utilisent le vélo comme moyen de transport, et l'interdiction de facto de rouler sur un segment de 90 kilomètres/heure, nous nous demandons pourquoi ne pas désigner l'ensemble du tronçon comme boulevard avec vitesse de 70 kilomètres à l'heure et 50 kilomètres à l'heure en zone urbaine.

3245 Ainsi, on permettrait aux cyclistes un accès continu dans cet axe qui est très important. Et là, je pense surtout aux cyclistes d'Aylmer. Ils ont déjà commencé, à ce temps-ci de l'année, à utiliser le vélo pour aller au travail. Les sentiers récréatifs ne sont pas déneigés. Donc, ils n'ont pas d'endroit où se déplacer. Ils utilisent en ce moment le boulevard Taché très achalandé. Et l'axe, puisqu'il s'agit ici d'un projet novateur, bien, ce serait peut-être une occasion en or de
3250 permettre un aménagement pour les cyclistes.

LE PRÉSIDENT :

3255 Juste une chose que je voudrais vérifier avec vous, monsieur Girard. Quand vous parlez de l'ensemble du tracé, vous parlez d'où à où? Parce que moi, j'ai compris chemin de la Montagne...

M. GILBERT GIRARD :

3260 Oui, en ce moment, le projet à l'étude est du chemin de la Montagne à... en ce moment...

LE PRÉSIDENT :

3265 Vous avez une petite extension dans votre tête jusqu'à Aylmer?

M. GILBERT GIRARD :

3270 C'est ça, oui. On parle du 90 kilomètres, depuis tantôt, du chemin Vanier au chemin de la Montagne. Bien, du chemin Vanier au chemin de la Montagne, ce 90 kilomètres pourrait être facilement converti à 70 kilomètres.

LE PRÉSIDENT :

3275 Ça, vous comprenez que celui-là échappe à...

M. GILBERT GIRARD :

3280 Oui.

LE PRÉSIDENT :

3285 ... à notre commission. C'est un considérant intéressant. À signaler que Transports Canada recommande 70 et la Commission de la capitale nationale aussi.

M. GILBERT GIRARD :

3290 Ah! ça va.

LE PRÉSIDENT :

C'est correct?

3295 **M. GILBERT GIRARD :**

Donc, ce qui permettrait l'accès, mais seulement à partir du chemin de la Montagne sur l'ensemble du réseau.

3300 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3305 **M. GILBERT GIRARD :**

Naturellement, par rapport à cet élément, puisqu'il s'agit encore là d'un projet novateur, nous croyons qu'en plus des sentiers récréatifs, il serait utile de développer des aménagements cyclables à même l'emprise actuelle, bien, l'emprise projetée de McConnell X Laramée. Et je crois qu'il y a même des accotements qui sont prévus. Du moins, ce que j'ai vu dans les coupes longitudinales, il y a dans certaines sections des accotements prévus. Donc, ces accotements pourraient être consacrés à des aménagements cyclables.

3310 **LE PRÉSIDENT :**

3315 Est-ce que vous demandez des équipements donc?

M. GILBERT GIRARD :

Simplement du marquage au sol.

3320

M. GILBERT GIRARD :

Un aménagement particulier?

3325 **M. GILBERT GIRARD :**

Je crois que la norme du Ministère pour une route comme celle-là, ce serait une largeur de 1.75 mètre.

3330 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Quand vous parlez de l'accotement, vous parlez de prendre l'accotement de la...

3335 **M. GILBERT GIRARD :**

De la chaussée.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3340 ... de la chaussée et se servir de cet accotement-là pour passer des vélos.

M. GILBERT GIRARD :

C'est ça.

3345

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que vous êtes à l'aise avec une vitesse de 70 kilomètres/heure?

3350

M. GILBERT GIRARD :

Je crois qu'en ce moment, le projet de Route Verte, la Route Verte précisément emprunte beaucoup d'accotements, notamment sur la 148 où la vitesse est supérieure à 70 kilomètres/heure. Il ne faut pas oublier, on s'adresse à des cyclistes qui utilisent le vélo pour aller au travail, donc essentiellement des cyclistes habitués.

3355

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parce que les normes de Vélo Québec, normalement... bon, c'est sûr que toutes les normes sont fonction du nombre de cyclistes qui vont emprunter -- de mémoire, je pense que c'est 1 500 cyclistes par jour. Il y a une certaine largeur de permise, plus ou moins selon la quantité de cyclistes. Puis aussi l'accotement de la route va servir pour la route, je pense.

3360

Est-ce que ce n'est pas préférable d'avoir une piste en site propre que d'avoir une piste qui est adjacente à la chaussée?

3365

M. GILBERT GIRARD :

Le cycliste qui utilise le vélo comme moyen de transport et aussi le cycliste qui l'utilise à des fins sportives recherchent, autant que possible, un aménagement le plus direct possible. Et les normes au niveau du Ministère X là, je parle des normes du MTQ concernant la Route Verte X cette norme est un accotement d'une largeur de 1.75 mètre, ce qui n'est pas très large mais ce qui est suffisamment en ce moment en termes de normes. C'est la norme de la Route Verte. C'est la norme de ville au Québec. C'est la norme du MTQ.

3375

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3380 Vous faites une distinction entre les vélos pour le travail, ceux qui veulent se déplacer et ceux qui veulent se promener.

M. GILBERT GIRARD :

3385 Oui. On s'adresse naturellement à différents types de cyclistes. Les cyclistes ne sont pas un groupe homogène. Il y a des cyclistes qui préfèrent la balade et ces cyclistes naturellement vont être très satisfaits, et je remercie le MTQ pour ce projet de sentiers récréatifs.

3390 Le cycliste qui utilise le vélo pour le travail recherche un cadre sécuritaire. Et là, il faut comprendre, sécurité, ça veut dire: *Je ne veux pas prendre le sentier récréatif à la brunante parce que c'est dangereux.+ Je ne fais pas du vélo le dimanche si je suis un cycliste qui utilise le vélo pour le transport. C'est tôt le matin ou en début de soirée, et je retourne à la maison ou au travail.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3395 Ma question, c'est un peu ça, c'est pourquoi différencier les deux? Parce qu'ils n'ont pas les mêmes heures d'utilisation, ils n'ont pas les mêmes jours?

M. GILBERT GIRARD :

3400 Non, ils n'ont pas les mêmes heures ni les mêmes préoccupations. Le cycliste qui veut se rendre au travail veut le faire le plus rapidement possible.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3405 Mais les deux peuvent cohabiter ensemble, j'imagine?

M. GILBERT GIRARD :

3410 Oui, oui. Ils le font en ce moment. Il y a autant de gens retraités qui utilisent certaines routes puis que de gens qui se rendent au travail. Non, il n'y a pas de conflit.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3415 Il n'y a pas de conflit.

M. GILBERT GIRARD :

3420 À ma connaissance, il n'y a pas de conflit. Remarquez qu'il peut y avoir un conflit potentiel X et là, ce n'est pas nécessairement entre cyclistes X mais c'est la tendance à vouloir mettre tous les usagers, qui ne sont pas des automobilistes, sur des sentiers à multiusage. Je crois qu'on a là un potentiel de conflit.

3425 Il y en a dans la région, contrairement à ce qu'on a dit tantôt, entre autres, entre patineurs et cyclistes, notamment le long de la piste d'Aylmer. Il y a eu des cas de conflit. Maintenant, ce n'est pas des cas, c'est marginal là. Ce n'est pas, comme on me dit, à Montréal, où vraiment... puis je ne voudrais pas que ça en vienne à ça, que ça en vienne à une situation où ce soit un conflit ouvert entre cyclistes et autres usagers parce qu'on veut tous les
3430 confiner à un espace restreint, lorsqu'il est possible de faire d'autres aménagements.

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

3435 On va vérifier auprès du ministère des Transports.

M. PIERRE LAFLAMME :

3440 Et bien, en ce qui concerne la réduction de la vitesse, c'est prévu à l'ouverture environ 18 000 véhicules à la hauteur de Labelle, à cet endroit-là. Est-ce qu'on va pénaliser 18 000 véhicules par jour pour 10 à 15 cyclistes, alors que dans la section où la vitesse est la plus élevée, il y a déjà un accotement de 3 mètres?

3445 La Route Verte sur la 148 ainsi que la Route Verte sur la 117, la vitesse demeure à 90 kilomètres à l'heure, puis l'accotement a seulement 1.75 mètre, 1.8 mètre et même pas. Sur la 117, l'accotement a 3 mètres mais, sur la 148, l'accotement varie de 1 mètre à 1 2 mètre. Puis d'autant plus que les cyclistes, l'hiver, sont assez rares sur la chaussée; on ne peut pas commencer à changer les vitesses l'automne, le printemps, tout ça.

3450 Le point qui vous concerne le plus, tout ça, c'est dans la zone de vitesse à 70 kilomètres à l'heure à l'approche, de la direction ouest vers est, à l'approche de la coupe de roc comme telle, là, à ce moment-là, on a une section de route qui est plus étroite, dans ce sens que l'accotement, ce qui est prévu ici aux coupes transversales, l'accotement est seulement de 2 mètre.

3455 C'est certain, c'est pour minimiser les impacts dans le parc. C'est pour minimiser les coûts de construction, autant les coûts d'excavation du roc qu'autant les coûts de la structure comme telle, s'il faut faire une structure avec des accotements de 3 mètres. Puis l'autre chose aussi, si on veut réduire la vitesse, il faut présenter aux gens un gabarit qui est comme plus
3460 étroit; sinon, si on conserve le même gabarit, on va avoir 100 % de contrevenants. Ça fait que

c'est pour ça aussi qu'il faut réduire, puis il faut réduire de plus en plus jusqu'à l'entrée de la ville; sinon, les gens ne ralentiront pas.

3465 Nous autres, ce qu'on préconisait plutôt, c'est certain, c'est un sentier en site propre. Mais pour ceux qui se servent de leur bicyclette pour travailler, je l'avoue, c'est très désagréable parce que c'est un sentier qui est plus long, qui a plus de côtes et puis les gens sont pressés de se rendre au travail. Puis ce sont des cyclistes, disons, qui ont plus de capacité, si on peut dire. Ils ne sont pas sur les pistes pour écouter les oiseaux, puis prendre de l'air, ils sont sur les pistes même pour se mettre en forme. Ils se mettent en forme pour se rendre au travail, ils se
3470 mettent en forme pour s'en revenir et tout ça.

Mais si on donne X comment je pourrais dire X si on donne ce service-là à ces gens-là, à ces cyclistes-là, en tout cas, on augmente considérablement le coût du projet pour un, disons, groupe de personnes qui est très peu nombreux. C'est un pourcentage qui est peu
3475 nombreux parce que la majorité des cyclistes, je dirais peut-être, je ne sais pas, moi, 90 % aime mieux utiliser les pistes en site propre, en récréation, les fins de semaine, après le travail, tout ça. Ce ne sont pas des cyclistes utilitaires.

C'est les commentaires que je peux apporter.
3480

LE PRÉSIDENT :

Donc, à priori, ça vous semble une suggestion qui n'est pas intégrable dans le type de concept de route que vous avez.
3485

M. PIERRE LAFLAMME :

C'est ça, en raison du profil de la chaussée. Puis ça, si on était en section plane, disons qu'on pourrait peut-être le considérer, mais pas là.
3490

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

Ça ne vous empêche pas, monsieur Girard, de revenir présenter un mémoire à la
3495 Commission...

M. GILBERT GIRARD :

Exact.
3500

LE PRÉSIDENT :

... quand arrivera le temps des mémoires.

3505

M. GILBERT GIRARD :

Oui. Simplement ajouter que le nombre de personnes qui utilisent le vélo comme moyen de transport dans la région est évalué, par la Régie régionale de la santé, à 8 %. Ce qui est un nombre plus élevé que dans d'autres villes. La région ici a un fort bassin de gens qui utilisent le vélo comme moyen de transport. Et ce n'est pas 10 à 15 cyclistes, je peux vous le garantir.

3510

LE PRÉSIDENT :

On ne les comptera pas à l'unité ce soir.

3515

M. GILBERT GIRARD :

Non. L'autre préoccupation des cyclistes par rapport à ce projet, on a entendu beaucoup parler des carrefours giratoires et la sécurité au niveau des piétons. Et tantôt, vous avez même demandé une question concernant des enfants qui utilisent le vélo pour aller à l'école.

3520

Alors, ma préoccupation naturellement en ce qui concerne les vélos est les carrefours giratoires. Et les deux carrefours giratoires qui me préoccupent le plus, c'est celui Saint-Joseph/McConnell X Laramée pour le cycliste qui arrive direction sud sur Saint-Joseph et qui veut se rendre, par exemple, Terrasse de la Chaudière parce que c'est là où il travaille. Donc, il emprunte Saint-Joseph, il tourne pour aller prendre Montcalm. Donc, il traverse deux carrefours giratoires en peu de temps.

3525

3530

Donc, il y a une préoccupation là, au niveau des cyclistes: comment va être intégré l'élément sécurité surtout avec deux carrefours giratoires si près l'un de l'autre.

LE PRÉSIDENT :

3535

Mais si je comprends le design actuel du projet, il n'est pas fait pour accepter des cyclistes. Est-ce que je me trompe?

M. GILBERT GIRARD :

3540

Il n'y a pas d'autres types, à ma connaissance...

LE PRÉSIDENT :

3545

Est-ce que je me trompe? Je vais quand même vérifier ça. La conception actuelle du projet n'admet pas de cyclistes sur le boulevard urbain qui est prévu. Est-ce que je me trompe ou non?

3550

M. PIERRE LAFLAMME :

Sur le boulevard urbain comme tel, la partie urbaine du boulevard Laramée, les cyclistes peuvent circuler.

3555

LE PRÉSIDENT :

Donc, à partir de Labelle, le cycliste pourrait embarquer par le giratoire et emprunter le boulevard urbain.

3560

M. PIERRE LAFLAMME :

Il pourrait emprunter le boulevard urbain, longer le boulevard urbain. C'est certain que l'accotement à cet endroit-là est étroit, mais c'est quand même une vitesse de 50 kilomètres à l'heure qui ne sera pas dépassée.

3565

Nous autres, on ne recommande pas que les cyclistes utilisent les carrefours giratoires -
- c'est certain qu'un cycliste adulte, je pense qu'il est capable de se comporter correctement et emprunter le carrefour giratoire, le traverser autant que n'importe quelle intersection.

3570

Mais pour les jeunes, on recommande qu'ils utilisent les sentiers piétonniers qui sont situés soit de part et d'autre. Exemple, à Labelle, celui qui est situé à l'est ou à Demontigny, de part et d'autre, traverser en deux phases comme un piéton et puis, à ce moment-là, il va avoir la même sécurité que le piéton. Mais il peut circuler sur le boulevard Laramée sur toute sa longueur.

3575

M. JORDAN BELOVSKI :

3580

Juste une petite précision. On ne le recommande pas dans le type d'aménagement qu'on a proposé, mais partout dans le monde existent, pas des pistes cyclables, mais des bandes cyclables dans les carrefours giratoires.

3585

Alors, comme on a toujours dit, on a une phase de conception. On n'a pas fini la conception. Probablement il y aura des questions à discuter encore mais, théoriquement, je le dis, à cette étape-ci, il n'y a aucun problème d'aménager des bandes cyclables dans les carrefours giratoires. Ça existe, ça se fait, dans le but d'indiquer aux cyclistes qu'ils sont quand même dans la chaussée, qu'ils doivent suivre la bordure de près et pas de traverser l'anneau tout droit. Parce que c'est ça le problème avec les cyclistes.

3590 Ça se fait. On va voir si on va le proposer dans les phases suivantes ou bien on va essayer de les conduire seulement dans la piste cyclable qu'on a déjà proposée.

LE PRÉSIDENT :

3595 Et la piste cyclable, est-ce qu'elle est seulement nord?

M. JORDAN BELOVSKI :

3600 Elle est seulement du côté nord, mais les gens circulent dans les deux sens sur cette piste.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça vous éclaire sur l'état actuel du projet, monsieur Girard?

3605 **M. GILBERT GIRARD :**

3610 Oui. J'aurais seulement un dernier élément, ça concerne l'arrivée Saint-Laurent. Comme vous savez, plusieurs cyclistes vont donc emprunter, parce qu'ils peuvent le faire, l'axe, vont emprunter Saint-Laurent pour ensuite se diriger vers le pont Alexandra. Le Ministère projette en ce moment de faire dévier les cyclistes vers le sentier du Ruisseau ou le sentier de l'Île, donc, il suggère aux cyclistes de faire un détour pour finalement accéder au pont Interprovincial.

3615 Et là, ce qu'on se demande, c'est est-ce que le Ministère va penser à des aménagements pour permettre aux cyclistes un passage, supposons que le cycliste prend le sentier récréatif, rendu au niveau de la 550, un passage sans faire ce détour inutile, surtout pour le cycliste qui va au travail, pour arriver sur Saint-Laurent et ensuite le pont Alexandra.

M. PIERRE LAFLAMME :

3620 On a prolongé le sentier récréatif ou le sentier cyclable de Saint-Joseph jusqu'à Saint-Laurent en bordure de l'axe et on l'a raccordé au réseau existant. Mais sur Saint-Laurent, actuellement, les cyclistes circulent sur le boulevard comme tel et puis ils vont emprunter le... celui qui veut s'en aller sur le boulevard Saint-Laurent, il va continuer sur le boulevard Saint-Laurent jusqu'à Alexandra. C'est ça qu'il fait actuellement. Il va continuer à le faire.

3625 Mais celui qui veut utiliser le sentier de façon plus récréative et non utilitaire, il va emprunter le réseau existant le long du ruisseau de la Brasserie puis les autres axes. C'est ça qu'on a voulu, on a voulu raccorder le réseau existant.

3630

LE PRÉSIDENT :

Mais monsieur évoque autre chose, là.

3635 **M. GILBERT GIRARD :**

J'invoque la possibilité pour un usage double. C'est-à-dire le sentier récréatif, supposons qu'il accepte, là, de prendre le sentier récréatif jusqu'à Saint-Laurent. Il arrive de Labelle, il arrive de Moussette, il décide de prendre le sentier récréatif, mais rendu à Saint-Laurent, il ne veut pas retourner à la Polyvalente de l'Île pour ensuite s'en aller à Ottawa, il veut procéder directement. Tout ce que je demande, c'est la possibilité d'un aménagement, si c'est possible, de faire un aménagement au niveau de la sortie, tout de suite après la 550, pour emprunter Saint-Laurent directement. Est-ce que c'est possible ou est-ce qu'il y a une dénivellation? Est-ce qu'il y a une impossibilité de le faire?

3645

M. PIERRE LAFLAMME :

Le boulevard comme tel passe sous la 550. Il va longer la route. En tout cas, je comprends mal votre question parce que l'axe Laramée X McConnell à Saint-Laurent, il passe sous la 550, et puis le cycliste va longer, il va suivre le même parcours que les automobilistes, en bordure.

3650

M. GILBERT GIRARD :

3655 Si je peux me lever et montrer sur la...

M. PIERRE LAFLAMME :

Oui, oui, certainement.

3660

M. GILBERT GIRARD :

Donc, il s'agit ici... le sentier, ce que monsieur Laflamme vient de dire, c'est que le sentier serait prolongé en dessous de la 550. Sauf que nous, ici, notre préoccupation, c'est qu'on envoie ensuite le cycliste sur une piste qui longe ici, vers l'école Polyvalente de l'île, donc qui s'éloigne de son trajet.

3665

Nous, ce qu'on demande, c'est est-ce qu'il est possible de faire un aménagement pour que le cycliste puisse soit monter sur Saint-Laurent, embarquer sur Saint-Laurent ou encore, quand il arrive de Saint-Laurent, aller prendre la piste.

3670

LE PRÉSIDENT :

Non, non, assoyez-vous, monsieur. Ça va, on a vu où c'était. Maintenant, allez-y.

3675

M. PIERRE LAFLAMME :

3680

À l'endroit où monsieur parle, il y a un feu de circulation. Ça fait que la personne va traverser sur son feu, à la lumière verte, et puis il va longer le côté droit de l'axe en s'en allant en direction du pont Alexandra. Je ne vois pas d'autres aménagements là.

LE PRÉSIDENT :

3685

Ça va?

M. GILBERT GIRARD :

3690

S'il y a un feu de circulation, je ne le vois pas, là, mais s'il y a un feu de circulation, donc, ça répond à ma question. Et si la piste est au niveau qu'elle permet un accès à Saint-Laurent sécuritaire, je ne vois pas de...

M. PIERRE LAFLAMME :

3695

Oui, effectivement, il y a un feu de circulation pour permettre les virages à gauche, ceux qui arrivent sur McConnell X Laramée en direction de Saint-Laurent, pour aller prendre la bretelle, prendre l'autoroute 50 en direction de Gatineau ou Ottawa. Il y a un feu de circulation. Ça fait que les gens vont traverser aux feux de circulation. Et le terre-plein va être ouvert entre les chaussées.

3700

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

Monsieur? Vous êtes monsieur?

3705

M. CLAUDE MILLETTE :

Je suis Claude Millette, conseiller municipal du quartier ici, président de la Commission permanente de la sécurité publique. Monsieur le président, je vais avoir un commentaire et deux questions assez rapides étant donné l'heure.

3710

LE PRÉSIDENT :

Oui, merci.

3715

M. CLAUDE MILLETTE :

3720 Je voulais faire référence justement au commentaire de monsieur Martin tantôt, concernant l'éditorial du journaliste Murray Maltais. L'éditorial faisait suite justement à un article où j'avais été interviewé concernant la circulation plus spécifiquement sur le boulevard Maisonneuve. On sait que c'est un boulevard très achalandé. Donc, l'éditorial disait: *C'est dangereux. Traversez à vos propres risques sur boulevard Maisonneuve, spécifiquement au coin du boulevard Saint-Laurent et Sacré-Coeur.+

3725 La problématique provient justement du fait que le bouton, les personnes qui doivent traverser Maisonneuve ne connaissent pas exactement le fonctionnement du bouton et aussi pensent que lorsque le petit bonhomme *flashe*, que la période est terminée pour traverser. Et on a tenté de leur expliquer que lorsque le bouton *flashe*, à ce moment-là, il y a encore une période pour continuer à se rendre l'autre côté du chemin. Donc, c'était surtout le commentaire qui avait été mentionné concernant le boulevard Maisonneuve coin Saint-Laurent et Sacré-Coeur.

3735 Je peux vous mentionner, monsieur le président, que depuis qu'on a changé nos systèmes de traverse à la Ville de Hull, il y a eu un gros changement, une grosse amélioration pour la sécurité des piétons qui traversent les artères de la ville de Hull avec nos nouveaux système de feux à trois couleurs. Et on a l'intention justement de continuer à améliorer ce système-là dans l'ensemble de la ville de Hull.

3740 Ma première question, monsieur le président, est-ce qu'on a mesuré l'impact actuel sur les milieux urbains et naturels du passage sur les boulevards Taché et Saint-Raymond de l'ensemble de la circulation, autos, camions, dans le corridor est-ouest? C'est ma question.

LE PRÉSIDENT :

3745 Permettez que je vous questionne pour la comprendre, comprendre ses aboutissants.

M. CLAUDE MILLETTE :

Oui.

3750 **LE PRÉSIDENT :**

Expliquez-moi ça. A-t-on mesuré l'impact sur le passage sur le boulevard Taché...

M. CLAUDE MILLETTE :

3755 Oui, justement, présentement, il y a des automobiles, il y a des camions qui passent sur Taché et Saint-Raymond. Donc, ça occasionne justement des problèmes au point de vue circulation, au point de vue milieu urbain. À ce moment-là, si on maintient le passage des camions et des autos sur l'artère Alexandre-Taché et aussi le boulevard Saint-Raymond, est-ce

3760 qu'on a évalué l'impact comparativement à ce que s'il y aurait des automobiles, des camions qui passent sur l'artère, l'axe McConnell X Laramée?

LE PRÉSIDENT :

3765 D'accord. Donc, vous voulez voir la mesure du bénéfice qui adviendrait dans l'hypothèse de l'ouverture de l'axe Laramée X McConnell.

M. CLAUDE MILLETTE :

3770 Oui, absolument.

LE PRÉSIDENT :

3775 Vous êtes un conseiller municipal mais c'est parce que, ce soir, on est encore dans la discussion sur la sécurité et là, vous m'élargissez un peu la soirée.

M. CLAUDE MILLETTE :

3780 Mais pas nécessairement, monsieur le président. Non, on parle toujours de sécurité.

LE PRÉSIDENT :

3785 Vous êtes astucieux. C'est parce que je ne veux pas faire la comparaison de projets et je voudrais m'en tenir au thème de la sécurité. Si c'est ça, je vais vous dire, ça, c'est dans l'étude d'impact que c'est donné, mais on n'en discutera pas longuement.

M. CLAUDE MILLETTE :

3790 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

D'accord? Une courte réponse, s'il vous plaît.

3795 **M. PIERRE LAFLAMME :**

3800 Bien, ce qu'on a mesuré, suite à la construction du boulevard Laramée, on a mesuré l'impact sur la circulation, autrement dit la diminution des débits de circulation sur les deux axes. Et on a mesuré aussi les niveaux de bruit actuels sur Saint-Raymond et puis les niveaux de bruit prévisibles aussi sur Saint-Raymond. On ne l'a pas fait pour le boulevard Taché.

Rapidement, je peux donner, là, en termes de débit de circulation, ce qu'on retrouverait. Actuellement, sur Saint-Raymond, incluant les véhicules lourds, on a 29 750 véhicules par jour, DJMA moyen; sur Taché, bien, c'est 19 930. Donc, 30 000 versus 20 000.

3805

À l'ouverture comme telle, en l'an 2000, bien, sur Saint-Raymond, on retrouve 16 380; sur McConnell X Laramée, à la hauteur du chemin de la Montagne, 17 660; sur Alexandre-Taché, 15 640. À l'horizon 2011, sur Saint-Raymond, 20 500 véhicules; sur McConnell X Laramée, 26 640 véhicules; et puis sur Alexandre-Taché, 19 400 véhicules.

3810

Rapidement, on peut vous donner aussi... on a dans le rapport au niveau du bruit, parce qu'on a mesuré le bruit actuel, la diminution de bruit que ça procurerait sur Saint-Raymond.

3815

M. NORMAND GAUTHIER :

Monsieur le président, les données recueillies sur le bruit pour le boulevard Saint-Raymond figurent au tableau 25 du Rapport d'évaluation environnementale. Alors, ça a été évalué pour cinq tronçons et un endroit, l'endroit étant la façade de l'hôpital qui se situe sur Saint-Raymond. Alors, je vais donner seulement un tronçon à titre indicatif.

3820

Donc, entre Cité des Jeunes et Corbeil, la situation actuelle, le niveau de bruit X on parle toujours de Leq équivalent X est de 65 décibels. Et le niveau de bruit prévu à l'ouverture, en gardant nos 60 % de camions prévus sur Saint-Raymond, le niveau de bruit donc en niveau équivalent baisserait à 62 décibels. Et après dix ans, on se retrouverait à 63 décibels.

3825

M. PIERRE LAFLAMME :

Ce qui correspondait à une perte d'énergie sonore, selon les tableaux qui ont été présentés cet après-midi, de 50 %.

3830

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Oui?

3835

M. CLAUDE MILLETTE :

3840 Deuxième question, monsieur le président. Encore là, c'est pour la sécurité des lois dans l'ensemble de la ville.

LE PRÉSIDENT :

3845 Vous étirez l'élastique là!

M. CLAUDE MILLETTE :

3850 Dans le cas hypothétique d'un déversement accidentel de matières dangereuses impliquant un véhicule lourd, est-ce que le degré de risques ou de dommages aux personnes et aux biens serait potentiellement plus élevé sur le futur boulevard Laramée que sur le boulevard Saint-Raymond et Alexandre-Taché, advenant le maintien du statu quo?

LE PRÉSIDENT :

3855 Dites-moi, monsieur, vous êtes justement un responsable des interventions en cas de déversement, dites-moi qu'est-ce qui serait fait dans l'hypothèse de l'ouverture d'un boulevard urbain comme celui-ci qui est prévu et s'il arrivait sur ce boulevard un accident ou un incident?

M. LUC DE LA DURANTAYE :

3860 En fait, quand on regarde le risque sur le territoire, actuellement si on prend le boulevard Saint-Raymond, on a un hôpital qui est tout juste à côté de cette artère-là, qui représente évidemment un risque particulier en matière d'évacuation si on avait un déversement de matières dangereuses sur le boulevard Saint-Raymond.

3865 Si on se déplace dans l'axe McConnell X Laramée, c'est sûr que c'est une partie de territoire qui est assez résidentielle, mais d'assez faible densité. Alors, quand on regarde les corridors d'évacuation que nous permettrait d'avoir l'axe McConnell X Laramée en se dirigeant, par exemple, vers Saint-Laurent, ce serait passablement facile de penser que dans le cas d'une intervention avec une matière dangereuse, on pourrait facilement prendre le contrôle de la situation, évacuer une bonne partie de la population assez facilement.

3870 Si on se déplace sur l'artère Alexandre-Taché, bien, évidemment, si on pense à l'université qui est là et au grand déplacement de véhicules, avec l'exiguïté aussi du passage routier X Alexandre-Taché, ce n'est quand même pas une artère qui est facilement négociable X on pourrait avoir un peu plus de difficulté.

3880 Donc, pour répondre à la question de monsieur Millette, j'ai la forte impression que même si on avait un déversement, ce serait quand même relativement facile. Je ne dis pas que ce serait souhaitable, par exemple là, mais ce serait quand même relativement facile.

LE PRÉSIDENT :

3885 Si vous dites que c'est souhaitable...

M. LUC DE LA DURANTAYE :

 Non, pas pour cette artère-là.

3890 **LE PRÉSIDENT :**

 ... vous allez appeler vos collègues pour être capable de sortir d'ici!

 Un commentaire, monsieur Laflamme?

3895 **M. PIERRE LAFLAMME :**

 Non.

3900 **LE PRÉSIDENT :**

 Ça va?

3905 **M. CLAUDE MILLETTE :**

 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3910 Merci.

 Alors, c'est ma phase municipale, si j'ai bien compris.

M. PIERRE FILION :

3915 Bonsoir. Mon nom est Pierre Filion, conseiller municipal, district Saint-Raymond. Je ne suis pas ici pour poser des questions. Probablement que je vais attendre à demain, avec l'autre thématique qu'il va y avoir demain. Par contre, j'aimerais faire des mises au point sur des déclarations qui ont été faites, qui pourraient induire en erreur, des méchantes informations.

3920 Tout à l'heure, lorsque vous avez posé la question par rapport au président de la
commission scolaire, pourquoi qu'ils transportaient les élèves l'autre bord de Maisonneuve en
autobus, vous avez demandé s'il y avait eu des cas particuliers qui avaient forcé à faire ce
genre... et on a dit qu'il y avait eu des accidents mortels à cause de la circulation sur Saint-
Raymond.

3925 La mise au point que je voudrais faire, c'est que l'accident mortel de deux étudiants, on
parle d'environ de 20 à 25 ans passés. Et dans ces années-là, la rue Saint-Raymond, ce n'était
pas un boulevard, c'était une rue Saint-Raymond et résidentielle, compte tenu que la rue se
terminait à Cité des Jeunes. Et je crois même que l'autoroute 5 n'était même pas ouverte et que,
3930 dans ces années-là, les artères principales de circulation étaient Laramée, Montcalm,
Laramée et Gamelin, la plus grosse circulation, parce que la seule rue qui traversait
complètement la ville était Gamelin. Donc, l'accident, premièrement, c'est une personne qui a
eu une attaque de coeur, qui a perdu le contrôle et qui a frappé, je crois, des brigadiers qui sont
décédés.

3935 On a parlé aussi, ce soir, souvent de Hervé St-Amour, un commerçant sur Saint-
Joseph. Il ne faut pas oublier que je suis le cofondateur aussi du Regroupement pour Laramée
X McConnell, dont les gens d'affaires et professionnels du boulevard Saint-Joseph font partie du
Regroupement pour Laramée X McConnell. Donc, toutes ces personnes ont été sondées et
3940 sont d'accord au parachèvement de l'axe Laramée X McConnell au plus vite aussi.

Donc, ce n'est pas des questions, c'est une mise au point parce que ça peut avoir un
impact lorsqu'on pense qu'il y a de la sécurité des enfants, qu'il y a des décès. Dans ces
années-là, ce n'était effectivement pas de la circulation lourde qu'il y avait sur Saint-Raymond,
3945 c'était seulement une circulation résidentielle, parce que Saint-Raymond a été ouvert à la
grande circulation en 1991.

LE PRÉSIDENT :

3950 Ça va.
Monsieur?

M. BERNARD MORIN :

3955 Bonjour, monsieur. Mon nom est Bernard Morin.

LE PRÉSIDENT :

3960 Bernard Morin.

M. BERNARD MORIN :

3965 Je suis venu, ce soir, en tant que... premièrement, à titre d'information, mais j'ai plusieurs questions que j'ai notées tantôt.

LE PRÉSIDENT :

3970 Toujours sur la sécurité?

M. BERNARD MORIN :

3975 Toujours sur la sécurité. Premièrement, les trois axes, la raison de ce soir, de l'information de ce soir, la session d'information, c'est sur les...

LE PRÉSIDENT :

3980 C'est l'ensemble de la sécurité de la chose, oui. Un des éléments clés du projet, c'est, bien sûr, les carrefours giratoires.

M. BERNARD MORIN :

3985 Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Mais tout ce qui touche à la sécurité comme telle, aux éléments de santé sont...

M. BERNARD MORIN :

3990 J'aurais une question aux personnes en charge de ce projet-là. Quelle évaluation a été faite au flot du trafic lors des heures de pointe? Parce que moi, je suis un utilisateur fréquent. Maintenant, moi, je demeure dans le Plateau et je suis un utilisateur très fréquent de la voie du Lac-des-Fées. Et cette voie-là de 4 h à même 5 h 30, dans le temps du gros trafic, il y a un recul au coin de Saint-Raymond et Gamelin effrayant.

4000 Donc, ce que je vois qui va arriver, c'est que les gens, au lieu de s'engorger, certaines gens, au lieu de s'engorger au coin de Saint-Laurent puis s'en venir X ça vient vite, puis il y a tous les giratoires X ils vont prendre Taché, ils vont prendre le même chemin que je prends. Puis je vais vous dire, c'est ça que je prendrais parce que je sais que ça va être plus vite, parce que dans le giratoire, tu as une limite de vitesse. Et ils vont prendre la sortie pour aller sur Laramée. Et là, ils vont faire le giratoire et retourner de côté pour prendre la voie rapide, pour aller X bien, là, c'est une voie rapide X pour monter en haut.

4005 Donc, quelle est la convergence étudiée de trafic à ces heures de pointe-là sur le point
de Labelle/Laramée. Ça va être quelque chose. Parce que les gens, là, il y a en certains qui
vont continuer, mais il y en a beaucoup qui vont dire: *Moi, je m'en vais à Aylmer, bien, je
passe là+, puis ils vont diverger là au lieu de continuer sur... le problème qu'on a sur Taché.
Puis ils vont aller revirer là, puis ça va tout revirer sur le coin de Laramée.

4010

LE PRÉSIDENT :

Vous croyez que les gens vont utiliser le carrefour giratoire de Labelle...

4015

M. BERNARD MORIN :

Ah! oui.

LE PRÉSIDENT :

4020

... pour faire un virage en *U+.

M. BERNARD MORIN :

4025

Bien, oui, exactement. Ça, c'est un impact que je crois qui est à évaluer.

LE PRÉSIDENT :

Ce n'est pas lié à la sécurité, remarquez!

4030

M. BERNARD MORIN :

Non? O.K. Mais une chose aussi, le carrefour autobus...

4035

LE PRÉSIDENT :

Mais je le prends comme un commentaire, je pense.

M. BERNARD MORIN :

4040

Le carrefour autobus est juste là aussi. Le carrefour autobus est Labelle, je crois. Donc,
j'ai une deuxième question en vertu de la sécurité des gens, des piétons ou des autobus, des
gens qui passent aux autobus. Y aura-t-il une voie d'autobus spécifique, et pour les gens aux
trois voies et pour les taxis éventuellement sur ça, ou tout le monde sera considéré comme étant
deux voies régulières.

4045

LE PRÉSIDENT :

4050 Alors, vous demandez si, sur le projet de route, il y aura une voie réservée aux autobus...

M. BERNARD MORIN :

4055 Oui.

LE PRÉSIDENT :

... et éventuellement aux taxis.

4060 **M. BERNARD MORIN :**

Parce que c'est un non-sens de faire un deux voies puis barrer une voie pour les autobus.

4065 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va, ça va.

M. BERNARD MORIN :

4070 Ça, c'est dans le but pour la Ville.

LE PRÉSIDENT :

4075 Oui, une troisième voie.

M. BERNARD MORIN :

4080 Non, non, pas une troisième. Il y en a rien que deux dans votre projet. Donc, est-ce que la Ville de Hull va dire: *Aux heures de trafic, il y a rien qu'une ligne pour les autobus.+ Et les gens qui vont descendre de l'autobus, quelle sera leur sécurité? Je veux dire, tu vas avoir du trafic, tu vas avoir beaucoup de gens des autobus, là, ils vont traverser d'un bord à l'autre. Est-ce qu'une étude a été faite à cet effet-là?

4085 **LE PRÉSIDENT :**

Mais l'étude, c'est l'ensemble de l'étude qui a été faite là.

M. BERNARD MORIN :

4090

Mais au point de vue des autobus?

LE PRÉSIDENT :

4095 Mais on va vérifier. Vous demandez si, aux heures de pointe, une des deux voies va être réservée à l'autobus.

M. BERNARD MORIN :

4100 Je ne le veux pas, monsieur, c'est ça. C'est une voie, ça, pour un flot. C'est ça que je me demande, moi, est-ce que...

LE PRÉSIDENT :

4105 Mais vous demandez s'il va y en avoir une.

M. BERNARD MORIN :

4110 Exactement, exactement, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

4115 Bon, on ne parle pas de trois voies, on parle de deux voies, vous demandez si une des deux va être réservée.

M. BERNARD MORIN :

Exactement.

4120 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Je vais répondre en ce qui concerne les voies pour autobus, tout ça, et puis monsieur Belovski va répondre au niveau de la capacité de l'intersection Labelle/Laramée.

4125 Ce qui est prévu pour les autobus, comme il est montré sur le plan, bien, c'est un boulevard à quatre voies avec trois refuges ou trois débarcadères, si on peut dire, du côté sud et trois débarcadères du côté nord. C'est un boulevard à quatre voies, sur lequel les autobus, on peut dire transport collectif, taxis, covoiturage, tout ça s'intègre aux automobilistes en toute période de la journée. Il n'y aura pas de voie réservée, exemple, une voie pour les autos aux
4130 heures de pointe le matin et le soir et l'autre voie réservée pour les autobus seulement.

Premièrement, pour les autobus, on a dit qu'à l'ouverture comme telle, la demande était de 4, 5 autobus à l'heure de pointe, alors qu'en l'an 2011, ils pouvaient être de 10 à 15, tout dépendant du développement résidentiel dans le secteur du Plateau et aussi à l'ouest de Hull.

4135 C'est certain que s'il y avait une voie seulement pour les autos le matin, l'autre voie pour les autobus, bien, il y en a une qui serait vide et puis le boulevard serait à capacité à l'ouverture. Ce serait l'équivalent de Taché parce que Taché, c'est ça qu'on a, c'est un deux voies.

4140 Donc, le boulevard comme tel, même à l'ouverture et même en 2011, il est capable avec les deux voies dans chaque direction d'intégrer le transport collectif, tout ça, et de fonctionner avec une fluidité selon les niveaux qui sont inscrits dans les documents.

LE PRÉSIDENT :

4145 Ça va, monsieur Morin?

M. BERNARD MORIN :

4150 Juste une autre chose. La distance entre le rond-point X j'appelle ça le rond-point X et la traverse à piétons, quelle est la distance?

LE PRÉSIDENT :

4155 La traverse...

M. JORDAN BELOVSKI :

Oui, oui, je comprends très bien.

4160 **M. BERNARD MORIN :**

Dans votre planification.

M. JORDAN BELOVSKI :

4165 Premièrement, c'est un giratoire. J'aimerais souligner ça.

LE PRÉSIDENT :

4170 Vous avez raison.

M. JORDAN BELOVSKI :

4175 Et pas un rond-point. La distance est de 20 mètres à peu près entre la ligne extérieure de l'anneau et la traverse des piétons. Et maintenant, à propos des véhicules qui vont venir éventuellement de la promenade du Lac-des-Fées, est de faire le demi-tour sur le giratoire Labelle pour emprunter la voie rapide, si on veut l'appeler comme ça cette fois. Moi, je vous ai

dit que le giratoire Labelle est... en effet, le giratoire le plus achalandé est celui-là de Saint-Joseph; un petit moins sur Demontigny; et le moins achalandé est sur Labelle.

4180

Deuxièmement, on a augmenté les rayons nécessaires sur ces giratoires dans le but d'avoir une uniformité sur les corridors, mais cela augmentait la capacité de ces giratoires. Alors, s'il y a un débit additionnel qui peut utiliser ces giratoires, bien, ce serait parfait, à mon avis. Et puis ça, c'est un des avantages des carrefours giratoires, effectivement. C'est le but de donner toutes les directions que les gens, s'il y a des gens qui peuvent l'utiliser pour sortir de la promenade du Lac-des-Fées juste à Labelle et emprunter la voie rapide, ce serait, à mon avis, génial, très bien. Il n'y a aucun problème de capacité. Le giratoire va fonctionner parfaitement avec des débits pas mal plus élevés que les débits qu'on a dans notre étude.

4185

4190

LE PRÉSIDENT :

Ça va?

4195

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Excusez-moi. Pour les traverses piétonnes, est-ce que vous avez envisagé la possibilité de les positionner à mi-chemin? C'est-à-dire au lieu de les avoir à chaque carrefour, en avoir une seule mais à mi-chemin, entre chacun des carrefours giratoires? Est-ce que ça a été regardé ce...

4200

M. JORDAN BELOVSKI :

C'est parce qu'à mi-chemin, il y a une traverse déjà qu'on prévoit. Parce que la plus grande distance, c'est entre le giratoire Labelle et Demontigny; Saint-Joseph et Demontigny, c'est pas mal plus rapproché. Alors, déjà on prévoit une traverse. On s'alligne, je dirais, lentement vers le tunnel mais il y aura une traverse à mi-chemin entre les deux.

4205

On parlait tantôt de passerelle qui est probablement sur certains plans. On a indiqué une passerelle, mais passerelle ou tunnel, on va dans la phase suivante.

4210

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais entre Demontigny et Saint-Joseph?

4215

M. PIERRE LAFLAMME :

L'idéal?

4220

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, je veux savoir c'est quoi l'idéal.

M. PIERRE LAFLAMME :

4225

Les traverses sont déjà à 20 mètres. C'est certain que ça cause un inconvénient pour les piétons parce que c'est un détour de deux fois 20 mètres. C'est certain qu'à une intersection avec feux de circulation, le piéton circule en ligne droite, tout droit. Donc, ça lui procure la distance la plus courte d'un point à l'autre de l'intersection. Si c'est à mi-chemin, bien, là, à ce moment-là, la distance va être encore beaucoup plus longue pour le piéton parce que...

4230

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je ne suis pas convaincu de ça.

4235

M. PIERRE LAFLAMME :

Parce que les piétons circulent sur Saint-Joseph et circulent sur Demontigny. Donc, il faut maintenir les traverses près des deux intersections. Si on met la traverse à mi-chemin entre Demontigny et Saint-Joseph, c'est une distance beaucoup plus longue à marcher.

4240

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais en termes de sécurité, est-ce que c'est plus sécuritaire de les avoir à mi-chemin que les avoir...

4245

M. PIERRE LAFLAMME :

Ah! en termes de sécurité?

4250

M. JORDAN BELOVSKI :

4255 Moi, exactement, j'aimerais que vous précisiez votre question parce que je ne peux pas
comprendre, est-ce que c'est la distance, le parcours de piétons...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4260 Oui, c'est la distance.

M. JORDAN BELOVSKI :

... ou la sécurité?

4265 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4270 C'est la sécurité. Parce que c'est sûr que dans chacun des choix, il y a toujours un pour
et un contre, puis il faut peser les deux. Moi, ce que j'aimerais savoir, c'est si c'est plus
sécuritaire de mettre une traverse piétonne à mi-chemin ou la laisser comme elles sont prévues
actuellement.

M. JORDAN BELOVSKI :

4275 À mi-chemin entre...

LE PRÉSIDENT :

Entre deux carrefours giratoires.

4280 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Entre deux carrefours giratoires, oui.

M. PIERRE LAFLAMME :

4285 Moi, je dirais que non, parce que l'automobiliste, à la sortie du carrefour giratoire, il va
accélérer. Bon, à mi-chemin, il est dans sa période la plus rapide. Il est dans la phase de sa
plus haute vitesse, autrement dit. Donc, c'est mieux de l'avoir près du carrefour giratoire parce
qu'il va ralentir, ou soit qu'il va ralentir ou soit qu'il va accélérer.

4290 Ça fait que si c'est à mi-chemin entre Labelle et Demontigny, la distance est encore plus
grande, bien, c'est là qu'on risque de retrouver des vitesses de 50. Je ne sais pas jusqu'où ils
peuvent accélérer, peut-être 60, mais je ne pense pas qu'ils dépassent ça. À mon avis, c'est
plus dangereux.

4295

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4300

L'autre question que ça m'amène, c'est comment vous allez faire pour vous assurer qu'il n'y ait pas de traverse des piétons entre les carrefours? Est-ce qu'il y a des clôtures qui sont dans le terre-plein central? Comment ça fonctionne?

M. PIERRE LAFLAMME :

4305

Bien, du côté nord, il y a les aménagements. Il y a des aménagements paysagers, il y a des murs, des buttes. Là, il va falloir que le mur, minimum...

4310

Lorsqu'on a une mesure de mitigation qui est mixte X exemple une butte surplombée d'un mur X bien, on met le mur à une hauteur de 1 2 mètre pour ne pas... on ne mettra pas un petit mur de : de mètre de haut pour le rendre plus difficilement infranchissable là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4315

Mais j'ai vu, à certains endroits, qu'il y a des murs, à cause de la distance sûrement, il y a des endroits qu'il y a des murs en pierre, je pense, qui sont prévus pour pouvoir permettre d'avoir la hauteur. Puis il me semble qu'il y a...

M. JORDAN BELOVSKI :

4320

Vous voulez voir la photo, là? Il y a des aménagements qui indiquent qu'ils ne peuvent pas traverser. Il y a juste l'ouverture, par exemple, en face de la traverse. Il y a plusieurs types d'aménagements qui peuvent être prévus.

M. PIERRE LAFLAMME :

4325

Près des carrefours giratoires, on va guider les piétons pour qu'ils traversent vis-à-vis la traverse. Mais c'est certain qu'un jeune adolescent X je ne sais pas, moi, je prends les deux intersections Labelle et Demontigny X c'est certain que s'il veut franchir le mur, il va le franchir. Là, on ne mettra pas des clôtures.

4330

Il y en a qui traversent l'autoroute 5 actuellement. Il y a même des parents qui débarquent leurs enfants sur l'autoroute 5, ils gravissent le talus, puis ils se rendent à l'école. Ça fait que ça, il va toujours y en avoir un petit pourcentage.

4335

Mais ça demeure que, étant que la vitesse va être maintenue basse, à 50 kilomètres à l'heure, bien, ça procure quand même moins de risques pour les contrevenants, si je les appelle ainsi là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4340 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

4345 Ça va?

M. BERNARD MORIN :

4350 Raison de sécurité encore, monsieur. Le but du giratoire à Demontigny, dans toutes les années que j'ai vécu dans... peut-être qu'il y a des gens qui... je ne reste plus là, *whatever*, mais le flot de trafic qui tourne là, ce n'est pas énorme.

4355 Quel est le but de ce giratoire-là? Est-ce que c'est le but de ralentir la circulation ou c'est un but de juste pour tourner? Est-ce que le nombre de véhicules qui tournent sur cette rue-là, d'un côté ou de l'autre, a été calculé, évalué? Et sinon, si l'affluence n'est pas là, vous éliminez un giratoire qui pourrait encombrer la sécurité, causer quelque chose à la sécurité des gens, s'ils iraient tout droit.

M. PIERRE LAFLAMME :

4360 Ce qu'on a prévu à Demontigny, on a prévu un giratoire pour ne pas justement faire une brisure dans le quartier. Les gens voulaient que le quartier... avoir accès, les gens du côté sud traverser du côté nord. Même dans l'Analyse de la valeur, c'est un des critères qui a été retenu pour maintenir la vie de quartier. Même avec l'ancien projet, avec l'autoroute encaissée, il y avait un viaduc qui était prévu à Demontigny.

4365 Puis ici, selon nos comptages de circulation, ce qui est prévu en 2011, Demontigny dans l'axe nord-sud, il y a, je dirais, 3 300, on va dire, ça dépend, soit au sud de Demontigny ou au nord de Demontigny, mais on va dire 3 500 véhicules par jour. Ce n'est quand même pas négligeable. Ça fait que si on ferme l'intersection Demontigny, les gens vont pouvoir, disons, aller d'un...

4370

Puis en même temps, pour l'école, tous les écoliers, c'est la traverse principale utilisée par les écoliers. C'est certain qu'on aurait pu les traverser avec un passage souterrain, là, mais c'est pour principalement maintenir la vie de quartier.

4375

M. BERNARD MORIN :

4380 Mais dans dix ans, le flot... la Ville de Hull vient d'annoncer ce soir la promotion d'édifices dans le but d'aménager la haute technologie à Hull, de l'attirer de la petite vallée silicone à Ottawa, ici. Et j'ai vu des plans, cet après-midi, monsieur, que je suis ouf! surpris. Je suis résidant de Hull. Ce qu'ils prévoient dans l'agglomération de la population à l'ouest du

Plateau, les gens vont avoir des surprises, le nombre de gens qui viennent là. Et vous en parliez ce soir. Est-ce qu'il y a une étude qui a été faite à cet effet-là?

4385 Il n'y avait pas de chiffres, mais je crois que dans dix ans, quelqu'un de la Ville de Hull me confirmait, dans dix ans, ça, ça va être tout plein. Ça fait que si c'est tout plein dans dix ans, s'ils prévoient, monsieur, cinq écoles primaires et une école secondaire du Plateau à aller à Vanier dans les prochains dix ans, vous pouvez vous imaginer le flot de trafic qui va descendre sur ce chemin-là.

4390

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci beaucoup.

4395

M. BERNARD MORIN :

C'est beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

4400

Merci.

M. BERNARD MORIN :

4405

J'étais surpris, puis je voulais vous en informer.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

4410

M. BERNARD MORIN :

C'est bien.

LE PRÉSIDENT :

4415

Merci.

Oui, monsieur?

4420

M. PATRICE MARTIN :

Patrice Martin. Premièrement, peut-être un petit commentaire. Les présentations de madame Taschereau, de monsieur Blondin, plus tôt ce soir, ont relevé un fait, si on veut, que, alors que la littérature de McConnell X Laramée au début parlait de deux unités sociologiques

4425 distinctes, en parlant des deux rives de Laramée, on voit aujourd'hui qu'il y a un caractère
beaucoup plus organique, puis qu'il y a une communauté, puis qu'il y a des liens beaucoup plus
fréquents qu'on aurait peut-être imaginé, puis qu'il y aurait peut-être lieu de faire des études sur
la composition démographique et les liens entre les deux rives de Laramée, si on veut.

4430 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il existe des études là-dessus? Parce que pensons aux anciennes
transformations que la Ville de Hull a connues, ça a eu des débats sociaux importants, s'il y a
eu un certain nombre d'études sur la déconstruction, on peut dire, ou la réorganisation du
4435 centre de Hull. Est-ce que depuis dix ans ou quinze ans, à l'Université du Québec ou ailleurs, à
votre connaissance, il y a eu des études sur la cohérence ou l'incohérence des quartiers comme
Wright et Saint-Jean-Bosco? Est-ce que vous vous êtes informé si...

Au fond, il y a du monde qui est resté, il y a du monde qui a reconstruit un tissu social.
4440 Est-ce que, à votre connaissance, il y a une littérature là-dessus?

M. PATRICE MARTIN :

Il y a quelques rapports de petits groupes de travail, si on veut, genre Chambre de
4445 commerce, si vous voulez, ou des choses comme ça. Mais que je sache, il n'y a pas d'étude
approfondie académique ou quelque chose comme ça qui a été fait. Mais moi, je pose des
questions, je ne donne pas tellement de réponses.

LE PRÉSIDENT :

4450 Non, mais vous me sembliez informé là-dessus et c'est ça que je voulais vérifier d'une
manière générale.

M. PATRICE MARTIN :

4455 Non, pas que je sache, puis c'est pour ça que je dis que peut-être il y aurait lieu, pour
avoir une donnée plus à jour X parce que je sais que dans les avis de recevabilité, il y avait des
intervenants qui faisaient allusion à ça X peut-être la nécessité d'avoir des données plus à jour
sur la démographie de ces quartiers-là. Mais ce n'était pas X comment dire X la raison de ma
4460 présence ici.

Je voulais revenir sur les carrefours giratoires et la sécurité, évidemment. Puis monsieur
Belovski, tantôt, a cité des analyses suisses qui, selon ses dires, démontrent l'aspect
sécuritaire de ces carrefours-là. Cependant, si vous prenez le document à partir duquel il a cité
4465 ses données, c'est-à-dire PR-5.1, *Réponses aux questions et commentaires du ministère de
l'Environnement du Québec*, j'avais déjà noté qu'il y avait une absence de sources pour ces

données-là, puis je me demandais s'il n'y aurait pas lieu de s'assurer que ces études-là soient déposées complètes, de façon à ce qu'on puisse comparer des pommes avec des pommes.

4470 Parce qu'ici, on ne dit pas s'il s'agit de deux voies ou de quatre voies ou de six voies. On dit que le nombre d'accidents a baissé. On ne dit pas si ces carrefours giratoires-là se situent en milieu urbain, en banlieue. On ne peut pas savoir si ces carrefours giratoires là, qu'ils soient aux Pays-Bas, en Suisse ou en Allemagne X il y a plein d'exemples à la page 12 et 13 X on ne sait pas s'il y a des équivalents de notre carrefour giratoire, c'est-à-dire quelque chose qui arrive
4475 d'une presque autoroute puis qui arrive dans un quartier résidentiel et qui aboutit dans un centre-ville.

Donc, c'est beau de comparer des carrefours giratoires à d'autres carrefours giratoires, mais il faudrait être capable de contextualiser cette information-là. Encore une fois, je ne veux
4480 pas devenir un fanatique de la contextualisation, mais c'est assez important.

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr. Est-ce que la référence était complète?
4485

M. PATRICE MARTIN :

La référence dans ce document-là?

4490 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. PATRICE MARTIN :

4495 Non, pas que je sache.

LE PRÉSIDENT :

4500 Donc, vous voulez la référence complète?

M. PATRICE MARTIN :

Oui, je voudrais les références complètes pour ce qui est des études aux Pays-Bas, des
4505 études en France, étude menée en Suisse en 88, étude en Allemagne en 96. Parce qu'on dit seulement: *une étude en Allemagne, en 96.+

LE PRÉSIDENT :

4510 Oui. Donc, c'est ça. Si vous pouvez nous donner les références scientifiques des études.

M. JORDAN BELOVSKI :

4515 Mais elle est donnée dans le document, à la page 12, le même document, disons sous le premier tableau, le deuxième paragraphe. C'est de là que proviennent toutes ces études.

M. PATRICE MARTIN :

4520 Ah! toutes les études?

LE PRÉSIDENT :

Toutes les études viennent de ce document-là.

4525

M. JORDAN BELOVSKI :

Exactement, elles sont toutes là.

4530 **M. PATRICE MARTIN :**

D'accord. Est-ce qu'on pourrait avoir ce document-là, pour fins de consultation, dans un des endroits, les bibliothèques municipales et tout ça, pour qu'on puisse savoir si on compare des pommes avec des pommes?

4535

Puis mon autre...

LE PRÉSIDENT :

4540 Attendez un peu, je vais prendre votre question en délibéré et je vais statuer là-dessus.

M. PATRICE MARTIN :

4545 Oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

4550 Parce que la raison est simple. C'est qu'on doit mettre une référence scientifique, mais je ne peux pas obliger quelqu'un à déposer le document puisqu'il existe dans la littérature, voyez-vous?

M. PATRICE MARTIN :

4555 D'accord.

LE PRÉSIDENT :

4560 La chose qui serait intéressante, par ailleurs, à un autre niveau que juridique, c'est est-ce que vous pourriez mettre une copie disponible pour qu'on puisse la rendre disponible, mais pas nécessairement quinze copies.

M. PATRICE MARTIN :

4565 D'accord.

M. JORDAN BELOVSKI :

4570 Je vais vous dire que ça, j'en ai une copie et c'est ma copie personnelle. Et je ne pense pas qu'il y ait quelqu'un d'autre qui a une copie ici. Le document, effectivement, existe, je ne sais pas comment il peut être procuré. Un document m'a été envoyé. C'est un document américain qui m'a été envoyé de la Suisse. C'est un petit peu rigolo, là, même si j'ai travaillé plusieurs années aux États-Unis, mais je ne vais pas...

4575 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il est en librairie d'une manière courante?

M. JORDAN BELOVSKI :

4580

4585 Je n'en ai aucune idée. Je n'ai aucune idée où est-ce qu'on peut le trouver. Moi, je n'ai pas le document original, j'ai une copie personnelle. Mais c'est une copie complète du document, ce n'est pas seulement le chapitre 6 qui est mentionné ici. Et puis ça se peut que le document est... le titre du document, en effet, je pense même que j'en ai... je pense que j'ai fait copie de ce chapitre-là. Juste vérifier, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

Vérifiez, puis vous me donnerez la réponse.

4590

M. PATRICE MARTIN :

À vrai dire, il n'est pas tellement critique que moi, j'en aie une copie, mais que vous peut-être.

4595

LE PRÉSIDENT :

Oui, bien sûr. C'est pour ça que je demandais s'il était dans le coin; parce que s'il est dans le coin, je vais l'acheter. Ça, c'est un petit jeu qu'on fait de temps en temps. Parce que quand c'est dans la littérature, la Commission fouille aussi dans la littérature. Et une des choses dont il faut s'assurer, c'est de la validité d'un certain nombre de références et d'aller voir aux choses. Vous avez tout à fait raison. Le seul problème que j'ai, là, c'est un problème de droit d'auteur et d'obligation. Parce que si sur chaque chose on fait déposer la littérature, là, on aurait des problèmes. Mais vous avez alerté notre chose et on va fouiller là-dessus.

4600

4605

M. JORDAN BELOVSKI :

On va vous faire une copie comme cadeau.

4610

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, dites-le pas comme cadeau, on va avoir des problèmes de déontologie. Merci.

Oui, monsieur.

4615

M. PATRICE MARTIN :

Lorsqu'on regarde ces tableaux-là, on s'aperçoit que la plupart des études datent d'avant 97. On en a de 95, de 88, de 89, 96, etc. Donc, ma question revient un petit peu à une question qui avait été posée un peu plus tôt, à savoir si X c'est un peu la question de la poule et de l'oeuf X si les carrefours giratoires avaient donné naissance à l'idée des camions ou vice versa.

4620

4625

Puis étant donné que dans l'analyse de valeur de 99, on ne mentionne pas le transport lourd ou les carrefours giratoires, je me demande qu'est-ce qui a mis la puce à l'oreille au MTQ de, tout à coup, aller chercher des données de 88, qui existaient donc depuis belle lurette déjà en 99 lorsque l'Analyse de valeur a été publiée, comment se fait-il donc qu'ils n'avaient pas pensé aux carrefours giratoires avant ou pendant l'Analyse de valeur même?

4630 **LE PRÉSIDENT :**

On peut demander au promoteur à partir de quand l'hypothèse de l'analyse du carrefour giratoire est entrée.

4635 **M. PIERRE LAFLAMME :**

C'est comme j'ai mentionné, le comité de l'Analyse de la mise en valeur n'a pas fait d'étude. Il s'est servi des documents et les documents sont spécifiés au début du rapport de l'Analyse de la valeur, il n'a pas fait d'étude.

4640

On pensait toujours même qu'on pouvait, disons, faire circuler les automobiles. Même, c'est pour ça que l'Analyse de la valeur, même avec un six voies, on pouvait faire circuler les automobiles. Par la suite, on a fait une étude, là, qu'on a mentionnée tout à l'heure, une étude de circulation et de sécurité, c'était justement pour comparer les options Saint-Joseph étagé ou Saint-Joseph à niveau. On pouvait, mais disons qu'on atteignait un niveau de capacité dans un avenir plus rapproché.

4645

Écoutez, c'est venu en cours de route. Moi, c'était nouveau pour moi. Je sais bien qu'il y a eu monsieur Jacquemart, l'expert qui a été mentionné. Je sais que l'AQTR tient régulièrement, l'Association québécoise du transport routier tient régulièrement des rencontres, je pense c'est à tous les mois, mais il y a toujours un colloque annuel. Et puis monsieur Jacquemart était invité à une de ces rencontres-là à présenter les carrefours giratoires, tout ça, et de là disons est venue l'idée des carrefours giratoires. Parce qu'ici, au Québec, on n'en avait pas encore et puis on a approfondi, par des études, on a approfondi ça et comparé à des feux de circulation. Et puis c'est de là.

4650

4655

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est par la circulation de l'information de diverses sources à travers les comités de travail des professionnels de la route que cela vous est parvenu.

4660

M. PIERRE LAFLAMME :

Effectivement.

4665

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

4670

M. PATRICE MARTIN :

J'aurais un dernier commentaire peut-être avec une autre idée de dépôt de document qui pourrait vous être utile. Je vous devine un grand lecteur!

4675

LE PRÉSIDENT :

Les documents, monsieur, je les mange!

4680

M. PATRICE MARTIN :

Monsieur Laflamme tantôt a parlé, en réponse à une question de la piste cyclable, qu'il ne serait pas justifié, disait-il, de sacrifier 18 000 automobilistes pour 10 à 15 vélos. Dans un rapport du groupe de travail sur les transports, une initiative conjointe des ministères du Transport et de l'Environnement, de février 2000, je crois, on lit que X là, c'est paraphrasé parce que c'est dans les médias, mais j'imagine que ça reflète le contenu de ce document-là X que:

4685

Québec doit s'attaquer aux nuisances urbaines causées par le stationnement au profit d'espaces verts en donnant une priorité de passage au transport en commun, au covoiturage, aux piétons et aux cyclistes.

4690

Donc, il semblerait qu'à même la littérature du MTQ, l'idée de donner une priorité aux cyclistes fait déjà partie d'une politique énoncée et que loin de mettre ça de côté, il faudrait peut-être relever cet aspect-là.

4695

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr. Merci.

4700

Alors, je vais entendre madame et je demanderai qu'il n'y ait pas d'autres personnes qui s'assoit, on va essayer de sauver nos vies pour demain. Alors, oui, madame, allez-y.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

4705

Je vais essayer de faire ça vite. Madame Taschereau. Maintenant, je vais porter un autre chapeau, Comité de réaménagement de Saint-Jean-Bosco de la pastorale paroissiale.

J'ai lu des documents, il y a deux ou trois ans, une étude de Louis Favreau qui a été faite en 89, sociodémographique, si ça peut vous aider à vous guider un peu.

4710

LE PRÉSIDENT :

C'est un article de revue ou c'est un livre?

4715

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

C'est des extraits que j'ai lus, moi.

LE PRÉSIDENT :

4720

Parce qu'il me semble que Favreau a écrit un livre, mais il publie surtout en revue.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

4725

Il a parlé de Saint-Jean-Bosco, puis c'est là qu'on a été chercher nos documents.

LE PRÉSIDENT :

Je trouverai bien la source si je veux.

4730

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Je peux essayer d'aller chercher plus loin?

4735

LE PRÉSIDENT :

Ah! non, ce n'est pas nécessaire, je l'appellerai, au besoin.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

4740

À la Ville de Hull aussi, il y a eu une étude faite sur la revitalisation du boulevard Saint-Joseph. Je ne sais pas si, dans ce document-là, on pourrait aller chercher d'autres informations.

4745

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

4750 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Alors, ma question ici, c'est quand on arrive de...

LE PRÉSIDENT :

4755

De l'ouest.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

4760

... de l'ouest à Labelle, on a un giratoire. Ensuite, à notre droite, au sud de Laramée, il y a l'École pour les adultes. À gauche...

LE PRÉSIDENT :

4765

Et cette école pour les adultes...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Vision à Venir.

4770

LE PRÉSIDENT :

... est-ce que c'est elle aussi qui a une garderie qui est connexe?

4775

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Non. À gauche de ça, par exemple, il y a un centre pour les handicapés, le Centre de La Ressource.

4780

LE PRÉSIDENT :

Oui, très bien, c'est ça.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

4785

En face, au nord de Laramée, il y a le parc Saint-Jean. À ma bonne connaissance de bonne conductrice, il y a une limite de 30 kilomètres normalement pour des zones scolaires et dans des parcs. Est-ce que ça va toujours être 30 kilomètres/heure à ce niveau-là et, si non, pourquoi?

4790

LE PRÉSIDENT :

La zone de parc au nord, le parc Saint-Jean...

4795

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Il y a le parc Saint-Jean au nord. En face, sur le sud, il y a l'école des adultes et le Centre de La Ressource, qui est présentement un 30 kilomètres/heure sur Laramée actuelle.

4800

LE PRÉSIDENT :

Sur Laramée sud actuellement?

4805

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Sur Laramée au complet, c'est un 30 kilomètres/heure, c'est une zone scolaire, si je ne me trompe pas.

4810

M. PIERRE LAFLAMME :

L'école de La Ressource est située sur la rue Laramée, elle n'est pas située sur le boulevard Laramée. Donc, ce sera à la Municipalité de gérer la vitesse là. Tandis que le parc, lui, il fait face à la rue Labelle, il ne fait pas face au boulevard McConnell X Laramée. C'est certain que pour aller de un à l'autre, il faut traverser le boulevard McConnell X Laramée, mais...

4815

LE PRÉSIDENT :

Donc, à vos yeux, ce sont des rues différentes. Le boulevard Laramée, lui, il a une vitesse; la rue Laramée, qui lui est adjacente au sud, a une autre vitesse.

4820

M. PIERRE LAFLAMME :

C'est ça. Puis l'École La Ressource est située sur la rue Laramée. Donc, la rue Laramée, c'est une rue résidentielle qui va être cul-de-sac aux deux extrémités. Puis c'est la Ville qui gère la vitesse sur cette rue-là, ce n'est pas le ministère des Transports.

4825

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Alors, le ministère des Transports, monsieur le président, ne considérera pas que cette zone est une zone scolaire sur le boulevard Laramée.

4830

LE PRÉSIDENT :

4835 Sur le boulevard Laramée, non.

M. PIERRE LAFLAMME :

4840 Parce qu'à mon avis, les zones scolaires sont délimitées par les clôtures qui délimitent le bâtiment et sa cour. C'est ça qui délimite la zone scolaire. Je peux me faire valider par... on a quelqu'un ici de la Sécurité civile.

LE PRÉSIDENT :

4845 On va vérifier. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui peut nous dire...

M. PIERRE TANGUAY :

4850 Écoutez, là, je ne suis pas un expert sur cette question-là, monsieur le président. La contiguïté du trottoir qui, lui-même, est contigu à une cour d'école ou à un parc X parce que dans quel cas, pour le parc, c'est la même règle qui s'applique habituellement dans le milieu urbain X s'il y a une séparation physique entre la rue locale, qui est la rue Laramée, et le boulevard lui-même; de même, du côté nord, s'il y a une séparation physique avec muret, etc., talus et végétation, il n'y a donc pas contiguïté immédiate entre le trottoir, l'endroit où peuvent
4855 circuler les enfants et le boulevard en question.

LE PRÉSIDENT :

4860 Donc, le fait qu'il y ait non-continuité entre la rue Laramée sud...

M. PIERRE TANGUAY :

Contiguïté.

4865 **LE PRÉSIDENT :**

... et qu'il y a donc un espace qui sépare ça et le boulevard, fait qu'on ne parle pas de la même entité.

4870 **M. PIERRE TANGUAY :**

On ne parle pas de la même entité.

4875 **LE PRÉSIDENT :**

Prenons un autre exemple. Si quelqu'un est en voiture et voit un autobus scolaire dans la voie de gauche, il est obligé d'arrêter. Si c'est un boulevard qui a un parapet au sud, est-il obligé d'arrêter également?

4880

M. PIERRE TANGUAY :

Un parapet au sud? Attendez, je ne suis pas certain de bien comprendre, à l'heure qu'il est.

4885

LE PRÉSIDENT :

Prenons une route ordinaire. Si je croise un autobus scolaire qui a ses clignotants, je suis obligé d'arrêter. Si je suis sur un boulevard à deux voies séparées par un terre-plein central, est-ce que je dois arrêter ou pas?

4890

M. PIERRE TANGUAY :

Oh! bonne question, au secours!

4895

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes des chauffeurs dangereux!

4900

M. PIERRE TANGUAY :

Au secours! Je suis pas certain, mais je ne croirais pas. Mais je ne suis pas certain.

M. PIERRE LAFLAMME :

4905

Je pense qu'on peut répondre.

LE PRÉSIDENT :

4910

Oui, vous pouvez répondre ministère des Transports?

M. PIERRE LAFLAMME :

C'est certain que la commission scolaire peut aussi compléter.

4915

LE PRÉSIDENT :

Que la commission scolaire s'avance.

4920

M. JOCELYN BLONDIN :

Effectivement, s'il y a un terre-plein entre les deux, de l'autre côté ils ne sont pas obligés d'arrêter.

4925

LE PRÉSIDENT :

Ils ne sont pas obligés d'arrêter.

4930

M. JOCELYN BLONDIN :

Non.

LE PRÉSIDENT :

4935

Donc, ça veut dire, madame, probablement que l'information est confirmée, si on est en auto, pas obligé d'arrêter, la présence d'un terre-plein change le nom de la rue aussi.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

4940

Dernier commentaire.

LE PRÉSIDENT :

4945

Sous le bénéfice d'inventaire, s'il y a quelque chose, vous apporterez un complément, mais je vais le vérifier par un autre biais. Merci.

Oui?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

4950

En portant le chapeau de Comité des résidents de Saint-Jean-Bosco, monsieur Blondin tantôt parlait des scolaires, mais est-ce qu'on a fait une étude sur les impacts de la vie sociale des adolescents et des enfants des deux quartiers, Wright, Saint-Jean-Bosco, et autres.

4955

On parle ici des activités sociales, paroissiales, pastorales. Je chapeaute plusieurs chapeaux dans la communauté et puis il y a beaucoup de projets sur la table qui sont en phase de discussion, mais un boulevard comme ça, on ne voudrait pas que ça nous sépare entre le quartier Wright et Saint-Jean-Bosco.

4960 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais demander au représentant du ministère de la Santé, s'il vous plaît.
Oui, voulez-vous répondre, monsieur? Est-ce que vous avez étudié cette chose-là?

4965 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Non, on n'a pas fait d'étude d'impact sur la vie sociale. On s'est soucié d'avoir trois traverses: à Labelle, à Demontigny et à Saint-Joseph. On s'est soucié de la sécurité. Le concept qu'on a, on juge que c'est le concept qui maintient la vitesse la plus basse, le plus sécuritaire. Même, on regarde même pour une traverse souterraine. Mais au-delà de ça, on n'a pas fait d'étude d'impact sur la vie sociale.

4970 **LE PRÉSIDENT :**

4975 Bonjour!

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

4980 Louis-Marie Poissant.

LE PRÉSIDENT :

4985 Monsieur Poissant, ça, c'est une question qui est fort discutée, l'influence d'une route d'une certaine importance à l'intérieur d'un quartier urbain. Est-ce que dans les domaines des départements de santé publique, qui sont assez sensibles à toutes ces choses-là, est-ce que ce phénomène-là a été étudié, est-ce qu'il y a un effet psychosocial d'une route dans un tissu urbain donné?

4990 **M. LOUIS-MARIE POISSANT :**

Ça, je ne pourrais pas répondre si précisément que ça. Il n'y a pas...

LE PRÉSIDENT :

4995 Il n'y a pas d'articles récents publiés, par exemple, par les...

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

Il y en a peut-être, mais...

5000

LE PRÉSIDENT :

Pas à votre connaissance.

5005 **M. LOUIS-MARIE POISSANT :**

Moi, je ne les connais pas. Bon, je suis en santé environnementale. Je chapeaute aussi tout ce qui s'appelle santé publique en général, mais je ne suis pas le spécialiste de ce qu'on appelle dans notre jargon les inégalités sociales qui amènent des problèmes de santé.

5010

Ce que je peux dire, c'est que, au point de vue de Statistique Canada, c'est deux secteurs de dénombrement différent d'un côté ou de l'autre de Laramée, ce qui pourrait normalement permettre de faire des études, surtout les paramètres qui sont faits par Statistique Canada quand ils font leur recensement en 96.

5015

Par exemple, moi, j'ai un chiffre sur le revenu médian, qui est un peu plus élevé au nord de Laramée qu'au sud de Laramée.

LE PRÉSIDENT :

5020

Oui, mais ce n'est pas ce que madame cherche. Madame cherche le fait de rupture ou l'influence qu'un axe important de trafic peut créer dans le stress des communautés, dans leurs communications. Vous n'en avez pas.

5025 **M. LOUIS-MARIE POISSANT :**

Non. J'imagine qu'il y en a, parce que j'imagine que c'est lié.

LE PRÉSIDENT :

5030

Si vous le trouvez dans la littérature publiée à l'intérieur du cadre de la santé environnementale, puisqu'il y a une revue qui est publiée périodiquement, vous nous le donnerez, s'il vous plaît. Ça va?

5035 **M. LOUIS-MARIE POISSANT :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

5040

Merci. Merci, madame.

Alors, si vous êtes d'accord, on va lever le camp. J'espère que vous allez dormir mieux et que vous allez dormir tout court.

5045

Merci à chacun, chacune. On se retrouve à 14 h, demain après-midi, pour le questionnement général. Et demain soir, j'aurai une session sur le bruit. Alors, donc, on reprendra la question du bruit dans sa dimension scientifique et psychologique.

5050

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

5055

ET, J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.