

**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 6**

Séance tenue le 22 mars 2001, à 14 h  
Église Saint-Jean-Bosco  
20, rue Booth  
Hull

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 22 MARS 2001 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	3
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
STÉPHANE RENAUD .....	17
ROLAND JOUBERT .....	25
MADELEINE DESLOGES.....	33
REPRISE DE LA SÉANCE .....	43
JEANINE BÉDARD.....	45
MARIO DESBIENS .....	56
JACQUES LACASSE .....	89
HERVÉ ST-AMOUR .....	98
CHARLES MASSE .....	102

**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. Re-bonjour à chacun, chacune d'entre vous.

10 En commençant cette session, je vais d'abord identifier la présence de monsieur Lemieux, d'Environnement Canada; vous êtes venu de Mont-Joli, monsieur Lemieux?

**M. SERGE LEMIEUX :**

Non, pas Mont-Joli, Québec.

15 **LE PRÉSIDENT :**

Québec! Ah, bien c'est tout proche, c'est juste à côté.

20 Alors, pour commencer d'abord j'aimerais faire le point sur les documents demandés dans les différents ministères. On avait demandé à Environnement Canada *Politique de protection des milieux humides*; est-ce que le document a été déposé?

**M. SERGE LEMIEUX :**

25 Oui, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

30 Merci. Au ministère des Transports, on avait demandé les données sur les déboisements relatifs à la construction des bretelles, la proportion, la ventilation de la proportion de déboisement?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

35 Oui, monsieur le président, effectivement c'est déposé, ça représente une superficie de 1.3 hectare. On a déposé aussi les coûts, selon les trois options, avec la partie dans le parc et la partie urbaine, là.

40 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

45 Ça, c'est déposé. L'étude de circulation dont on a discuté hier, bien, ça, ça va être traité avant le 24 avril, ça peut nécessiter quelques semaines, sur la promenade du Lac-des-Fées entre l'axe McConnell et le boulevard Saint-Raymond. Même, on me dit entre Alexandre-Taché et Saint-Raymond, c'est encore plus... ça inclut la partie sud, autrement dit.

50 Au niveau des communiqués, il avait été demandé, il y avait trois dates qui avaient été soulignées.

**LE PRÉSIDENT :**

55 Oui, c'est vrai.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

60 Mais il y a seulement un communiqué qui a été émis, celui du 17 juin, c'est lors de la visite du ministre Chevrette ici, dans la région. À ces autres dates-là, il n'y a pas eu de communiqué; il y a eu des articles de journaux, mais il n'y a pas eu de communiqués.

65 On a déposé aussi la brochure, la petite brochure qui s'intitule *Mieux s'entendre avec le bruit routier*.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

70 **M. PIERRE LAFLAMME :**

75 Et puis au niveau du transport de matières dangereuses, il existe, dans le Code de la sécurité routière, alors on a déposé ce petit chapitre-là, au niveau du Code de la sécurité routière, en ce qui concerne la circulation dans les tunnels de la région de Québec, les seuls endroits au Québec où il est interdit de circuler, de transporter des matières dangereuses, ces endroits-là sont définis dans le Code de la sécurité routière. Je peux vous lire l'article, là, c'est quelques lignes :

80 *Il est interdit de circuler dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, dans les sections en tunnel de l'autoroute Ville-Marie, dans le pont-tunnel Joseph-Samson ou dans la partie de la voie d'accès au tunnel Melocheville, qui est parallèle à la voie réservée aux véhicules transportant des matières dangereuses.*

85 Ailleurs, il n'y en a pas. Lorsque c'est interdit pour le transport des matières dangereuses, ça doit être indiqué dans le Code de la sécurité routière. Ailleurs, c'est la carte montrant le réseau de camionnage, c'est une carte provinciale, j'en ai seulement une copie au bureau. Mais ce qui est indiqué en rouge, ça concerne principalement ce que j'ai dit, soit au

90 niveau capacité structurale des ponts et des viaducs ou capacité des fondations ou, exemple, la géométrie de la route qui est très sinueuse ou avec des pentes très accentuées ou, des fois, lorsqu'il y a deux axes, bien à ce moment-là, bien peut-être qu'on veut en protéger un, ou capacité structurale, mais c'est seulement ça, c'est...

95 Et puis ça se situe sur le réseau on peut dire collecteur, principalement, parce qu'on a le réseau national, le réseau régional et le réseau collecteur, principalement sur le réseau collecteur et des petites routes.

**LE PRÉSIDENT :**

100 Environnement Canada, monsieur Lemieux...

105 Je reviendrai sur une autre question résiduaire, là. Un instant, je retourne au ministère des Transports, il y a un autre document que je voudrais vous demander. Je me suis aperçu que vous aviez publié un document qui s'appelle *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense*. Ça me semble un document très considérable. Je n'ai pas besoin d'avoir tout le document, je pense que le document fait 170 pages, à 15 copies, ça serait l'idéal. Si vous ne pouvez pas, donnez-moi au moins les sections 5.2.3 du document, qui fait 6-7 pages sur le bruit et l'aspect socio-économique.

110 Alors, le document dans son ensemble, vous le connaissez sans doute, c'est *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense X Revue et analyse de la littérature X Rapport final*, c'est publié par la Direction de l'île de Montréal, du ministère des Transports. Ça vous convient?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

115 Oui, oui, ça convient.

**LE PRÉSIDENT :**

120 Idéalement tout le document, sinon au minimum la section 5.2.3.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

125 Très bien, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

130 Alors, je vais à Environnement Canada pour vous poser un certain nombre de questions qui sont restées flottantes dans l'assemblée. Comme il y a déjà sept personnes d'inscrites aujourd'hui, j'ai l'impression que vous allez en recevoir d'autres ou les voir revenir sous d'autres

aspects. Est-ce qu'Environnement Canada doit donner des autorisations dans le cadre du projet sous examen?

135 **M. SERGE LEMIEUX :**

Non, monsieur le président. Environnement Canada, dans le cadre de la Politique d'évaluation environnementale fédérale, n'est qu'un aviseur auprès de ses clients qui sont les ministères et agences fédérales qui prennent des décisions, en l'occurrence la Commission de la capitale nationale et puis Transports Canada et Pêches et Océans.

140

**LE PRÉSIDENT :**

Mais sur un certain nombre de juridictions qui sont les vôtres, je pense aux espèces en péril sur les terres humides, vous n'avez pas d'autorisation à donner?

145

**M. SERGE LEMIEUX :**

Aucune autorisation, ce ne sont que des recommandations qu'on fait.

150

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous êtes certain qu'il n'y a aucune recommandation...

155 **M. SERGE LEMIEUX :**

Il n'y a aucune autorisation.

**LE PRÉSIDENT :**

160

Autorisation. Super! Dites-moi, qu'arrive-t-il, vous avez des paroles assez sévères dans votre commentaire sur l'avis de recevabilité à propos de la Stratégie canadienne de biodiversité, avec des paroles assez fortes sur ce qu'on peut appeler aucune perte nette de fonction, par exemple. Qu'est-ce que ça signifie ça, un terme comme celui-là.

165

**M. SERGE LEMIEUX :**

170 Oui, bien ce sont des paroles, les paroles auxquelles vous faites allusion probablement, sont effectivement tirées du texte même de ces documents-là.

**LE PRÉSIDENT :**

175 Mais ils sont dans votre lettre aussi.

**M. SERGE LEMIEUX :**

Ils sont dans la lettre, oui, effectivement.

180 **LE PRÉSIDENT :**

Dans les notes, là.

**M. SERGE LEMIEUX :**

185 Effectivement. Alors, oui, c'est ça, c'est qu'il y a, en fait Environnement Canada, dans ce dossier-là, il y a deux grands enjeux qui nous préoccupent, il y a effectivement les espèces menacées qui sont couvertes, si on veut, dont on tire le mandat par la Stratégie canadienne de biodiversité qui est la réponse du Canada, finalement, à la Convention sur la diversité  
190 biologique, qui est une convention internationale, à laquelle le Canada a adhéré.

Et l'autre enjeu qui nous préoccupe beaucoup aussi...

**LE PRÉSIDENT :**

195 La liste des espèces en danger, ça c'est une liste qui est officielle, qui est publiée?

**M. SERGE LEMIEUX :**

200 Oui, mais il y a plusieurs listes, il faut savoir qu'il y a plusieurs listes. Il y a une liste...

**LE PRÉSIDENT :**

205 Il y a plusieurs catégories de...

**M. SERGE LEMIEUX :**

210 C'est ça, il y a une liste québécoise puis il y a une liste fédérale, ce ne sont pas les mêmes espèces toujours qui sont sur ces listes-là. Mais la Stratégie canadienne de la biodiversité, comme la Convention sur la biodiversité, reconnaît toutes les listes, finalement.

215 Alors, ce que je disais, donc, pour ce qui est de la Stratégie canadienne de la biodiversité, c'est donc de cette stratégie-là dont on tire notre mandat pour conseiller nos clients.

Maintenant, l'autre enjeu qui est très important pour nous aussi, ce sont les terres humides et les terres humides, évidemment, sont couvertes par ce qu'on appelle la *Politique fédérale sur la conservation des terres humides*. Ça, c'est une politique qui date d'à peu près 220 1994 et c'est une politique qui s'adresse surtout, encore là, aux ministères ou agences fédérales qui ont à prendre des décisions qui vont affecter les terres humides, et cette politique-là, elle, elle est beaucoup plus exigeante dans des situations où on a affaire à des terres fédérales, ce qui est le cas dans ce projet-là.

225 Et dans ce cas précis-là, la politique exige le respect d'aucune perte nette de fonction, exactement comme la *Loi sur les pêches et l'habitat du poisson*.

**LE PRÉSIDENT :**

230 Oui, où il n'y a aucune perte nette d'habitat.

**M. SERGE LEMIEUX :**

Aucune perte nette de fonction, c'est ça.

235 **LE PRÉSIDENT :**

Bien. Pour ce qui est de la cartographie, comme des zones inondables, comment se fait le rapport entre vous et Québec là-dessus? La cartographie des zones inondables relève du Québec?

240 **M. SERGE LEMIEUX :**

245 Oui, mais disons que je ne suis pas la personne idéale pour répondre à cette question-là, mais j'en sais quand même assez pour vous donner un premier aperçu. Je pourrais vous donner des détails supplémentaires si vous en avez besoin.

250 Bon, ça, la cartographie des plaines inondables, c'est un programme fédéral-provincial à l'origine, un programme qui visait à cartographier les zones inondables de certaines rivières, de façon à empêcher qu'il y ait des constructions dans ces zones-là puis qu'il y ait, après ça, des réclamations en dommages, et...

**LE PRÉSIDENT :**

Ce qui est bien connu!

255

**M. SERGE LEMIEUX :**

Voilà! Et ce qui arrive maintenant, c'est que le fédéral a manifesté son intention de se retirer du programme, puis à la demande aussi, je pense, du gouvernement du Québec. Et si je ne m'abuse, dès le 1er avril ou sous peu, le fédéral ne sera plus impliqué du tout dans ce programme-là, ça va être uniquement le gouvernement du Québec qui va prendre les décisions dans le programme.

260

**LE PRÉSIDENT :**

Le programme serait comme délégué complètement.

265

**M. SERGE LEMIEUX :**

Oui, complètement délégué au Québec.

270

**LE PRÉSIDENT :**

À propos de l'avifaune, il y a une chose qui a été assez débattue, c'est le fameux épervier de Cooper qui nidifie à un certain endroit et on se dit : il va se renidifier ailleurs. Quelles sont les considérations de l'expérience que vous avez à ce niveau-là sur la capacité de ces espèces-là de se reloger si on intervient sur leur milieu.

275

**M. SERGE LEMIEUX :**

Bon, ça, c'est une excellente question. Chez les oiseaux, souvent même chez les oiseaux de proie en particulier, les oiseaux ont tendance à revenir nicher dans le même nid. Ils vont souvent utiliser le même nid, plusieurs années d'affilée.

280

C'est certain que ce qui fait qu'un oiseau choisit, comme l'épervier de Cooper va choisir d'installer son nid à un endroit particulier, il y a à peu près personne qui le sait. Il a ses critères, puis il a décidé d'aller là. Mais ce qu'on sait, par contre, c'est que souvent, pour des espèces comme ça, lorsqu'on les déplace, lorsqu'on détruit leur habitat, elles ne reviennent pas, tout simplement, pour la simple raison qu'elles ne trouvent peut-être pas nécessairement dans les parages à côté les mêmes conditions favorables qu'elles recherchaient, puis qu'elles trouvaient auparavant. Ce sont des espèces quand même très sélectives dans leurs habitats et ce sont des espèces qui ont de très grand territoires aussi, comparativement aux autres oiseaux.

285

290

295 Alors, ça peut avoir des territoires pouvant avoir des diamètres assez importants, genre un quart, un demi-kilomètre parfois et même plus. Alors, c'est bien évident que ces prédateurs-là qui ont besoin de proies, donc ont besoin d'un plus grand territoire...

**LE PRÉSIDENT :**

300 Bien sûr.

**M. SERGE LEMIEUX :**

305 ... pour trouver leurs proies et à partir du moment où on détruit leur habitat et leur nid, ça peut facilement ne plus convenir à l'espèce.

310 Et dans le cas d'espèce menacée comme ça, sur des terres fédérales qui ont une certaine vocation, entre guillemets, de conservation là, je pense que la Capitale nationale vous a expliqué un peu, là, quelle était la vocation réelle du parc, je pense qu'il faut faire vraiment tous les efforts possibles pour éviter la destruction d'un habitat d'espèce menacée comme celle-là.

315 Je vous donnerais juste une précision: l'épervier de Cooper est désignée espèce menacée dans à peu près 50 % des États du nord-est des États-Unis. La population est vraiment en régression aux États-Unis, vers le nord. Alors d'ici une décennie peut-être, ou deux, le Canada, puis l'est du Canada, en fait, va être à peu près le seul territoire de nidification de l'espèce et ça va toujours en se rétrécissant.

320 Alors, les responsabilités du Canada en vertu de la Convention sur les oiseaux migrateurs, les responsabilités du Canada vis-à-vis les États-Unis et autres pays qui peuvent partager cette ressource-là vont être de plus en plus grandes.

**LE PRÉSIDENT :**

325 Est-ce que cette considération-là vous amène à des divergences d'opinion sur le choix des variantes, par exemple?

**M. SERGE LEMIEUX :**

330 Bien, en fait, les recommandations qu'on fait, c'est des recommandations standards dans des situations comme celles-là. Dès qu'on a un projet où on se retrouve en présence d'espèces menacées, et puis surtout dans une aussi grande diversité, on parle là d'une espèce de flore désignée, neuf espèces susceptibles d'être désignées, une espèce, l'épervier de Cooper qui est sur la liste du Québec, une possibilité de nidification du petit blongios qui est sur  
335 la liste fédérale cette fois-là, décidément sur un aussi petit tronçon, ça nous amène à inviter puis à inciter fortement les décideurs fédéraux à revoir le tracé.

340 Je pense qu'il faut réaliser aussi que la *Loi canadienne sur l'évaluation  
environnementale*, la loi le dit très bien, c'est une loi, c'est un processus qui doit être appliqué  
au tout début de la planification d'un projet, c'est un outil de planification et non un bilan de ce  
qu'on va perdre.

345 Alors, dans le cas du parc de la Gatineau, si on veut que l'évaluation environnementale  
fédérale soit un outil de planification, bien, il faut aller regarder dans une certaine bande, dans  
un certain corridor, il faut aller regarder quelles sont les ressources qu'on retrouve là puis, après  
ça, bien identifier le tracé de moindre impact.

350 Ça ne veut pas dire qu'on n'acceptera pas un tracé où il y a encore des espèces  
menacées. Tout ce qu'on veut dire, c'est qu'il faut essayer de choisir un tracé de moindre  
impact et être certain qu'on a pris le tracé de moindre impact.

**LE PRÉSIDENT :**

355 J'imagine qu'il y a des gens qui vont vous poser des questions...

**M. SERGE LEMIEUX :**

Oui.

360 **LE PRÉSIDENT :**

... cet après-midi, alors on n'attendra pas trop.

365 Je reviens au ministère des Transports; hier soir, on a eu une petite... pas une petite,  
une confusion certaine à propos de l'échéancier dans le temps de la construction d'éventuels  
carrefours giratoires, phasage. Alors, dans le phasage, si vous voulez faire une mise au point  
là-dessus, monsieur Laflamme, vous êtes bienvenu.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

370 Oui, bien pour préciser, techniquement il serait possible de construire le carrefour  
giratoire à l'intersection Montcalm dans un délai de 6 à 7 ans. Techniquement, au niveau  
fonctionnement de la circulation, tout ça, ce serait possible. L'intersection avec feux pourrait  
fonctionner et assurer une fluidité, un niveau de fluidité acceptable.

375 **LE PRÉSIDENT :**

380 Est-ce que ça veut dire, ça, quand vous dites le phasage dans le temps,  
techniquement, est-ce que ça veut dire qu'il pourrait, au départ, y en avoir un et trois traverses  
traditionnelles, puis après ça un deuxième, puis après ça un troisième, ou en commençant

directement que par des traverses traditionnelles et, ensuite, son remplacement entièrement par des...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

385

Techniquement, si on peut dire, lorsqu'on a fait nos études de circulation et nos simulations, l'intersection Montcalm pourrait fonctionner tout en conservant le feu. Cependant, le ministère des Transports tient à préciser que pour la construction de l'axe McConnell X Laramée, il va réaliser l'implantation des carrefours giratoires au moment de la construction et non attendre un délai de 6 ou 7 ans, et non attendre le délai technique. Ce n'est pas ça que le Ministère veut, il veut l'implanter au tout début de la construction, de sorte que lorsque l'axe sera ouvert à la circulation, les quatre carrefours giratoires seront opérationnels.

390

**LE PRÉSIDENT :**

395

Très bien. Juste vérifier le délai de parcours X si on regarde dans la partie urbaine, il y a 1,2 kilomètre à peu près sur l'axe Laramée X le délai de parcours avec une solution dite traditionnelle, appelons-le les croisements avec des lumières, et quelle est la différence de délai de parcours prévu, prédit, pardon, par vos simulations avec des feux traditionnels et le délai de parcours avec la fluidité plus grande permise par les carrefours giratoires.

400

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Oui, ça a été établi dans les études, monsieur Belovski va vous donner la différence en temps du délai de parcours.

405

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

410

**M. JORDAN BELOVSKI :**

En effet, tout le monde peut le consulter dans... mon Dieu, je n'ai pas la référence...

415

**LE PRÉSIDENT :**

On l'a vu, c'est juste que je voulais comprendre, pour ne pas faire d'erreur d'interprétation là-dessus, voyez-vous.

420

**M. JORDAN BELOVSKI :**

C'est l'étude de faisabilité des giratoires du 15 juin 2000...

425

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

430

... mais sur ma copie, je n'ai pas la référence à vous donner, mais disons le tableau 2.3...

**LE PRÉSIDENT :**

435

Oui?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

440

... vous avez la première partie en haut, c'est l'heure de pointe du matin, la partie en bas, l'heure de pointe du soir, et les dernières lignes de ce tableau-là vous donnent les vitesses moyennes de temps de parcours sur l'axe principal, dans les heures de pointe.

**LE PRÉSIDENT :**

445

Et ce sont lesquelles?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

450

Alors, avec les intersections avec feux de circulation, vous avez dans les deux directions, quand même, parce que l'heure de pointe dans une direction le matin, parce que c'est le matin et le soir, alors le matin en direction est, c'est 2 minutes et 30 secondes.

**LE PRÉSIDENT :**

455

2 minutes 30 secondes.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

460 Et pour le carrefour giratoire, c'est 1 minute et 41 seconde.

**LE PRÉSIDENT :**

Correct.

465

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Et dans la direction hors pointe, c'est 2 minutes et 23 secondes...

470

**LE PRÉSIDENT :**

2 minutes 23.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

475

... et pour le giratoire, c'est 1 minute et 51 secondes.

**LE PRÉSIDENT :**

480

Quoi?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

1 minute et 51 secondes.

485

**LE PRÉSIDENT :**

Et c'est plus long?

490

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Non, 2 minutes et 23 pour les feux.

**LE PRÉSIDENT :**

495

Non, non, c'est plus long, en pointe il est à 1 minute 41 secondes...

**M. JORDAN BELOVSKI :**

500

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

505

... et puis hors pointe, il est à 1 minute 51? Là, il me semble qu'il y a une incohérence, je ne veux pas vous... ça m'apparaît difficile à...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

510

De toute façon, on va l'examiner, puis c'est vrai...

**LE PRÉSIDENT :**

515

Si vous pouvez me donner, parce qu'a priori, je ne vois pas comment ça peut aller plus vite le matin en période de pointe qu'en temps de fluidité ordinaire.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

520

Ah! Moi, je dirais que c'est possible, on peut le vérifier, mais c'est tout à fait possible avec le giratoire, à cause du fait que le véhicule sur l'axe principal, s'il y a quand même des mouvements sur les rues transversales plus importantes, il cède, n'est-ce pas, c'est celui-là qui est dans l'anneau qui a la priorité.

**LE PRÉSIDENT :**

525

Je ne veux pas en discuter, je ne suis pas un expert du tout, mais voulez-vous revérifier...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

530

Oui, on va...

**LE PRÉSIDENT :**

535

... il n'y a rien de pire que de marcher sur de fausses données. Alors ce soir à 7 h, vous me faites le point là-dessus, si vous pouvez.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

540

Ce soir, non, ce soir on ne peut pas, je dois le vérifier avec les données du logiciel que je n'ai pas ici.

**LE PRÉSIDENT :**

545

Oui, mais alors...

**M. JORDAN BELOVSKI :**

550

Ça ce sont les sorties du logiciel.

**LE PRÉSIDENT :**

555

... vous me le ferez par...

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Absolument.

560

**M. PIERRE LAFLAMME :**

On va le déposer.

**LE PRÉSIDENT :**

565

Par courrier, puis on va le déposer.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

570

C'est bien, merci.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

575

Pas de problème.

**LE PRÉSIDENT :**

580

Merci. Parce que ça, c'est le genre de choses qu'on peut glisser si on n'a pas des données qui sont exactes. Bien.

Alors, j'ai six personnes en attente, je vais vous dire un peu le cadre de la journée. Donc, cet après-midi on garde questionnement général.

585 Monsieur Poissant, vous avez quelque chose à déposer? C'est correct, vous êtes une personne ressources au service de la Commission, alors je vous ai demandé de lever la main quand je ne vous voyais pas, ça fait que c'est correct. Alors, madame et monsieur, oui?

**Me LOUIS-MARIE POISSANT :**

590 Deux documents assez différents là. Vu qu'hier c'était sur la sécurité, le ministère des Transports a un projet de *Politique de sécurité dans les transport* sur le volet routier, et ce que je dépose, c'est l'avis de l'Institut national de la santé publique du Québec, sur ce projet de *Politique de sécurité dans les transports*.

595 **LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas un document préliminaire, là, c'est un document officiel?

**Me LOUIS-MARIE POISSANT :**

600 Non, c'est un avis, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

605 C'est un avis. Très bien, merci.  
Madame?

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

610 De mon côté, je vais déposer les statistiques sur les taux de mortalité en Outaouais entre 89 et 93, reliées aux accidents.

**LE PRÉSIDENT :**

615 C'est vrai, vous me l'aviez promis, je l'avais oublié. Alors, merci.

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

620 Qui ont impliqué des piétons.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci bien.

625

**M. MICHEL MAILHOT :**

Monsieur le président?

630

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur?

**M. MICHEL MAILHOT :**

635

Moi aussi j'ai déposé, en fait comme vous me l'aviez demandé, les transparents...

**LE PRÉSIDENT :**

640

Oui.

**M. MICHEL MAILHOT :**

645

... que j'avais présentés sur l'analyse de bruit. Aussi, dans mes réflexions cette nuit, j'ai...

**LE PRÉSIDENT :**

650

Vous étiez supposé dormir la nuit passée, monsieur!

**M. MICHEL MAILHOT :**

655

Oui, mais vous m'avez stressé en me demandant si j'avais déjà vu quelque chose sur les aspects économiques, là, et j'ai effectivement trouvé un document, un extrait d'un document qui s'intitule *Effets du bruit de circulation automobile X Données psychologiques, physiologiques et économiques* de l'Institut de recherche des transports français, une note d'information, que j'ai déposé le bout, l'extrait qui parlait effectivement de ça.

660

Comme vous l'avez mentionné, il y en avait un du ministère des Transports que vous avez...

**LE PRÉSIDENT :**

665 Oui, que j'ai demandé. Très bien, merci.

Alors, donc, cet après-midi nous allons continuer l'interrogation ouverte des personnes qui sont inscrites. Ce soir, à 7 h, on aura la discussion plus approfondie sur la question du bruit, donc comment le ministère des Transports a étudié la question du bruit, quelles sont les  
670 controverses qui sont ouvertes autour de ça et ensuite, vous pourrez intervenir sur cette question du bruit.

Quand on aura fait suffisamment le tour de la question, il restera une petite partie d'audience, selon le temps et la volonté des gens qui voudraient encore en plus s'inscrire, nous  
675 terminerons l'audience ce soir. Alors ce que je ferai, c'est s'il y a eu des questions résiduelles que vous vouliez poser, qui n'auraient pas pu être posées, je recevrai vos questions et nous nous assurerons d'obtenir des différentes ressources disponibles du ministère des Transports ou des ministères concernés, d'obtenir réponses écrites, qui fera partie de la documentation de l'audience, pour que nous puissions fermer cette première partie à la fin de l'audience ce soir.

680 Alors, donc, six personnes jusqu'à maintenant sont inscrites. Monsieur Stéphane Renaud, s'il vous plaît.

685 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Oui, c'est sur la question du son, j'aimerais parler au ministre de Transports Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

690 Oui? Vous remarquez que sur le bruit, on en a parlé hier après-midi, on a eu un début d'exposé et on revient ce soir à 7 h.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

695 Oui, moi j'ai juste une question.

**LE PRÉSIDENT :**

700 Alors, formulez votre question, puis je la garderai en réserve pour ce soir. Correct?

**M. STÉPHANE RENAUD :**

705 Bien, j'ai vu qu'on en a parlé hier, justement, j'étais là à la démonstration de la nature physique du son. J'ai entendu le mot que Pierre Laflamme a dit, c'était genre prise d'écoute à 4 mètres en milieu de rue, phénomène \* peak +, que moi je traduirais par crête.

**LE PRÉSIDENT :**

710

Oui.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

715 J'ai vu la formule simple d'addition de puissances sur l'acétate sur rétroprojecteur. Sur le coup, quand j'ai vu que la division des distances au carré n'y figurait pas, ni les fréquences, j'étais entièrement d'accord avec l'énoncé que vous avez dit que c'était d'une simplicité, jusqu'à ce que vous dites que le public n'aurait probablement pas la capacité de comprendre les formules, moi que je considère simples du secondaire 5. Ma question...

720

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, vous avez un bon secondaire 5 fort!

725

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Oui, exactement!

**LE PRÉSIDENT :**

730

Parce que moi, c'est...

**M. STÉPHANE RENAUD :**

735

Ça dépend des options.

**LE PRÉSIDENT :**

Et ça dépend du temps où on les a faites, aussi.

740

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Oui, je sais que vous avez pris le cours classique, ce n'était pas la même chose. Ma question : pouvez-vous calibrer la plage à fréquence entre 16 et 225 hertz pour l'installation d'un

745 micro à 4 mètres du camion, qui passerait sur le step, là, de la marche, dont l'intérieur de la boîte serait vide, à 50 kilomètres à l'heure, O.K.

Le faire avec un camion de 10 roues, boîte ouverte vers le haut en métal; là, je répète bien une plage de fréquence de prise d'écoute entre 16 et 225 hertz, à 4 mètres comme  
750 référence, avec un micro de laboratoire de l'Allemagne si possible, ne pas cacher le bout avec de la mousse.

Ne pas se servir de la plage RMS qui atténue la moyenne de la puissance par une pirouette mathématique relative d'un calcul que je considère relativement mental, d'un point de  
755 vue.

Je tiens à vous souligner, si vous avez un résultat de 65 décibels par rapport à 55, c'est 10 fois plus fort, comme Transports Québec l'a mentionné; si c'est 75 décibels, c'est 100 fois la puissance; si c'est 85, c'est 1000 fois la puissance et 95, 10 000 fois...  
760

**LE PRÉSIDENT :**

10 000 fois.

765 **M. STÉPHANE RENAUD :**

... et etc., etc., etc.

**LE PRÉSIDENT :**

770 Oui, c'est du logarithme, ça, je comprends la formule logarithmique, là, mais le début...

**M. STÉPHANE RENAUD :**

775 Oui, mais je pose seulement la question si ça serait possible...

**LE PRÉSIDENT :**

780 Pouvez-vous me déposer votre question, parce que, moi, je ne suis pas capable de la comprendre.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

785 O.K., c'est simple. J'ai cru comprendre que vous avez, par rapport à votre milieu, vous avez mentionné résidentiel, que votre autoroute est à 1 kilomètre ou quoi que ce soit, peut-être si vous aviez ce genre de calculs-là, vous pourriez mieux comprendre la notion de décibels.

**LE PRÉSIDENT :**

790

Bon, pour ce qui est de la notion de décibels, je demanderai ce soir aux experts de m'expliquer la notion de décibels.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

795

Exactement, mais moi, je vous mentionne qu'il y a les concepts de RMS...

**LE PRÉSIDENT :**

800

Oui.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

805

... mais si vous... la perception humaine, l'oreille peut percevoir, on dit entre 20 et 225 hertz, mais c'est sûr que c'est... on parle de... moi, je sais qu'en pratique, c'est entre 16 et 18 700 quand tu as une oreille vierge, de naissance, ou le domaine du son sonore commercial dans les magasins, on parle de 20 à 20 000.

810

Mais c'est ça, moi, je me contenterais juste de mesurer la puissance d'un camion dont le boîtier, la charge serait vide, qui passerait sur, exemple là un obstacle de saut, la rampe à piétons, puis je ne demanderais pas d'avoir plus que 50 kilomètres à l'heure pour vous donner une idée relative. Là, s'il y avait des calculs possibles, le Ministère, pour ce genre de démonstration-là, qui pourraient peut-être vous donner un nouvel aperçu de c'est quoi la puissance décibel.

815

**LE PRÉSIDENT :**

820

Vous, vous voulez une espèce de calcul a priori qui dit: n'importe quel camion va donner tel, tel bruit, à partir du calcul de son déplacement.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

825

Moi, ce que j'essaie de vous expliquer, c'est que les normes gouvernementales sont basées sur RMS.

**LE PRÉSIDENT :**

830

Oui.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

835 Mais moi, je vous parle en pratique, si vous... on a presque eu une démonstration hier d'une comparaison que ça se fusionnait presque avec le chant des oiseaux. Moi je fais juste vous faire remarquer que j'ai quand même eu des notions de puissance et de science simple, puis on peut parler aussi de calculs en termes de distance au carré, en termes...

**LE PRÉSIDENT :**

840 Oui, bien sûr.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

845 ... de \* peak + de fréquence, puis que tout ça peut être mathématiquement relativement simplifié avec une plage de moyenne, puis que là, moi, c'est ça, je déplace la moyenne de la plage vers des fréquences qui pourraient donner des chocs assez impressionnants pour des piétons. C'est seulement pour vous donner une nouvelle perception relative du son que je vous demande cette question-là.

**LE PRÉSIDENT :**

850 On va la recevoir.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

855 Ma deuxième question, là c'est sûr qu'on aurait probablement pu prévoir que je cherchais Santé et Bien-être Canada ou Transports Canada, mais je vais reposer encore une question à Transports Québec, par rapport à une question que j'ai demandée hier. On parlait de système de lumières ou un ajustement du fait que les aveugles pouvaient traverser.

860 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, oui.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

865 Bien moi, je faisais juste mentionner qu'au 325, rue Laramée, ils ne sont pas là les aveugles, ils sont sur la rue Saint-Raymond.

**LE PRÉSIDENT :**

870 Oui.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

875            Puis aussi comme peut-être ma dernière intervention en cet exercice du BAPE cette  
semaine, ce serait... je ne sais pas, j'ai vu comme une forme d'hésitation hier que vous, André,  
vous avez...

**LE PRÉSIDENT :**

880

Monsieur le président.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

885

Oui, monsieur le président, excusez-moi.

**LE PRÉSIDENT :**

890

Non, non, ça va.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

895

Hier, vous avez, quand j'ai mentionné si vous étiez au courant de l'existence du 325,  
Laramée, vous avez cru dire que oui. Moi, personnellement, hier je n'ai jamais contacté le  
directeur Jean-Pierre Blais, le directeur du Centre de réhabilitation La Ressource, hier c'était la  
première fois que j'allais physiquement observer les lieux, mais je tiens juste à savoir comme  
information, c'est ça ma question: est-ce que les membres du BAPE et Transports Québec ont  
déjà eu une concertation avec eux, face à la problématique de l'axe McConnell X Laramée.

900

**LE PRÉSIDENT :**

Bon. On va s'entendre, là. Le ministère des Transports, lui, il fait l'étude, c'est lui qui a  
à faire la consultation, et ils nous ont dit qu'ils avaient rencontré ces gens-là à un certain  
moment.

905

**M. STÉPHANE RENAUD :**

C'est ça.

910

**LE PRÉSIDENT :**

915 Le BAPE, lui, il vient d'entrer dans le dossier, tout ce qu'il fait, il fait l'examen public avec vous du projet. Quand je vous ai dit que je savais où c'était, nous avons marché, nous, à pied sur la rue Laramée pour comprendre de quoi on parlait.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

920 Vous n'avez jamais rencontré...

**LE PRÉSIDENT :**

Et c'est tout. Jamais, on n'aurait pas le droit de le faire.

925 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Vous n'avez jamais rencontré Jean-Pierre Blais, le directeur?

**LE PRÉSIDENT :**

930 Non, notre Commission n'a jamais... La seule chose qu'il y a eu, c'est que nos agents d'information ont été informés de la possibilité que des personnes handicapées puissent venir et dans la location de la salle ici, on s'est assuré qu'il y avait un accès possible si jamais les gens venaient.

935

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Est-ce que...

940 **LE PRÉSIDENT :**

Il n'y a pas eu d'autres contacts.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

945

Vous, dans les procédures du BAPE, est-ce que c'est normal de marcher en avance le long du projet vérifier les maisons que vous...

**LE PRÉSIDENT :**

950

Nous faisons ça toujours, parce que n'importe... personne ne nous a guidé pour ça, le promoteur ne nous a pas accompagnés, nous sommes allés voir de nous-mêmes...

**M. STÉPHANE RENAUD :**

955

O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

960

... on a regardé les cartes, puis on a regardé ça de quoi ça a l'air.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

965

Bien, moi je vous remercie beaucoup parce que, comme vous pouvez le savoir, on entend souvent plusieurs ouï-dire...

**LE PRÉSIDENT :**

970

Mais, oui!

**M. STÉPHANE RENAUD :**

975

... qu'il y a dans la synchronicité des fois des événements, la confusion peut facilement s'installer dans nos imaginations.

**LE PRÉSIDENT :**

980

Et c'est très important, et si jamais vous voulez comprendre comment on fonctionne, vous allez à l'arrière, il y a un code d'éthique qui guide les conduites du BAPE.

**M. STÉPHANE RENAUD :**

985

Comme vous pouvez le voir, c'est exactement ça que j'ai voulu vérifier. Je vous remercie beaucoup, monsieur le directeur.

**LE PRÉSIDENT :**

990

Et c'est bien correct, bravo!

**M. STÉPHANE RENAUD :**

Merci.

995 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Renaud. Monsieur Roland Joubert, s'il vous plaît. Alors, vous changez de métier?

1000 **M. ROLAND JOUBERT :**

Je change de chapeau.

1005 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour.

**M. ROLAND JOUBERT :**

1010 Alors, je suis le vice-président de la corporation à Action-Quartier. Action-Quartier, c'est une corporation qui regroupe les trois paroisses, c'est-à-dire Saint-Joseph, Saint-Jean-Bosco, Saint-Benoît. Je pense que c'est à peu près le secteur qui vous concerne.

1015 Alors, sont composés au conseil d'administration les représentants du CPP et les représentants de Fabrique. Bien entendu, nous autres...

**LE PRÉSIDENT :**

Juste pour l'information, le CPP c'est le?

1020

**M. ROLAND JOUBERT :**

C'est le Conseil de pastorale paroissiale.

1025 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà!

**M. ROLAND JOUBERT :**

1030

Ça remplace un peu les genres d'anciens curés qu'on avait.

**LE PRÉSIDENT :**

1035

Oui, mais c'est parce que vous comprenez, il y a tellement de sigles de ministères, que les gens pourraient penser que c'est un organisme fédéral ou provincial, alors on sait de quoi il s'agit.

1040

**M. ROLAND JOUBERT :**

Très bien, monsieur le président. Alors, je voulais profiter justement de l'occasion pour remercier la présidence et les commissaires pour votre tolérance et votre patience, et j'espère qu'il vous en reste deux doigts.

1045

Nous autres, ce qu'on est concerné surtout, c'était avec le tissu social, c'est-à-dire l'influence que la route Laramée X McConnell va avoir dans le secteur. Bien entendu, c'est difficile de se faire une idée quand on arrive comme ça puis on dit : bon, qui sont ces gens-là, quel genre de personne. En fin de compte, nous autres, on est à grosse teneur de résidentiel ou résidentiel locatif. Il y a quelques commerces, mais pas de gros commerces comme tels, par rapport à une banlieue de Montréal où t'as des clubs puis beaucoup de commerces, des restaurants, etc.

1050

1055

Alors, c'est à grande portion, donc c'est beaucoup dérangeant, c'est-à-dire qu'on essaie de passer un axe principal dans un milieu dortoir, ni plus ni moins. Alors, c'est ça qui dérange un peu plus.

1060

Pour vous permettre de comprendre, avoir peut-être une meilleure compréhension de ces gens-là, j'aimerais vous déposer, monsieur le président, c'est un livre qui s'appelle *Jalons de l'Histoire*, qui relate les activités depuis le dernier 50 ans dans la paroisse Saint-Jean-Bosco.

1065

Saint-Joseph en a un identique, je ne l'ai pas apporté, je suppose que si vous jugez à propos, vous pourrez quand même... alors, ça va vous familiariser, je pense, avec quelle structure sociale; par exemple, ici à la paroisse, on a 18 différentes associations, puis elles n'ont pas toutes le même but. Alors, c'est tous des buts différents. Alors, je vais vous le déposer si vous voulez.

**LE PRÉSIDENT :**

1070

Merci. On ne vous en demandera pas en 15 exemplaires, d'habitude c'est toujours en 15 exemplaires qu'on le demande.

**M. ROLAND JOUBERT :**

1075

Oui, mais vous pouvez les faire sortir à la bibliothèque Québec, il y a un numéro I.C.N., vous pourriez avoir des copies, je suppose, parce qu'elles ne sont pas imprimées là, il faudrait en faire d'autres impressions.

**LE PRÉSIDENT :**

1080

On fera la photocopie s'il y a besoin.

**M. ROLAND JOUBERT :**

1085

Après ça, je voudrais féliciter le promoteur, parce que c'est lui qui a contribué à la langue française en ajoutant de nouveaux mots. Pour éviter de faire fausse route, maintenant on a une autoroute qui n'est pas une autoroute, un boulevard qui n'est pas un boulevard, parce qu'il est truffé de ronds-points qui ne sont pas des ronds-points, c'est des...

1090

**LE PRÉSIDENT :**

Carrefours.

**M. ROLAND JOUBERT :**

1095

... carrefours giratoires, avec des bretelles qui ne sont pas des bretelles, parce que c'est adapté pour la visite au parc, alors...

**LE PRÉSIDENT :**

1100

Oui, mais c'est pour...

**M. ROLAND JOUBERT :**

1105

... j'espère que nos culottes vont tenir, à un moment donné.

**LE PRÉSIDENT :**

1110

Oui, mais ce n'est pas des voies de ceinture non plus!

**M. ROLAND JOUBERT :**

1115            Alors, félicitations! En français, il faut le faire, nos promoteurs ont bien réussi, puis le pire, c'est qu'on se comprend tous. Ma question, concernant l'autoroute, je vais commencer, j'en ai deux, l'autre peut peut-être concerner le bruit...

**LE PRÉSIDENT :**

1120            Oui, parlons de la route.

**M. ROLAND JOUBERT :**

1125            Oui. C'est surtout au niveau des carrefours giratoires. Alors, est-ce que si on exclut l'Asie, l'Australie, l'Antarctique et tout ça, à l'extérieur de l'Amérique du Nord, est-ce qu'il y a des situations où il y a des points giratoires consécutifs à l'intérieur d'une distance, sinon identique, même au double de l'axe McConnell X Laramée. Si oui, j'aimerais bien savoir où ils sont, parce que si ça devient peut-être la dixième X comment on dirait ça? X merveille du monde, on va peut-être bien se retrouver avec un autre 100 000 voitures!

1130

**LE PRÉSIDENT :**

1135            C'est ça. Est-ce qu'à votre connaissance, la mise en place, selon la littérature internationale, de quatre carrefours giratoires à l'intérieur d'un kilomètre environ, est-ce que ça constituerait une première mondiale?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1140            Hier soir, dans la présentation faite par monsieur Belovski, monsieur Belovski a soulevé le point. Exemple, à Vail, Colorado, à cet endroit-là, à l'entrée de la ville, il y a deux giratoires en bordure de l'autoroute qui sont à proximité, séparés seulement par la largeur de l'autoroute. Et puis à proximité aussi de Vail, Colorado, il y a une petite ville où il y a quatre à cinq giratoires, cinq giratoires qui sont un à la suite de l'autre, ils ont transformé toutes les intersections par des feux de circulation -- avec feux de circulation par des giratoires et puis ils sont espacés, c'est

1145            une distance, là, entre chaque giratoire, c'est une distance qui est un peu similaire à ce qu'on retrouve ici sur l'axe Laramée, quelques centaines de mètres entre chaque giratoire.

**LE PRÉSIDENT :**

1150            Savez-vous le nom...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1155

Ça, c'est un...

**LE PRÉSIDENT :**

1160

Savez-vous le nom de cette banlieue de Vail?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

1165

Oui, c'est Avon. Avon, probablement, en français.

**LE PRÉSIDENT :**

Avon.

1170

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1175

Et ça, c'est ici en Amérique du Nord, aux États-Unis, à un endroit où on a commencé à implanter des carrefours giratoires aussi depuis seulement quelques années, parce qu'en France, la technique est utilisée depuis 1980. Donc, eux autres aussi font leurs premiers pas dans ce domaine-là, comme nous autres, et puis ça fonctionne très bien, c'est très concluant.

**LE PRÉSIDENT :**

1180

Ça va?

**M. ROLAND JOUBERT :**

Ça va.

1185

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Juste, comme complément, ils sont pas mal plus avancés que nous, les Américains.

**M. ROLAND JOUBERT :**

1190

C'est un point de vue!

**LE PRÉSIDENT :**

1195

S'il vous plaît.

**M. ROLAND JOUBERT :**

1200 Alors, deuxième question. C'est au sujet du revêtement de la route, surtout le secteur entre la promenade et boulevard Saint-Joseph, on sait qu'on a tous voyagé à bord d'autos, là, et puis une Renault 2 chevaux, on entend les bruits beaucoup plus qu'à l'intérieur d'une Cadillac ou une Mercedes.

1205 Est-ce qu'il y a, est-ce que le promoteur a fait l'étude ou est-ce qu'il est en possession d'une étude scientifique, soit faite par lui ou par quelqu'un d'autre, qui donne une échelle de sonorité utilisant différents matériaux de revêtement de surface ou en profondeur, c'est-à-dire de sous-sol, qui diminuent le nombre de décibels à la surface, bien entendu, ou les vibrations dans le sol? Par ça, je veux dire que si c'est un...

1210 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais selon le revêtement de la chaussée, le son ne sera pas le même, mais le niveau de son peut varier.

1215 **M. ROLAND JOUBERT :**

Au sous-sol. Au sous-sol.

**LE PRÉSIDENT :**

1220 Oui.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1225 C'est assez technique, là, on préférerait réserver la réponse, on préférerait que monsieur Yockell réponde à cette question-là.

1230 On sait que les simulations ont été faites avec un mélange bitumineux, autrement dit un pavage, n'ont pas été faites avec un béton de ciment. On sait personnellement qu'il y a des mélanges d'enrobés bitumineux qui sont, disons, moins bruyants que les mélanges conventionnels, mais par contre, ils procurent -- il y a d'autres problèmes, c'est des mélanges qui sont plus poreux et qui, à ce moment-là, nécessitent un entretien d'hiver beaucoup plus considérable.

1235 Et puis les pores, on sait que nous, en hiver, en plus de ça, il y a certains moments où on applique des abrasifs. Autrement dit, quand il fait trop froid pour appliquer du sel, on applique des abrasifs. Ça fait qu'à ce moment-là, ces pores-là, les abrasifs obstruent les pores et puis le mélange perd toute son efficacité.

1240 Si on était, exemple, dans un pays chaud où il n'y a pas d'application d'abrasifs, tout ça, à ce moment-là on peut utiliser un mélange de type drainant, qui est un petit peu moins bruyant. En termes de niveaux décibels, est-ce que c'est un demi-décibel ou... ça ne peut pas être beaucoup mais, en tout cas, monsieur Yockell pourra répondre plus précisément ce soir.

1245 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on ramènera votre question ce soir dans l'échange avec le promoteur.

**M. ROLAND JOUBERT :**

1250

Oui. Juste pour préciser le but de ma question, c'était est-ce que le promoteur va nous donner le maximum de la réglementation ou le minimum. C'est-à-dire que si ça coûte 2 M\$ pour faire ce petit bout-là, tu peux le faire à 10 M\$, ça fait qu'en réalité, c'est le but d'avoir...

1255 **LE PRÉSIDENT :**

C'est bien sûr.

**M. ROLAND JOUBERT :**

1260

Est-ce que la Commission va être instruite du prix qu'ils vont mettre là-dedans.

**LE PRÉSIDENT :**

1265 Le différentiel de coût sur les matériaux les moins bruyants par rapport aux matériaux plus bruyants.

**M. ROLAND JOUBERT :**

1270 C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci.

1275

**M. ROLAND JOUBERT :**

Alors, merci.

1280 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Desloges.

**M. MICHEL MAILHOT :**

1285

Monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

1290

Oui, monsieur Mailhot?

**M. MICHEL MAILHOT :**

1295

Suite à la question du dernier intervenant, comme par hasard dans le document que vous avez parlé tantôt *Atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense*, il y a un petit chapitre, 5.3.1, *La réduction du bruit à la source*, qui parle un peu de différents types de matériaux, de différentes études. Comme vous l'aviez mentionné, c'est une revue de littérature, donc il y a un chapitre...

1300

**LE PRÉSIDENT :**

Il y a une section dessus, oui.

**M. MICHEL MAILHOT :**

1305

C'est d'ailleurs un document qui est relativement intéressant, n'est-ce pas.

**LE PRÉSIDENT :**

1310

Oui, oui.

**M. MICHEL MAILHOT :**

1315

Je dois féliciter le ministère des Transports pour...

**LE PRÉSIDENT :**

1320

Est-ce que ça vous arrive souvent?

**M. MICHEL MAILHOT :**

Non, ça ne m'arrive pas souvent!

1325 **M. PIERRE LAFLAMME :**

On remercie l'Environnement, pour les fois que ça passe!

**LE PRÉSIDENT :**

1330

Oui, c'est ça. Alors, veuillez inscrire le remerciement dans les notes, s'il vous plaît!  
Alors, madame Desloges.

1335 **Mme MADELEINE DESLOGES :**

Hier soir, je n'ai pas eu l'occasion de poser une question sur la sécurité, vous aviez déjà assez de gens qui posaient des questions, mais il y en a une qui m'est restée dans l'esprit.

1340

Dans l'étude sur les carrefours giratoires, à plusieurs reprises, comme à la page 25 puis à la page 40, on dit que ce qui est prévu sera adéquat pour la sécurité des piétons parce que le nombre de piétons est relativement faible, le volume de piétons est peu élevé. Je pense que dans les derniers jours, on a pu établir que le volume de piétons était plus élevé qu'il avait été estimé. Comme, par exemple, les adolescents, les enfants de 12 ans et plus, qui vaquent à leurs activités.

1345

Dans les banlieues, les parents doivent conduire les enfants partout parce qu'il n'y a pas de transport en commun, les activités sont loin, ils veulent aller voir des amis, c'est cinq, six rues plus loin, tandis qu'ici, dans nos quartiers, les enfants se promènent librement. 12 ans et plus, facilement, ils se déplacent eux autres mêmes. Ils vont au centre d'achats, ils vont voir des amis, ils vont à des activités.

1350

Alors, est-ce qu'on a pris en considération les activités de ces jeunes-là? Je vais vous donner un exemple. Dans la salle qu'il y a ici, il y a des danses pour les jeunes. Alors, ça veut dire que c'est des jeunes de l'autre côté de Wright, considérant qu'il y a 3500 foyers de l'autre côté, il doit y avoir au moins une centaine de jeunes qui viennent aux danses ici.

1355

**LE PRÉSIDENT :**

1360

Oui?

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

1365 De l'autre côté, du côté nord, on a établi qu'il y a au moins 225 ici, des ados, qui vont de l'autre côté pour la bibliothèque, pour la piscine en été, pour les centres d'achats; on sait que c'est des activités que les jeunes aiment. Ils ont des amis des deux côtés, parce que les parents ne peuvent pas leur dire: tu ne peux pas te faire d'amis de l'autre côté de Laramée, puis c'est trop dangereux, je ne te laisse pas y aller.

1370 Alors, est-ce qu'on a pris en considération le fait que ces jeunes-là feraient des déplacements pas avec des brigadiers en place, parce qu'on parle du soir, on parle des fins de semaine, on parle des vacances d'été.

1375 Dans le moment, ces enfants-là peuvent circuler librement d'un côté à l'autre de Laramée, il y a tellement peu de circulation qu'ils n'ont même pas besoin de traverser au coin où il y a des arrêts, je le sais, je peux même le faire moi-même, puis je ne suis pas vite. Alors, ce n'est pas nécessaire d'aller au coin, d'aller où il y a un arrêt pour traverser.

1380 Est-ce qu'on a pris ça en considération? Puis si on ne l'a pas pris, à quel moment est-ce qu'on va le faire?

**LE PRÉSIDENT :**

1385 Très bien. Alors, ça nous ramène au fond à la question de la validité de l'étude de traversées de l'axe que vous avez faite, alors si vous voulez commenter.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1390 Bien, les activités comme telles des jeunes n'ont pas été prises en considération. Ce qui a été pris en considération, c'est les comptages qui ont été faits, on est arrivé avec un certain nombre de comptages. Aussi, on avait déjà des comptages de 1987, dans l'étude de 1987, qui étaient plus élevés; maintenant, il y en a moins, on pense que c'est dû au vieillissement de la population et au nombre de personnes par ménage qui diminue.

1395 On a rencontré la Commission scolaire pour savoir exactement quels étaient les besoins, parce qu'eux autres aussi, ça nécessite beaucoup de déplacements de jeunes, et puis on a prévu des mesures de sécurité. À chaque traverse, il y a quand même un feu de circulation pour piétons qui traversent en deux phases, avec tous les aménagements qu'on a cités hier aux  
1400 approches pour assurer toute la sécurité.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

1405 Une traverse dénivelée.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1410 Une traverse dénivelée, mais ça, le niveau de la dénivellation va être à déterminer lors des plans et devis définitifs, là, mais l'éclairage, tout ça. Je pense qu'on a toutes les mesures, disons, de protection à la traversée des carrefours, comme si on devait traverser tout autre axe avec feux de circulation, et puis on pense même que les carrefours giratoires sont plus sécuritaires pour les piétons qu'un feu conventionnel.

1415 **LE PRÉSIDENT :**

Vous estimez que l'étude que vous avez faite sur les traversées par des piétons, c'est une étude qui est adéquate, malgré les commentaires que les gens ont pu apporter?

1420 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Oui, on estime que c'est adéquat.

**LE PRÉSIDENT :**

1425 Très bien.

Est-ce que monsieur Daniel LePape est dans l'assemblée?

**M. DANIEL LePAPE :**

1430 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1435 Pouvez-vous venir? C'est parce que ça fait un bout de temps que je dois vous demander des documents et je ne vous les demande jamais parce que je ne m'adonne pas à vous croiser, puis je vais continuer dans ce sens-là.

1440 Est-ce qu'il y a, dans la Communauté urbaine, est-ce que vous avez des estimés ou des données d'accroissement ou de diminution de la population?

**M. DANIEL LePAPE :**

1445 Oui, en fait dans le cadre de l'exercice de la planification du schéma d'aménagement, nous avons, bien sûr, établi des projections de population. Alors, c'est des projections, il y avait deux scénarios qui étaient proposés à partir des données du BSQ, Bureau de la statistique du Québec...

**LE PRÉSIDENT :**

1450 Oui.

**M. DANIEL LePAPE :**

1455 ... et on a pris des données plus conservatrices parce qu'il y avait une croissance de projection, là, modérée, puis l'autre élevée. Alors, on a pris modéré. Et ce qui donnait, bon, on parlait d'une projection d'une croissance de population de l'ordre de 5... je peux aller chercher les chiffres plus détaillés, je les ai ci, mais ce serait une croissance de 5 % à tous les 5 ans, si vous voulez.

1460 **LE PRÉSIDENT :**

Ça, c'est pour l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine de l'Outaouais.

**M. DANIEL LePAPE :**

1465

Oui. Alors, c'est fait pour l'ensemble du territoire de la Communauté urbaine, mais c'est fait aussi par municipalité.

**LE PRÉSIDENT :**

1470

C'est fait par municipalité.

**M. DANIEL LePAPE :**

1475

Ça a été pondéré par municipalité également.

**LE PRÉSIDENT :**

1480

Est-ce que c'est fait par secteur?

**M. DANIEL LePAPE :**

Vous voulez dire découpage municipal?

1485

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, est-ce que vos données, par exemple, permettent de distinguer la population du quartier Wright de celle de Saint-Jean-Bosco, par exemple?

1490

**M. DANIEL LePAPE :**

On n'a pas été si approfondi que ça. Si c'est par rapport, par exemple, à des analyses plus pointues au niveau des accès routiers, des choses comme ça, ça il faut dire qu'on laissait

ça aux experts en transport. Nous, évidemment, ce qui nous importait, c'est la planification  
1495 d'ensemble du territoire de la Communauté urbaine.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, je la pose par rapport à des données, par exemple, une des réponses qu'on a eue  
1500 tantôt, c'est que la population a diminué, a vieilli d'un côté et la grosseur des ménages a  
diminué, bon, est-ce vrai pour ces quartiers-ci, et la proportion de jeunes ou d'adolescents a-t-  
elle diminué depuis 10 ans ou si elle est stable ou si elle a augmenté?

**M. DANIEL LePAPE :**

Ce que je peux vous répondre de façon très sommaire, parce que je n'ai pas les chiffres  
1505 devant moi, mais de façon bien sommaire, c'est le territoire de la Communauté urbaine de  
l'Outaouais et c'est assez représentatif pour chacune des municipalités, c'est qu'il n'y a pas de...  
bien, forcément, il y a un vieillissement naturel de la population, mais l'Outaouais, en tout cas  
1510 la Communauté urbaine, est considérée comme la population où il y a un taux de croissance  
plus élevé par rapport à l'ensemble du Québec. La population.

Alors, c'est donc dire qu'il y a... je veux dire, il y a des régions qui connaissent des  
1515 baisses de sa population, un vieillissement, c'est vrai, sauf que l'Outaouais, là-dessus, se  
maintient assez bien dans le sens qu'il y a un vieillissement naturel de la population, mais la  
perte est beaucoup moins grande que ce qu'on peut retrouver, par exemple, ailleurs au  
Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

1520 Parce qu'à ce moment-là, les naissances sont plus importantes.

**M. DANIEL LEPAPE :**

1525 Bien, un petit peu plus élevées, par rapport à la moyenne au Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que, dans le document de la CUO, est-ce qu'il y aurait X c'est un document  
1530 public, ça, qui existe de toute manière X pour les fins de l'audience, est-ce qu'il y a des petites  
sections plus statistiques sur les caractéristiques de la population, qu'il pourrait être utile qu'on  
dépose. Si vous pouviez regarder ça, puis nous indiquer les 5, 10, 15 pages qui seraient plus  
pertinentes pour nourrir la réflexion sur cet aspect-là.

1535 **M. DANIEL LePAPE :**

Sur cet aspect précis, alors on a toujours le chapitre 1 du *Schéma d'aménagement* qui fait, si vous voulez, la problématique un petit peu du contexte et, bien sûr, il est question de projections de population et aussi projections de l'emploi.

1540

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Tanguay, de la Ville de Hull?

1545

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

1550

Excusez, oui?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1555

C'est certain aussi, tout à l'heure j'ai omis de mentionner un équipement important, celui que le Ministère veut considérer, le passage au niveau de la rue Davies, là, pour la traverse...

**LE PRÉSIDENT :**

1560

Qu'il soit en dessous ou au-dessus, selon les modalités à venir. C'est ça.  
Alors, ça va pour vous, monsieur LePape?

**M. DANIEL LePAPE :**

1565

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1570

Merci, parce qu'il y a monsieur de la Ville de Hull qui veut venir.  
Venez, monsieur.

**M. PIERRE TANGUAY :**

1575           Juste une addition. Il y a un document qui existe à la Ville de Hull, qui est mis à jour de façon périodique, concernant toutes les données socio-économiques par district de planification de la Ville de Hull et par district électoral aussi. Alors, on a des copies de ça, je pourrai les transmettre à madame Marchand.

1580           **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît. Merci.

Voilà, madame.

1585           **Mme MADELEINE DESLOGES :**

C'est justement ce que j'étais pour suggérer, que possiblement la Ville, pour faire leur planification, ont besoin de loisirs et d'autres besoins, avaient probablement des données appropriées.

1590

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Voilà.

1595           **Mme MADELEINE DESLOGES :**

En ce qui concerne encore les piétons, comme monsieur Laflamme mentionnait tout à l'heure, la possibilité de traverser au niveau de la rue Davies, je ne dis pas qu'un tunnel, ce n'est pas une bonne idée, c'est un petit peu mieux qu'une passerelle, mais en ce qui concerne le tunnel, est-ce qu'il y a des... est-ce qu'on a fait des vérifications auprès du Service de la police ou de la Communauté ici, pour savoir comment sont perçus les tunnels.

1600

Je sais qu'il y en a un tunnel qui est dans le quartier Wright, c'est justement les mêmes adolescents qui se rendent à la polyvalente de l'île utilisent, puis les adultes aussi à d'autres heures, qui passe en dessous de la 50 pour se rendre dans l'île de Hull.

1605

Dans ce tunnel-là, je le sais qu'au moins dans les derniers 5 ans, il y a eu deux agressions sexuelles graves, des viols. Alors, je voulais juste qu'on tienne en considération que les gens à qui j'ai parlé dernièrement où on a parlé de tunnel, la première réaction que j'ai eue, ça a été: c'est pas sécuritaire, les femmes vont être à risque. Ça c'est à part des autres genres de crimes qui se font, qui peuvent se produire dans un endroit clos.

1610

Alors, je me demandais : est-ce qu'on a tenu compte, je ne dis pas que ce n'est pas une mauvaise idée, puis ça ne fonctionne pas ailleurs, est-ce qu'on a tenu compte de l'expérience locale en ce qui concerne les tunnels?

1615

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1620 Disons, il n'y a pas eu de consultation avec le Service de police. C'est certain que lors d'une étape ultérieure, soit de conception et de préparation des plans, il va falloir consulter le Service de police et, je ne sais pas, en termes d'éclairage, en termes de caméra, en termes de sécurité aux approches, je parle d'aménagement paysager, de façon à ce que soit dégagé, tout ça.

1625 Les agressions qui ont eu lieu il y a quelques années étaient situées en bordure d'un passage sur l'autoroute 50, en bordure du ruisseau de la Brasserie, ce qui était très -- disons c'est un milieu plus retiré et non entre deux quartiers très bâtis. Ce passage-là n'était pas éclairé, le ministère des Transports l'a éclairé il y a deux ans lors de la construction du viaduc ferroviaire.

1630 D'ailleurs, c'est même pour ça qu'on a décidé de prolonger la piste cyclable en bordure du boulevard, si on peut dire, en bordure du boulevard Laramée, jusqu'au boulevard Saint-Laurent, parce qu'initialement on prévoyait raccorder ça au tunnel. On a consulté des gens, les gens nous ont dit : ça serait mieux que la piste longe le boulevard.

1635 On offre les deux opportunités, ceux qui veulent utiliser le jour ou le soir, tout ça justement pour sécuriser les gens, tout ça, parce que ça va être éclairé en bordure du boulevard.

**LE PRÉSIDENT :**

1640 Très bien.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1645 Non, on va consulter. On peut aussi, si vous voulez, si la Commission le désire, déposer des documents ou, exemple dans d'autres villes au Québec, sur des statistiques soit d'agressions ou d'actes commis visant les piétons.

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

1650 Je peux juste faire une petite précision?

**LE PRÉSIDENT :**

1655

Oui.

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

1660

J'ai eu l'expérience. Ce n'est pas nécessairement l'endroit où est-ce que c'est, que ce soit sur la rue Amherst ou, je veux dire, dans un endroit plus isolé, c'est qu'il y ait l'opportunité du tunnel comme tel, sans qu'il soit situé n'importe où.

1665

Moi, j'ai l'expérience, j'ai vécu une expérience en 95, sur la rue Davies, à la hauteur de la rue Plessis. Je revenais du travail à 18 h 15, il n'était pas 11 heures et demie le soir, et puis j'ai été accosté par un jeune homme qui était armé, puis qui m'a demandé ma bourse. Il m'a jetée par terre, puis il est parti avec ma bourse. J'en croyais pas mes yeux, c'était dans mon quartier.

1670

C'est ça, c'est tout simplement qu'il y ait une opportunité à un endroit; il faisait noir, il faisait froid, il n'y avait pas personne autour, mais c'était dans une rue assez passante.

1675

Alors, le tunnel X puis je vous dis, le tunnel, moi je n'irais pas, c'est tout, là! X mais d'autres personnes à qui j'en parlais ont eu la même réaction que moi j'aurais eue.

**LE PRÉSIDENT :**

1680

C'est ça. Alors, donc, la réponse du promoteur, c'est que oui, si jamais il retient l'idée du tunnel, il va faire une série de consultations pour tenir compte de ces données-là.

**Mme MADELEINE DESLOGES :**

Merci.

1685

**M. JORDAN BELOVSKI :**

1690

Est-ce que je peux faire une petite précision, monsieur le président, juste que je veux vous montrer ce qu'on a, ça existe déjà les tunnels, les tunnels sont... la plupart sont dans la ville de Pointe-Claire, West Island de Montréal, il y a dans la ville de Dorval, on a pris quelques photos de ces tunnels.

**LE PRÉSIDENT :**

1695

Je n'irai pas là, non, ça va.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

1700 Non, elles sont là. Et ça, c'est sous l'autoroute 20, le tunnel, alors vous voyez comment ça a l'air. On a fait, il y en a plusieurs, j'en ai d'autres photos si les gens veulent les voir. Mais alors c'est avéré, on avait l'intention de fournir les statistiques d'incidents, sauf que ça s'est avéré quelque chose de très compliqué, il y a eu une demande officielle auprès de la police, au début c'était la Ville, la Ville nous a référé à la police et la police nous a dit qu'après la demande, ça prend deux semaines pour fournir. Et, en effet, les demandes ont été faites après la présentation du BAPE de ces audiences-là.

1705 Alors, juste pour montrer qu'est-ce que ça peut avoir l'air, je ne veux pas dire que c'est ça l'aménagement qu'on prévoit sur McConnellXLaramée, il y en a d'autres qui sont fermés dans les deux bouts, je veux dire avec des entrées et des portes, et celui-là est ouvert. Tous les tunnels ont des caméras de surveillance. Et comme la police n'a pas voulu me donner aucun renseignement qui n'est pas officiel, la Ville, par contre, m'a dit, sans les avoir, qu'il n'y a aucune...

1710 Parce que de la façon que ça fonctionne, c'est la centrale est chez les pompiers, alors c'est surveillé 24 heures sur 24 et puis s'il y a un incident mineur, c'est les patrouilles de la ville qui vont là, puis s'il y a quelque chose de plus important, c'est à la police de se présenter voir qu'est-ce qui se passe.

1715 Alors, la police n'a rien dit pour l'instant, ils vont nous fournir les statistiques, mais la Ville a dit qu'il n'y a rien de majeur qui s'est passé dans ces tunnels depuis leur instauration.

1720 **LE PRÉSIDENT :**

1725 On va arrêter là. La raison pour laquelle je ne veux pas en discuter longuement, je vais vous dire, c'est simple, c'est qu'on est dans des raffinements d'un projet qui n'a pas encore été approuvé. Si jamais le projet est approuvé, il y a des séries d'aménagement concrets qui viendront. Ce qu'il est important de savoir de votre part, c'est que si un jour le projet est approuvé, est-ce que c'est dans votre stratégie de pouvoir associer un certain nombre d'acteurs dans le design précis de ces équipements-là. Parce que si jamais vous retenez la passerelle par-dessus, bien là, toute la discussion qu'on a sur les tunnels est vaine.

1730 Alors, je voudrais juste vérifier, si vous obteniez une autorisation dans les délais impartis pour faire ce bout de route, est-ce qu'il y aurait d'autres démarches d'implication de certains acteurs pour le design et la mise au point des solutions définitives.

1735

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1740 Oui, étant donné que la réticence envers les tunnels, c'est la sécurité, on parle en période de soirée ou de nuit, tout ça, c'est certain qu'il va falloir rencontrer le milieu, mais en premier, c'est le Service de police ou le Service d'incendie, tout ça, pour effectuer une surveillance. En même temps, accepter ou émettre leurs commentaires sur les plans, le design, tout ça, les approches.

**LE PRÉSIDENT :**

1745

Très bien.

Monsieur de la Ville de Hull, vous vouliez parler?

**M. PIERRE TANGUAY :**

1750

Un ajout, encore une fois, il y a eu un groupe de travail à la Ville de Hull il y a quelques années, qui portait le nom de Sécurité urbaine et les Femmes. Il y a eu un rapport de produit sur les environnements ou le design urbain qui est propice à un meilleur confort, un accroissement du sentiment de sécurité en ville. Alors, si ce document peut vous être utile?

1755

**LE PRÉSIDENT :**

Eh, oui! Eh, oui! Merci.

1760 Alors, je décrète une petite pause-santé de 5 à 10 minutes et on se retrouve avec madame Jeanine Bédard. Merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

\*\*\*\*\*

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1765

**LE PRÉSIDENT :**

1770 Alors, on a encore des confusions de communication, on va essayer d'être encore plus clair. Monsieur Laflamme, pouvez-vous me dire le phasage du projet et le temps de mise en place des carrefours giratoires, si le projet est approuvé.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1775 À l'heure actuelle, ce que le Ministère compte faire dans sa planification, il compte réaliser le tronçon en deux étapes, la première étape incluant la portion entre le boulevard Saint-Laurent et le boulevard Saint-Joseph. Cette étape-là comprend la chaussée à 4 voies avec la piste cyclable et la construction de 2 carrefours giratoires, un à l'intersection Saint-Joseph et un à l'intersection Montcalm, lesquels, suite à l'ouverture de ce tronçon-là, seraient opérationnels.

1780 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous partiriez de l'est vers l'ouest.

1785 **M. PIERRE LAFLAMME :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1790 Oui?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1795 La deuxième étape de construction, qui serait subséquente à la première en temps là, parce que le ministre a dit que les travaux devaient se poursuivre de façon continue, ce serait du boulevard Saint-Joseph jusqu'au chemin de la Montagne. Ça peut être une étape, comme j'ai mentionné, je pense, au début de la semaine, qui pourrait durer deux ans, étant donné que ça représente un coût de l'ordre d'environ 25 M\$.

1800 Lors de la construction de cette étape-là, on va construire les deux giratoires, celui à Demontigny et celui à Labelle, de façon à ce que lorsque ce tronçon, le deuxième tronçon sera ouvert à la circulation, les deux carrefours giratoires vont être opérationnels.

**LE PRÉSIDENT :**

1805

Très bien. Et ce n'est qu'après que vous iriez faire la partie dans le parc.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

1810 Non. La deuxième partie, c'est de Saint-Joseph jusqu'au chemin de la Montagne.

**LE PRÉSIDENT :**

Jusqu'au chemin de la Montagne, c'est moi qui me suis encore mêlé.

1815

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Merci.

1820 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va. Alors, si besoin est, s'il y a des imprécisions, vous m'envoyez une note écrite, pour être bien sûr qu'il n'y a pas de confusion de part et d'autre. Si ce que vous m'avez dit est correct, on arrête là, sinon vous m'envoyez une note.

1825

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Bien, pour ma part, je pense que c'est clair, mais si pour les gens de l'assistance il y a des questions...

1830

**LE PRÉSIDENT :**

Pour l'instant, c'est clair.

1835

**M. PIERRE LAFLAMME :**

C'est bien. On n'enverra pas de note.

**LE PRÉSIDENT :**

1840

Jeanine Bédard, s'il vous plaît. Bonjour.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

1845

Monsieur le président...

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour.

1850

**Mme JEANINE BÉDARD :**

... messieurs les commissaires. Lors de la première journée des audiences, j'ai posé une question et je suis retournée à la maison pas trop satisfaite de la réponse, mais quand même, c'est comme vous dites, on n'a pas toujours les réponses que...

1855

**LE PRÉSIDENT :**

Qu'on voudrait avoir!

1860

**Mme JEANINE BÉDARD :**

... que l'on souhaiterait avoir.

1865 **LE PRÉSIDENT :**

Qu'on voudrait avoir, oui.

1870 **Mme JEANINE BÉDARD :**

J'ai encore cette question-là que dans combien de temps s'écoulera-t-il encore avant que l'on sache si le projet sera mis en marche, est-ce qu'il y a une date limite pour les audiences, pour les ci, les ça, là, si le projet est accepté ou refusé.

1875 **LE PRÉSIDENT :**

Bon!

1880 **Mme JEANINE BÉDARD :**

Prévoyez-vous deux ans, trois ans, parce que de la façon dont on s'en va, moi j'ai peur qu'il s'écoule encore un autre 30 ans. parce qu'il y a des objections, il y a des opposants, je respecte ces gens-là, mais...

1885 **LE PRÉSIDENT :**

Et là-dessus, madame...

1890 **Mme JEANINE BÉDARD :**

... en bon canadien-français, ça traîne beaucoup trop!

**LE PRÉSIDENT :**

1895 Ça, vous avez le droit de le penser, je ne peux pas vous empêcher de penser ce que vous voulez. Tout ce que je peux vous dire, c'est que notre rapport à nous sera remis le 12 juillet et que le ministre a soixante jours pour le rendre public.

1900 D'habitude quand on remet notre rapport, nous autres, il ne nous appartient plus, on le donne au ministre de l'Environnement. Le ministre de l'Environnement d'habitude le rend public presque immédiatement, mais s'il ne le fait pas, au plus tard, soixante jours après, le rapport est rendu public.

1905 Donc, 12 juillet notre rapport paraît, si le ministre ne l'a pas lancé avant, le 12 septembre, le rapport est rendu public. Après, il n'y a pas de délais qui sont imposés à personne, c'est au Conseil des ministres de prendre la décision sur recommandation du ministre de l'Environnement.

1910 Le ministre de l'Environnement, il a deux opinions. Il a l'opinion de notre rapport et il aura l'opinion du ministère de l'Environnement dont le répondant, ici, est monsieur Mailhot qui est là. Eux autres aussi font leur analyse, parce qu'eux autres ont posé des questions, ils gèrent des questions de série de ministères qui ont demandé au promoteur des questions; si le promoteur a retardé à donner des documents, le dossier ne sera pas complet puis il n'ira pas au Conseil des ministres.

1915 Bon. Là, je vais me retourner vers monsieur Mailhot, puis je vais lui demander le temps moyen d'habitude que ça prend entre le rapport du Bureau d'audiences et une décision du Conseil des ministres, c'est quoi?

1920 **M. MICHEL MAILHOT :**

Monsieur le président, effectivement un temps moyen, là, vous me prenez un peu au dépourvu...

1925 **LE PRÉSIDENT :**

Pas les bretelles...

**M. MICHEL MAILHOT :**

1930 C'était à ça que je pensais, aux ceintures et aux bretelles! Bien, effectivement, je peux difficilement dire c'est quoi le temps moyen, là. Bon, normalement c'est certain qu'après le rapport du BAPE... j'étais pour dire, je voulais prendre mon document pour faire l'historique du présent projet...

1935 **LE PRÉSIDENT :**

Non!

1940 **M. MICHEL MAILHOT :**

... je pense que madame peut facilement...

1945 **LE PRÉSIDENT :**

Madame est au courant et madame va...

1950 **M. MICHEL MAILHOT :**

Mais c'est quand même la même...

1955 **LE PRÉSIDENT :**

... vous avez fait monter sa pression, alors!

1960 **M. MICHEL MAILHOT :**

C'est quand même un peu ça quand même, là, c'est qu'effectivement même si, comme dans ce cas-ci, il y a eu un décret qui a autorisé le projet en 1991, si je prenais peut-être l'autre bout qui était le bout de Aylmer, bon ça s'est fait peut-être un peu plus rapidement, peut-être qu'on peut dire qu'un an après, dans l'année qui a suivi le rapport du BAPE, les autorisations étaient données.

1965 Mais dans le présent projet, ça a pris un peu plus de temps, parce qu'il y a eu un rapport Séguin, là, que tout le monde a connu dernièrement, et il y a eu un peu plus de temps.

1970 La décision a été prise quand même, mais ça n'a pas plus été fait et là, on se retrouve 10 ans plus tard, mais ce n'est pas parce qu'il n'y a pas des gens qui ont fait leur job, comme on dit, à un moment donné, c'est d'autre chose qui a fait que ça ne s'est pas fait et là, bien personne ne connaît l'avenir et, moi, encore moins. C'est les circonstances...

1975 **LE PRÉSIDENT :**

Au fond...

1980 **Mme JEANINE BÉDARD :**

Parce qu'on dit que tout ce qui traîne se salit, et c'est exactement ma perception à moi, là, que ça va continuer à traîner.

1985 **LE PRÉSIDENT :**

Bon, alors soyons clair, madame Bédard. Dans le meilleur des cas, si toutes les autorisations viennent tel que prévu ou tel qu'espéré, vous pouvez penser que le rapport du Bureau étant donné en l'année 2001, qu'en l'année 2002, une décision serait prise et que le projet serait réalisé selon les phases prévues par le ministère des Transports. Donc on a parlé de quoi, d'un an et demi, deux ans, trois ans de réalisation, bon.

1990           Donc, vous commenceriez à avoir des travaux en 2003, pour achever en 2005; c'est la meilleure solution, la solution la plus rapide.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

1995           Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2000           Si ça traîne, ça peut se salir. C'est correct. Ça veut dire quoi. Non, comprenons ceci, il ne faut pas être méprisant là-dessus, c'est-à-dire si ça traîne, ça veut juste dire que les forces sociales, le milieu vit des stress et que des gens, à différents paliers, ne sont pas confortables avec le projet, ça veut dire que le consensus social ne s'établit pas, qu'il y a des tenants de l'un, il y a des tenants de l'autre, il y a des influences, il y a des pressions, il y a des jeux de tous les acteurs, politiques, sociaux, économiques et que donc, ces projets-là sont des projets d'une  
2005           extrême complexité, une extrême difficulté à réaliser et que c'est l'image de la société. Alors, c'est tout.

2010           Mais je comprends que vous soyez un peu fatiguée, puisque ça fait 30 ans que vous, vous avez été expropriée et que ça semble traîner. Voilà l'étape où on en est, voilà l'examen le plus transparent qu'on essaie de faire.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2015           Vous allez comprendre que pour moi, ça a été une injustice de la pire espèce. Même après 30 ans, croyez-moi, je le vis toujours!

**LE PRÉSIDENT :**

2020           Oui, je comprends.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2025           Ma deuxième question est celle-ci : pourrait-on me dire pourquoi on appelle le projet un \* nouveau projet +? Parce que selon moi, au moment de l'expropriation, il s'appelait bien le projet de l'axe McConnell X Laramée et avec les mêmes. Lorsque nous sommes allés aux informations, à savoir le pourquoi de l'expropriation, c'était pour le service routier et routier, s'il vous plaît, avec du transport lourd. Ça, c'était très clair en 1972. Ce sont les raisons qu'on nous a données.

2030           Ça fait qu'on parle, on évoque le projet comme étant un nouveau projet. Il porte le même nom et avec sa même raison d'être. Ça fait que comment peut-on le qualifier, le nommer

2035 de \* nouveau projet +? Pour moi, il n'y a rien qui a changé, monsieur, sauf que des gens très qualifiés et à qui je laisse ça, ce sont des experts, arrivent avec toutes sortes de raisons, toutes sortes de choses, je n'embarquerai pas là-dedans parce que je ne suis pas qualifiée pour le faire.

2040 Tout ce qui m'intéresse, monsieur, et que je trouve qui n'a pas été touché encore, c'est le côté humain, le côté humain de ce fameux projet n'a pas encore été touché et ça, là, ça me met dans tous...

**LE PRÉSIDENT :**

Et ça, ça vous touche.

2045 **Mme JEANINE BÉDARD :**

Je regrette, parce que...

**LE PRÉSIDENT :**

2050 Non, non, je le comprends.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2055 ... moi, c'est une chose à laquelle normalement, dans toutes choses, qui me touche le plus.

**LE PRÉSIDENT :**

2060 Et je comprends.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

Le côté humain de ce que l'on veut faire.

2065 **LE PRÉSIDENT :**

Remarquez que bien des gens qui sont intervenus depuis trois jours ou quatre jours, bien des gens qui sont intervenus depuis lundi, ont fait valoir des considérations humaines pour s'objecter à la route. Donc, la dimension humaine, elle a été constamment présente.

2070 Mais je comprends que vous, vous avez un point de vue tout à fait exceptionnel, qui est unique en ce sens-là, et je comprends votre point de vue.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2075

Je ne suis pas la seule, monsieur le président...

**LE PRÉSIDENT :**

2080

Non.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

... mais je suis peut-être la seule à vouloir venir le dire.

2085

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Voulez-vous qu'on essaie de savoir pourquoi qu'on a considéré ça comme un nouveau projet?

2090

**Mme JEANINE BÉDARD :**

Oui, monsieur, s'il vous plaît.

2095

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, alors monsieur Mailhot, s'il vous plaît.

**M. MICHEL MAILHOT :**

2100

Monsieur le président, effectivement, lorsque madame parle que c'est un nouveau projet, il faut le comprendre pour nous au sens légal. Ce n'est peut-être pas, ça n'a pas nécessairement changé de nom, l'axe est toujours à peu près à la même place, parce que je regardais justement l'entente de 1972 que j'ai dans les mains, ce n'était pas tout à fait celui-là, mais ça y ressemblait.

2105

Effectivement, lorsqu'on a parlé que le ministère de l'Environnement avait envoyé une lettre pour aviser le ministère des Transports que c'était un nouveau projet, c'est dans le terme légal, c'est en vertu de notre loi et de nos règlements où là un projet est assujéti à la procédure qu'on vit aujourd'hui en partie, avec les études d'impact, les audiences publiques, etc.

2110

Donc, c'est dans ce cadre-là que ça a été évalué. C'est plutôt sur l'aspect purement juridique que c'est regardé, ce n'est pas nécessairement parce que c'est ailleurs ou qu'il y a eu des changements dans... bien, il faut dire qu'il y a eu des changements dans ce cas-ci, parce que évidemment l'autorisation qui avait été donnée, c'était une autorisation pour un projet qui était encaissé.

2115

2120 En arrivant avec un projet qui envoie en surface, évidemment ce n'est plus le même projet, au sens, comme je disais tantôt, un peu juridique et, en plus, il y a des bretelles dans le parc, tout ça étant, effectivement, c'était maintenant considéré comme un nouveau projet qui devait repasser dans la procédure.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2125 Je ne suis pas entièrement d'accord avec vous, monsieur, lorsque vous parlez qu'en 72 c'était un projet encaissé...

**LE PRÉSIDENT :**

2130 Non, non, il n'a pas...

**Mme JEANINE BÉDARD :**

... parce que les deux...

2135 **LE PRÉSIDENT :**

Madame!

2140 **Mme JEANINE BÉDARD :**

Oui?

**LE PRÉSIDENT :**

2145 Il n'a pas dit en 72, il a parlé d'un projet en 72, mais le projet qui a été approuvé, encaissé, c'est en 1991. Correct?

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2150 20 ans plus tard.

**LE PRÉSIDENT :**

2155

Oui.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2160

Ce n'est pas ce qu'on nous avait dit, par exemple.

**LE PRÉSIDENT :**

2165

Non, non. En 91, le gouvernement a approuvé un projet encaissé, il y avait eu une audience ici en 1987 là-dessus, il y a eu de la controverse, le gouvernement a autorisé un projet encaissé, le ministère des Transports ne l'a pas fait. On nous a expliqué pourquoi l'autre jour. Et il a fait l'autre section jusqu'au parc, et quand il est arrivé pour celle-ci, il a changé son hypothèse et le ministère de l'Environnement a jugé qu'aux termes de la loi, c'était un nouveau projet, d'où une nouvelle étude d'impact et l'audience actuelle. Ça va?

2170

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2175

Oui, merci. Monsieur le président, pour ce qui est du quartier Wright, il y a quelques années, le quartier était plutôt vieillissant. On constate de plus en plus que le quartier rajeunit et que nous avons de plus en plus de jeunes enfants dans ce quartier-là maintenant, contrairement à il y a 15 ans passé, là.

2180

On peut aussi constater que nous avons COFI au coin de Taschereau et du boulevard Saint-Joseph, ce sont des immigrants qui viennent apprendre le français et que ces familles-là s'établissent de plus en plus dans le quartier avec de jeunes enfants, et je suis bien placée pour les voir, il faut qu'ils passent devant ma porte pour se rendre là. Et aussi, des enfants qui prennent possession de la propriété de leurs parents, parce que ce sont des propriétés qui ont été assez bien entretenues et qu'ils peuvent obtenir encore à des prix très abordables.

2185

Donc, ce n'est pas un X comment je dirais bien X un quartier, même si j'en fais partie, là, on dirait qu'il rajeunit et...

**LE PRÉSIDENT :**

2190

Et vous, vous ne vieillissez pas, alors c'est correct!

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2195

Ah, oui! Moi, je vieillis, monsieur! Le parc Larocque, étant donné être un des plus beaux parcs de la ville de Hull, il n'y a pas d'erreur, et qui comprend une piscine et qui est... à cause de la piscine, nous desservons quand même les enfants de Saint-Jean-Bosco et du Lac-

des-Fées, et pour le bien des enfants de Saint-Jean-Bosco, on doit rendre cette artère-là le plus sécuritaire possible.

2200 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

2205 **Mme JEANINE BÉDARD :**

Parce que je pense que des parents laissent leurs enfants fréquenter le parc, venir au parc, se baigner, 8, 9 ans, des enfants sont assez vieux pour se rendre là par eux autres mêmes et peut-être que les parents ne voudront plus laisser faire ça maintenant. Je ne vous parle pas d'adolescents, là, parce que pour moi, un adolescent est un peu plus âgé que ça.

2210

Et puis nous connaissons les enfants, on le voit continuellement, nous avons des corridors de sécurité pour qu'ils se rendent à l'école X par corridors de sécurité, je veux dire avec brigadiers X puis qu'ils empruntent ou ils ne l'empruntent pas, parce que ces corridors-là sont très sécuritaires. Vous avez beau leur dire, vous avez beau inciter les parents à leur demander de ce rendre à ce corridor-là pour se rendre à l'école, mais il y a peut-être la moitié des enfants qui l'empruntent.

2215

Ça fait que vous allez mettre des lumières, vous allez mettre des ci, des ça, ils vont toujours prendre la chance d'essayer de courir et de traverser. Ça fait que moi, j'ai élevé quatre enfants sur Laramée et c'était un champ de course dans ces années-là à cause de tous les gens qui empruntaient le boulevard Moussette, se diriger vers Laramée, se diriger vers le pont des Chaudières et aussi peut-être le pont Alexandra, là, qu'on appelait Interprovincial déjà.

2220

Ça fait que la rue Laramée a toujours été, pour moi, un bon champ de course. Il l'est peut-être un peu moins maintenant, là, mais dans les années où j'ai habité là, c'était un vrai champ de course, ça, le boulevard Laramée.

2225

Et puis il y a une chose que j'aimerais demander au ministère des Transports, si on nous dit que ça peut traîner encore trois ans X et trois ans, il faudrait probablement doubler ça, parce qu'il faut toujours en mettre plus X est-ce qu'ils vont s'engager à nettoyer et entretenir ces terrains-là?

2230

Parce que moi, personnellement, je suis fatiguée de voir du dépotoir là, et puis ce n'était pas... on veut la rendre tellement belle, l'axe, là, mais d'ici à ce que ça se fasse, qu'on l'entretienne au moins, parce que ces terrains-là leur appartiennent et...

2235

**LE PRÉSIDENT :**

2240           Ça va.

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2245           ... une autre chose aussi...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?

2250           **Mme JEANINE BÉDARD :**

... pour ce qui est de vos carrefours giratoires, personnellement, je les crains, parce que vous savez, on dit que c'est beau là, c'est beau là, mais c'est quand même nouveau.

2255           **LE PRÉSIDENT :**

2260           Là, vous émettez une opinion, mais on va aller voir la volonté du ministère des Transports. Vous avez un terrain qui a été exproprié depuis 20, 25 ans et qui est laissé à l'état naturel. Comme les délais sont incertains sur d'éventuels travaux là-dessus, est-ce que vous avez des projets d'embellissement ou de prise en charge du terrain vacant actuellement sur Laramée.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2265           Actuellement, le ministère des Transports n'a aucun projet soit d'embellissement, de plantation ou quoi que ce soit. Étant donné que c'est un terrain à l'intérieur de la ville, bien, il est soumis aux règlements municipaux concernant l'entretien des terrains vacants, exemple la coupe des herbes ou si les gens vont porter des... on a déjà ramassé des carcasses d'auto, ou si les gens vont déverser des déchets, des détritiques et des débris secs, peu importe. On est tenu, on fait une inspection, on est tenu de l'entretenir et puis même l'entretien de ce corridor-là, au niveau de la coupe de gazon, on l'inclut à l'intérieur de notre contrat de coupe de gazon des autoroutes. Autrement dit, c'est le même entrepreneur qui fait ça. Il fait l'objet d'une inspection.

2275           **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous faites une surveillance et vous le gérez d'une manière très globale, mais sans plans d'aménagement en particulier.

2280 **M. PIERRE LAFLAMME :**

Non, sans aucune prévision pour le futur.

2285 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va, madame?

**Mme JEANINE BÉDARD :**

2290 Ma dernière intervention est un commentaire et comme j'ai constaté que plusieurs personnes en ont fait à cette table ici, je vais me permettre d'en faire un, si vous me le permettez, monsieur le président.

2295 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais ce n'est pas le premier, c'est votre troisième commentaire; alors si vous me le faites court, je l'accepte.

2300 **Mme JEANINE BÉDARD :**

Je suis consciente que les gens qui sont à ces tables-là n'étaient pas là durant les années que je vous parle. Ils sont peut-être indirectement responsables là, mais j'aimerais que l'on reconnaisse que le gouvernement, le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement ont quand même un engagement moral envers les gens qu'ils ont expropriés.

2305 Merci, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

2310 Merci, madame Bédard.  
Monsieur Mario Desbiens, s'il vous plaît.

**M. MARIO DESBIENS :**

2315 Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

2320 Bonjour.

**M. MARIO DESBIENS :**

2325 Bon, je vais essayer d'être clair et de me démêler dans mes papiers, dans un projet qui est quand même assez complexe.

2330 J'aimerais peut-être obtenir, premièrement, une précision à l'égard de ce que le représentant du ministère de l'Environnement a énoncé hier après-midi, je crois. Je ne sais pas si... j'ai vérifié avec madame Paré, elle semblait m'avoir dit en privé que c'était bien ça, mais je veux quand même que... pour la discussion de ce soir ce sera utile, là, mais c'est une courte précision, donc je pense...

**LE PRÉSIDENT :**

2335 Parfait.

**M. MARIO DESBIENS :**

2340 D'accord? On a dit que les résultats du Ministère, en ce qui concerne le bruit, n'incluent pas le bruit ambiant. La projection de bruit que fait le ministère des Transports, est-ce que vous avez mentionné hier que ça n'inclut pas le bruit ambiant? Je veux juste savoir si c'est le cas ou pas. Il n'y a pas de sommation, autrement dit, on fait juste une projection?

**LE PRÉSIDENT :**

2345 Monsieur Mailhot?

**M. MICHEL MAILHOT :**

2350 Oui, effectivement, c'est que le modèle mathématique qui est utilisé par le ministère des Transports utilise les données de circulation tout simplement, donc c'est une projection de l'impact de la route, sans tenir compte du bruit qui...

**LE PRÉSIDENT :**

2355 Des autres bruits. Ça va? Merci.

**M. MARIO DESBIENS :**

2360 C'est exactement ce que je voulais savoir. Peut-être...

**LE PRÉSIDENT :**

2365 Juste un instant, il y a une commentaire. Oui?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2370 Est-ce qu'on peut prendre, s'il vous plaît c'est une demande pour vous, monsieur le président, on peut prendre la réponse sous réserve d'un complément par monsieur Claude Yockell ce soir?

**LE PRÉSIDENT :**

2375 Oui, oui. Ça, ça va revenir ce soir, ça c'est sûr.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2380 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2385 Oui! Je ne veux surtout pas manquer à l'équité là-dedans.  
Oui?

**M. MARIO DESBIENS :**

2390 On avait aussi demandé des documents au promoteur en ce qui concernait l'origine-destination des camions; cette question me préoccupe particulièrement, comme beaucoup de gens, pas parce que j'habite dans le secteur de l'axe Laramée, mais j'habite tout près de la rue Montcalm, mais les 610 camions, je me demande où ils vont passer et j'aimerais... et bon, ça, ça a été demandé à...

**LE PRÉSIDENT :**

2395 Ça a été demandé et ça va arriver, c'est censé arriver incessamment, je pense. Oui?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2400 Ça a été déposé.

**LE PRÉSIDENT :**

2405 Ça a été déposé, monsieur.

**M. MARIO DESBIENS :**

Ah, bon! Parce que lorsque j'ai demandé à l'arrière si ça avait été le cas, on m'a dit que ce n'était toujours pas déposé.

2410

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ça a été déposé aujourd'hui?

2415

**M. MARIO DESBIENS :**

Est-ce qu'on pourrait avoir l'appellation exacte du document, s'il vous plaît?

**LE PRÉSIDENT :**

2420

Oui, bien sûr.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2425

Oui, un instant, on va faire une vérification sur le dépôt, là.

**LE PRÉSIDENT :**

On peut parler d'autre chose pendant ce temps-là.

2430

**M. MARIO DESBIENS :**

Ah! Ça ne me dérange pas, je n'ai aucune objection.

2435

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Juste pour vous montrer de quoi ça a l'air...

**LE PRÉSIDENT :**

2440

Oui?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

2445

*C'est Répartition du camionnage entre boulevard Saint-Raymond et l'axe McConnell/Laramée.*

**M. MARIO DESBIENS :**

2450 Est-ce qu'il y a une cote?

**LE PRÉSIDENT :**

2455 Alors oui, il y a une cote, c'est le secrétariat à l'arrière qui a fait une confusion.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Ça, c'est ma copie à moi, en arrière il y en a une.

2460 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, je vous demande pardon, il est sur notre liste, c'est le DA-9.

**M. MARIO DESBIENS :**

2465 Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2470 Alors, je vais avoir un peu de plaisir avec madame Marchand!

**M. MARIO DESBIENS :**

2475 Non, non, c'est peut-être moi qui m'étais mal exprimé quand j'ai...

**LE PRÉSIDENT :**

Non, non, non, c'est correct, c'est...

2480 **M. MARIO DESBIENS :**

Ce n'était peut-être pas été clair.

**LE PRÉSIDENT :**

2485 C'est une pure erreur de...

**M. MARIO DESBIENS :**

2490

Et en fouillant à deux reprises, je n'ai pas vu rien, je n'ai pas vu le mot \* camion + ni \* camionnage + dans les derniers documents, donc...

**LE PRÉSIDENT :**

2495

Ça va. Donc il est déposé.

**M. MARIO DESBIENS :**

2500

C'est réglé, voilà. Peut-être deux points en vue de ce soir pour simplifier les choses, je ne sais pas si ce sera possible, il est tard. Dans le document PR-3 on lit, et je peux vous donner la référence, et vous laisser le temps, ça vous permettra de comprendre le sens de ma demande.

2505

On lit, en page 62, au dernier paragraphe, on parle de l'axe sans circulation lourde et on nous indique qu'il y aura une augmentation de dB, de 2 à 6 dB, d'accord, on nous donne donc un intervalle de 2 à 6, un écart.

2510

Ensuite, lorsqu'on nous parle en page 63, cette fois-ci à l'avant-dernier paragraphe, qu'avec circulation lourde 40 % dans ce cas-ci, là, non pas uniquement... pas à 100 % là, donc, les deux, avec ou sans camions, tel qu'on le conçoit actuellement, qu'il y aura une augmentation moyenne de 7 dB, toujours dans les deux cas, par rapport au niveau actuel.

2515

Donc, ici, on nous donne une augmentation moyenne avec les camions, puis on nous donne un écart sans les camions. Il aurait fallu que j'additionne tout ça, là, mais je n'ai pas le... c'était trop long à faire, donc j'aimerais qu'on nous donne des choses qui sont comparables, deux augmentations moyennes dans les deux cas, pour qu'on puisse voir quel est l'impact des camions en termes moyens, sur l'axe.

2520

Je ne sais pas si vous comprenez le sens de ma question, s'ils pouvaient avoir cette information pour ce soir, ce serait bien là.

**LE PRÉSIDENT :**

2525

Réexpliquez-la moi que je la comprenne bien.

**M. MARIO DESBIENS :**

2530

D'accord. On nous dit que sans camions, il y aura une augmentation X les 17 points, là X qui va varier entre 2 et 6; donc, à certains points, il y aura une augmentation de 6, puis à l'autre point, il y aura une augmentation de 2. Là, il faut les regarder les 17 points, puis il y en a

un qui a 2, l'autre qui a 3, l'autre qui a 4, l'autre qui a 6, puis avec le camion, on nous dit qu'on a une augmentation moyenne de 7, mais ça peut être une augmentation de 2 à un, de 8 à l'autre, de 9, de 4.

2535

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est une moyenne.

2540

**M. MARIO DESBIENS :**

Oui, c'est ça, donc on a un écart puis une moyenne, on ne peut pas comparer, c'est deux choses différentes, donc j'aimerais qu'on me donne deux moyennes.

2545

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2550

**M. MARIO DESBIENS :**

Ça aurait dû être fait dans l'étude il me semble aussi, d'ailleurs.

**LE PRÉSIDENT :**

2555

Oui. Ça va.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2560

Le tableau 19 du rapport PR-3 donne des chiffres absolus. Donc, toute personne peut comparer, à divers points, avec ou sans camions, moitié camions, bref tous les scénarios qu'on a analysés.

**M. MARIO DESBIENS :**

2565

Pouvez-vous nous donner la page, s'il vous plaît.

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2570

Page 68.

**M. MARIO DESBIENS :**

Page 68, alors...

2575

**LE PRÉSIDENT :**

Du même document?

2580

**M. NORMAND GAUTHIER :**

Du même document.

**LE PRÉSIDENT :**

2585

De PR-3?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2590

De PR-3. Donc, plutôt que de... des fois, les auteurs font des fantaisies dans les textes là, pour varier le style, le tableau est objectif avec des chiffres.

**LE PRÉSIDENT :**

2595

Et là, cette information-là est donnée point par point?

**M. MARIO DESBIENS :**

2600

Oui, c'est donné point par point, ça ne nous donne pas... il faut quand même faire le calcul, nous, point par point n'est pas toujours égal, là, on n'a pas...

**LE PRÉSIDENT :**

2605

Oui.

**M. MARIO DESBIENS :**

2610

Ici, on nous donne une information que le camion engendre, par rapport à l'absence d'une autoroute, 7 dB de plus.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, vous êtes obligé d'aller voir à la page 68 pour retrouver...

2615 **M. MARIO DESBIENS :**

Le calcul.

2620 **LE PRÉSIDENT :**

... une formulation équivalente à... ce n'est pas un calcul, c'est une observation.

2625 **M. MARIO DESBIENS :**

Je n'ai pas la moyenne ici, là, c'est la moyenne que je veux. On ne me la donne pas. Je veux la moyenne sans camions.

2630 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Dériger.

2635 **M. MARIO DESBIENS :**

Je ne sais pas si on se comprend ou...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui.

2640 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2645 Monsieur Laflamme, en fait ce qui est demandé c'est, comme on a vu hier, calculer une moyenne à partir de dB(A), ce n'est pas une addition qui est simple, c'est une addition avec une formule avec des logs et ce que monsieur aimerait avoir, c'est la moyenne des données qui sont indiquées. Pas point par point, mais la moyenne de l'ensemble des points, pour qu'il puisse comparer cette moyenne avec celle des camions. C'est tout simplement ça qu'il veut.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2650 On va demander à monsieur Yockell de répondre à cette question. Ce pourquoi on l'avait...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2655

En fait, ce que monsieur aimerait, c'est avoir l'information peut-être avant, si c'est possible, pour qu'il puisse ce soir avoir les données. C'est un peu ça, je pense.

**M. MARIO DESBIENS :**

2660

Bien, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2665

C'est parce qu'il y a une opération de calcul...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2670

Oui, il y a une opération de calcul, parce que ce n'est pas, la moyenne ce n'est pas 2 et 7 divisé par 2, ce qui fait 5 à peu près, là.

**LE PRÉSIDENT :**

2675

Non, non, c'est ça.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Mais est-ce que ça donne 6, est-ce que ça donne 4?

2680

**LE PRÉSIDENT :**

Le problème, c'est qu'un même tableau, en page 62 et page 63, on donne une moyenne pour la circulation de camions, mais on ne donne pas de moyenne pour la circulation sans camions.

2685

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2690

Mais il me semble que le tableau, la page 68, pour les 17 points donne, pour les trois scénarios, 0 %, 100 % et 40 à 60 % de camions. On a mis ça de même pour que les gens puissent se situer et puissent repérer quelle est la différence à la hauteur de leur résidence ou au niveau de leur résidence, qu'est-ce que ça peut donner. Pour la moyenne, on ne peut pas vous donner ça tout de suite.

2695 **M. MARIO DESBIENS :**

Je préfère cette réponse plutôt qu'on me dise de la faire moi-même, voyez-vous?

2700 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

2705 **M. MARIO DESBIENS :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous pourrez nous la communiquer par exemple?

2710 **M. MARIO DESBIENS :**

Moi, je ne suis pas un spécialiste de ce genre de calculs, là, j'aimerais avoir l'information précise par exemple, je pense que c'est pour ça qu'on est ici.

2715 **LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr.

2720 **M. MARIO DESBIENS :**

Et je pense que ce n'est pas... j'aimerais qu'on me réponde, s'il vous plaît, correctement là. Bon, peut-être que c'est parce que je suis fatigué.

2725 Alors, toujours pour ce soir, toujours dans le document PR-3, en page 79, au dernier paragraphe, on nous fait référence à une figure, on nous indique la figure 4.1 présente les isophones de bruit... je vais vous laisser trouver la page. Donc, on est en page 79, au dernier paragraphe.

2730 **LE PRÉSIDENT :**

Dans le PR-3.

2735 **M. MARIO DESBIENS :**

Oui. La figure 4.1 présente les isophones de bruit prévus 10 ans après l'ouverture, après atténuation.

2740 Bon. Je ne sais pas si on a les données pour le bruit comme on vient tout juste... auquel on vient tout juste de faire référence en page 68, puis aussi en page 69, qui sont encore plus exacts, plus détaillés. Si ces données-là, est-ce qu'on les a pour 10 ans après l'ouverture? Parce qu'on a un isophone, 10 ans après l'ouverture, mais est-ce qu'on a les données de bruit aux maisons 10 ans après l'ouverture aussi? Si c'est possible qu'on puisse nous les donner. Je  
2745 veux juste savoir si on peut nous les donner, d'accord?

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, j'essaie de comprendre, c'est que l'isophone, ce n'est pas l'isophone au moment  
2750 de la construction, mais l'isophone 10 ans après l'ouverture.

**M. MARIO DESBIENS :**

Exact.

2755

**LE PRÉSIDENT :**

Et les autres tableaux semblaient être des données qui étaient à l'ouverture?

2760 **M. MARIO DESBIENS :**

C'est mon impression.

**LE PRÉSIDENT :**

2765

On va vérifier ça. Oui?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2770 Toutes les données présentées dans l'étude sont 10 ans après l'ouverture...

**M. MARIO DESBIENS :**

Parfait.

2775

**M. NORMAND GAUTHIER :**

... tant les données de chiffres que les isophones.

2780

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, les isophones 10 ans correspondent aux chiffres des tableaux antérieurs, très bien.

2785

**M. MARIO DESBIENS :**

Merci. Et j'aurais peut-être en complément par rapport à ça, donc on nous dit aussi que, dans le document PR-3...

2790

**LE PRÉSIDENT :**

Bloquez le registre s'il vous plaît pour les autres personnes, je n'en prendrai plus. Oui, monsieur?

2795

**M. MARIO DESBIENS :**

Dans le document, on voit en page 85 du document PR-3, un tableau où on nous indique la situation actuelle, à l'ouverture, après 10 ans, augmentation de bruit, augmentation après 10 ans, donc un tableau assez synthétique, est-ce qu'il y a ce genre de tableau aussi... bon, peut-être que ma question va tomber, là, je n'ai pas le temps de m'assurer de cela, je vais juste vérifier. Je veux savoir si on a ce genre de tableau pour l'axe Laramée, parce que ça c'est pour Saint-Raymond. Et puisqu'ils viennent de me dire que c'est toujours 10 ans après l'ouverture, donc je pense que par le fait même, ce ne sera pas nécessaire, mais c'est ce que je veux vérifier, là, ici.

2800

2805

Bon, voilà, c'est parce que c'est peut-être ça qui m'a induit en erreur, c'est qu'on disait qu'on avait une réduction de bruit à l'ouverture, ici, puis une réduction de bruit après 10 ans. Donc là-bas, je n'avais jamais vu spécifiquement indiqué que le tableau était pour après 10 ans, dans le document. Donc en voyant cette chose après 10 ans, je me suis dit: ah, tiens, on a des données là après 10 ans et à l'ouverture. Les autres n'étaient pas spécifiées, en tout cas, ils ne m'ont pas apparu spécifiquement spécifiées au point de vue temporel que c'était dans 10 ans.

2810

2815

**LE PRÉSIDENT :**

C'est bien, son interprétation est bien bonne, c'est bien pour après 10 ans aussi?

**M. NORMAND GAUTHIER :**

2820

C'est exact.

**LE PRÉSIDENT :**

2825 Très bien.

**M. MARIO DESBIENS :**

2830 Donc, ça va pour ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

2835 **M. MARIO DESBIENS :**

2840 J'aimerais demander, toujours à Transports Canada, s'ils ont des données sur les augmentations du trafic lourd dans les 10 dernières années et s'ils ont des prévisions sur l'augmentation pour les prochaines années, les années à venir, court, moyen et long termes, s'il vous plaît, et s'ils pouvaient les déposer s'ils en ont.

**LE PRÉSIDENT :**

2845 Oui, monsieur Dickey arrive.

**M. MARIO DESBIENS :**

Je ne veux pas les chiffres, je voudrais juste s'ils en ont, qu'ils les déposent.

2850 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, c'est ça. Il va vous répondre.

**M. RÉGENT DICKEY :**

2855 Monsieur le président, je devrai retourner pour m'assurer; je ne crois pas qu'on ait ces genres de chiffres-là chez nous, mais je peux toujours vérifier pour m'assurer de la réponse.

2860 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, vous vérifiez et vous me donnez une petite réponse; si c'est non, vous me dites que vous ne les avez pas et si c'est oui, bien vous me les donnez, évidemment.

2865 **M. RÉGENT DICKEY :**

Parfait.

2870 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Oui?

2875 **M. MARIO DESBIENS :**

2875

Bon, on avait demandé les comptages de la Ville de Hull, ils sont arrivés, on en est heureux. Est-ce qu'il serait possible toujours, parce que je m'intéresse particulièrement à l'impact que pourra avoir l'axe Laramée sur la rue Montcalm, particulièrement avec le transport lourd et les données, les chiffres qu'on a, les projections du promoteur, on a les chiffres de la Ville de Hull, est-ce que la Ville de Hull, si ce n'est pas trop demandé, pourrait nous donner les comptages qu'elle a sur Montcalm, en termes de véhicules et de camions, si la distinction est établie, s'il vous plaît.

2880

2885 **LE PRÉSIDENT :**

2885

Très bien. Alors, vous les demandez sur Montcalm?

**M. MARIO DESBIENS :**

2890

Oui, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2895

Est-ce que le représentant de la Ville de Hull est là? Est-ce que vous avez entendu la question? Oui. Vous avez pris note et c'est bien. Parfait.

**M. MARIO DESBIENS :**

2900

Merci beaucoup. Bon, je vais formuler sous forme de demande, là. On parle de débit/jour moyen/année. J'ai fouillé, je n'ai pas pu trouver de calcul, c'est quoi un débit/jour

moyen/année. Est-ce que c'est seulement les jours ouvrables, ça inclut les fins de semaine, donc...

2905 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on va vérifier tout de suite...

2910 **M. MARIO DESBIENS :**

Rapidement, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2915 ... oui, si vous pouviez me définir ce qu'on appelle dans l'étude \* débit/jour moyen/année +?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2920 Ce sont des débits qui incluent tous les jours de l'année...

**LE PRÉSIDENT :**

Tous les jours de l'année.

2925

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2930 Semaine et fins de semaine, mais on sait que les débits peuvent varier, exemple à la saison estivale, la saison hivernale et tout ça. Ça fait que le jour moyen/année, bien c'est un peu la moyenne globale parce qu'on sait que la circulation, bien les gens circulent plus durant l'été que durant l'hiver, à moins que ce soit peut-être pour un centre de ski là, mais c'est ça, mais le jour moyen/année, ça tient compte de ça. La saison estivale...

**LE PRÉSIDENT :**

2935

Donc, c'est le calcul pour toute l'année, divisé par 365.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2940

C'est ça, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2945 Oui?

**M. MARIO DESBIENS :**

2950 Total, divisé par environ 365, ça va, puis à l'été on ajoute le 4 %, ça va. C'est peut-être le 4 % vacances. Bon, en tout cas.

**LE PRÉSIDENT :**

2955 À moins qu'il y ait une taxe d'amusement!

**M. MARIO DESBIENS :**

2960 Oui, c'est ça! Dans le document X ce serait une demande de documents encore une fois, là, mais mes questions vont arriver bientôt. Dans le document PR-8.6, page 26, je peux vous laisser le temps si vous voulez vous y rendre, parce que je lirai un petit extrait, mais au point 3.4, on lit :

*Le modèle...*

- on parle du modèle de projection de trafic -

2965 *Le modèle a permis de faire des analyses régionales à un niveau stratégique X entre guillemets X tandis que les analyses postsimulation ont permis d'étudier en profondeur le corridor à l'étude. La zone d'étude utilisée pour les analyses postsimulations est illustrée à la figure 3.11.*

2970 Qui est en page 29. J'imagine que c'est le rectangle foncé? Oui. Est-ce qu'on pourrait avoir ces analyses, parce que c'est un peu lié à la question que je posais antérieurement, là. On nous dit qu'on a produit des analyses, qu'on a fait des analyses, peut-être qu'on ne les a pas faites sur papier, peut-être qu'on a des notes. C'est quoi l'analyse qu'on a faite sur ce rectangle-là, je ne l'ai vu nulle part dans...

2975 **LE PRÉSIDENT :**

On a le résultat de l'analyse, on n'a pas les données de l'analyse?

**M. MARIO DESBIENS :**

2980 Oui, c'est ça, on dit que ce qu'on suppose, c'est que l'analyse est incluse dans le résultat, elle fait partie du résultat global, elle a été... on a raffiné les résultats de l'ordinateur par une analyse post... c'est pas postmoderne, mais postsimulation, alors on a raffiné ça et, s'il y a des analyses, j'aimerais qu'on puisse y avoir accès parce que ça peut nous donner des  
2985 informations sur les impacts sur lesquels je m'interrogeais justement la dernière fois à l'égard du

centre-ville, en termes d'augmentation de débit, raccourcissement de la période de pointe mais augmentation du débit.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

2990

Les analyses comme telles sont représentées, si on peut dire dans le rapport, par les schémas qui sont montrés, par exemple la figure 3.13, je donne un exemple, parce que le rectangle ombragé, là, il montre l'intersection Maisonneuve, exemple Saint-Rédempteur, l'autoroute 50, tout ça. On a peut-être...

2995

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va?

3000

**M. MARIO DESBIENS :**

Bien, s'il me dit que c'est ça les analyses, c'est-à-dire qu'ils prévoient, par exemple, sur Saint-Rédempteur, en 2011, qu'on va tomber à 1308 véhicules, je crois...

3005

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Bien, ce sont des calculs qui ont été faits et puis on a montré...

3010

**M. MARIO DESBIENS :**

C'est ça, c'est bon.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3015

... la situation en 97 versus 2011, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait, il est satisfait de la réponse.

3020

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Merci.

3025

**M. MARIO DESBIENS :**

Bien, si c'est ça les analyses, je croyais que ça pouvait être une analyse peut-être un peu plus en termes d'impact, là...

3030

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Bien, c'est des calculs simulés par ordinateur.

3035

**M. MARIO DESBIENS :**

Oui. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3040

Ça va.

**M. MARIO DESBIENS :**

3045

Merci. On n'a pas fait d'analyses sur les impacts, on a des chiffres, on a des calculs de chiffres, on n'a pas fait d'analyses sur les impacts en termes de bruit, de pollution de toute sorte, là, sur Saint-Laurent, on a vu une dame qui s'en inquiétait hier, sur Saint-Rédempteur, sur Eddy; est-ce qu'on a fait des analyses de ce côté-là?

3050

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Non, on n'a pas fait d'analyses sur Saint-Laurent, on a fait des analyses de comptages d'aucune façon, comme on n'a pas fait des analyses non plus sur Saint-Raymond pour montrer la diminution de pollution ou de bruit -- seulement de bruit, mais si ça augmente dans un sens, ça diminue dans l'autre. On ne l'a pas fait sur Taché non plus.

3055

Actuellement, le boulevard Saint-Laurent actuel, c'est un boulevard à des sections où il est à 6 voies, d'autres sections il est à 4 voies, il offre une bonne réserve de capacité. C'est certain que son volume de circulation va...

3060

**M. MARIO DESBIENS :**

Augmenter.

3065

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3070 ... va augmenter, parce que disons il canalise la circulation de l'axe Laramée, mais aussi il canalise la circulation via une bretelle de l'autoroute 50. Mais en tant qu'analyse autre que circulation, on n'en a pas fait sur le bruit et tout ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3075 Ça va?

**M. MARIO DESBIENS :**

3080 Ça va. Je vais mettre cette question de côté. Ce ne sera pas long, si vous permettez que je lise juste un peu pour ne pas attarder inutilement.

3085 Bon, peut-être que j'aurais une demande d'information à faire au ministère de l'Environnement, on parle de suivi de la part du promoteur ultérieurement à la construction prévue. Est-ce qu'on aurait, les citoyens peuvent avoir un accès intégral à ces suivis, dans leur intégralité, et est-ce qu'on a des données sur le taux, l'atteinte des objectifs prévus par le MTQ dans les suivis? Est-ce que ces données-là existent?

**LE PRÉSIDENT :**

3090 Oui, on va vérifier.  
Alors, est-ce que les suivis qui sont opérés... alors, ministère de l'Environnement, voulez-vous répondre à ça?

**M. MICHEL MAILHOT :**

3095 Là, effectivement, il y a des programmes de suivi qui avaient été demandés pour les construits, est-ce que c'est de ça qu'on parle ou si c'est pour dans le futur, là?

**M. MARIO DESBIENS :**

3100 Ma question porte pour ces programmes de suivi, est-ce que les citoyens, par exemple, est-ce que c'est confidentiel ou on a un accès à ça, c'est public? Et deuxièmement, est-ce qu'on a des données sur l'atteinte des objectifs que se fixent les... par exemple dans ce cas-ci le MTQ, ça ne doit pas être la première fois qu'ils font des programmes de suivi?

3105

**LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que là, ce qu'il vous demande, il vous le demande à propos des anciens projets réalisés ou à propos du projet sous examen qui serait des suivis à venir.

3110

**M. MARIO DESBIENS :**

Non, c'est vraiment à propos des anciens, si on a des données sur l'atteinte des objectifs et si, en général, ils sont accessibles au public.

3115

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Oui?

3120

**M. MICHEL MAILHOT :**

Bien, ce serait sous toutes réserves, parce qu'il y a certains programmes de suivi, comme sur les puits d'eau potable, qui ont été faits pour le secteur de Aylmer, entre autres, là, il faudrait peut-être vérifier est-ce qu'il y a des noms de propriétaires, etc., qui sont là, qui pourraient être protégés en vertu de la *Loi d'accès à l'information*, je ne le sais pas. Mais de façon générale, là, outre ces informations nominatives-là...

3125

**M. MARIO DESBIENS :**

Oui, c'est ça.

3130

**M. MICHEL MAILHOT :**

... effectivement c'est public.

3135

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, les rapports de suivi sont publics?

3140

**M. MICHEL MAILHOT :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3145

Deuxièmement, est-ce que les rapports de suivi signalent le taux d'atteinte des objectifs fixés?

**M. MICHEL MAILHOT :**

3150

Encore là, ça dépend du suivi. Comme si je prends l'exemple de puits d'eau potable, donc le Ministère, il faudrait voir dans les autorisations qu'on a données pour le bout à Aylmer, là, quel était le genre de programme de suivi. Admettons que c'était, pour la fluorure, c'était 250 pour...

3155

**LE PRÉSIDENT :**

Mais monsieur pense particulièrement en termes de bruit, manifestement.

3160

**M. MICHEL MAILHOT :**

Ah! Pour le bruit, bon, pour le bruit, effectivement il y avait un programme de suivi sur le bruit, puis de mémoire là, la condition de décret disait que ça ne devait pas excéder 55 décibels Leq 24 heures, sinon il y avait, le ministère des Transports avait à prendre des mesures d'atténuation pour ramener ça à ce seuil-là ou cette norme-là maintenant, pratiquement là, compte tenu que c'est un décret.

3165

Effectivement, il y a eu à l'occasion des rapports qui ont donné les résultats obtenus. Si dans certains cas il a pu y avoir, effectivement, des dépassements, c'est marqué dans le rapport de suivi qu'à tel endroit, telle place, admettons, ça peut être 56 à un endroit, puis ça peut être 53 à l'autre endroit. Donc, s'il atteint un 56, ils sont supposés nous présenter un programme de rectification.

3170

**LE PRÉSIDENT :**

3175

Ça va.

**M. MARIO DESBIENS :**

3180

Merci. Bon, j'aimerais revenir, pour essayer d'éclaircir, j'ai une obscurité dans mon esprit à propos des chiffres, des données, puis j'aimerais essayer de l'éclaircir. On a déjà parlé de ce sujet, j'ai été absent à quelques occasions, donc je ne sais pas si la situation a pu être mise au clair.

3185

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous serez ici ce soir?

3190 **M. MARIO DESBIENS :**

Oui, mais ce n'est pas sur le bruit, c'est sur les débits du lien routier, puis ça pourrait avoir un impact par exemple sur ce qu'on va dire ce soir.

3195 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Bien, formulez votre question, toujours, et je verrai après.

3200 **M. MARIO DESBIENS :**

Oui. Alors, c'est bien, c'est ça. Donc, dans le document Analyse de la valeur, on parle que le lien va atteindre sa limite en 2011. On nous a dit que ce n'était pas tout à fait le cas, que ça irait plutôt en 2022 parce que, dans ce cas-là, on était avec des feux de circulation, puis actuellement on est avec des carrefours giratoires.

3205

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3210 **M. MARIO DESBIENS :**

Bon, ça, ça va. On s'entend là-dessus. Maintenant, le débit maximal de l'autoroute, bien du lien routier, du boulevard là, parce que c'est un boulevard, ce qu'on appelle un boulevard, son débit maximal, particulièrement dans la section ville, d'accord, je l'appelle comme ça, là.

3215

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3220

**M. MARIO DESBIENS :**

Il va être augmenté par le fait même qu'on n'a plus de feux de circulation, c'est pour ça qu'il sera atteint plus tard. Il pourrait arriver, on verra là quelles sont les données, les projections qu'ils ont utilisées en débit/jour moyen/année, les données de la Ville de Hull, est-ce que ça correspond, est-ce qu'ils sont en dessous de la moyenne, etc., il y a des analyses là. Mais ça va être quoi le ratio, lorsqu'on va atteindre le ratio, parce qu'il va être atteint, un jour, ce ratio, c'est-à-dire débit maximal sur Laramée, il va être plus élevé que ce qu'on a prévu avec celui des feux, des impacts, donc, par le fait même, peut-être pas nécessairement augmentés, en tout cas, c'est à voir, mais ça causera certains changements.

3230

J'aimerais savoir si on a une idée quand ce ratio va être atteint, ça va être quoi la quantité d'autos à ce moment-là à l'heure à peu près, là, à l'heure de pointe? On parle d'un

3235 débit à l'heure de pointe, pas en moyenne par jour combien d'autos utiliseraient, mais à l'heure de pointe, quand il va être à un coefficient/ratio 1. Oui, c'est ça.

3240 Et aussi, est-ce que dans ce débit, dans les calculs qu'ils font X c'est ça, une autre question que je ne voulais pas oublier X est-ce qu'ils ont inclus, particulièrement aux heures de pointe, des temps d'arrêt pour les piétons qui vont traverser et, si oui, peut-être combien, avoir une idée là.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3245 Premièrement, pour le débit de circulation, on n'a pas fait une estimation de savoir à quelle année précisément les giratoires vont être à capacité et qu'il y aura, à cause du fait qu'à cette étape-ci, déjà, on ne fait pas les calculs de débit, des projections de calculs déjà en assumant disons 2 % ou 5 % par année, mais de voir avec cette augmentation hypothétique, que ça va venir disons dans 15 ans, ou dans 10 ans, ou dans 30 ans. Mais maintenant, dans ce rapport également, dont vous faites mention tantôt, il y a le logiciel EMME2 qui est utilisé, 3250 qui peut faire entrer les données de développement urbain, de développement... différents développements à différents endroits dans la ville.

3255 Alors, une fois que ces données sont entrées dans des endroits spécifiques, c'est de là que ressort... parce que ça se fait en coordination avec les urbanistes des villes, c'est de là que, disons dans un endroit de la ville, vous avez cette carte qui vient du logiciel, alors vous pouvez, à un endroit ici, implanter disons un développement résidentiel en 2015 ou 2012, ou bien 2006, n'est-ce pas, je veux juste, j'essaie de vous dire, alors ça va affecter la circulation au milieu de ce terme de 10 ans ou de 15 ans. Et c'est de là que le logiciel a toutes les données avec le temps, pas seulement une projection sur un axe comme tel, mais le territoire au complet, le 3260 développement au complet.

Alors, le logiciel lentement bâtit le territoire, ça peut comprendre le territoire de toute la ville un jour.

3265 **M. MARIO DESBIENS :**

Au fur et à mesure, oui.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3270 Au fur et à mesure, voilà.

**M. MARIO DESBIENS :**

3275

Vous donnez de l'information au logiciel au fur et à mesure...

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3280

Voilà!

**M. MARIO DESBIENS :**

3285

... que vous la cueillez.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Exactement.

3290

**M. MARIO DESBIENS :**

Je comprends bien ça, mais...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3295

Je vais compléter un peu l'information aussi. On a établi nos scénarios, il y avait trois scénarios : scénario de base statu quo; scénario Bureau de la statistique du Québec; et le scénario pour lequel ici ce qu'on a obtenu, c'est le scénario avec des rencontres avec des urbanistes de la région. Parce que le débit, il est fonction de la croissance de la population et de la croissance des emplois.

3300

En 1995, à l'intérieur de la CUO, la population était de 218 000. Nous, notre scénario, en 2011, il est évalué, selon les urbanistes, à 284 000; en 2001, la population est de 224 000. Autrement dit, dans les six dernières années, ça a augmenté de 6000 de population.

3305

C'est certain que la population est appelée à croître, parce qu'au niveau économique, tout ça, ça va très bien. On a un scénario qui est quand même très optimiste si on regarde le 6000 de croissance dans les six dernières années, puis en 2011 on évalue 284 000.

3310

On va diminuer un peu ça, parce que la CUO, ça comprend Gatineau, puis Buckingham-Masson; revenons aux villes de Hull et puis d'Aylmer. Actuellement, ces deux villes-là ont 100 000 de population et puis en 2011, selon le 284 000, il y aura environ 122 000 de population. Donc une croissance, si on peut dire, de 22 000 au cours des dix prochaines années. Ce qui fait à peu près 2 % par année, mais c'est un indice composé qui peut peut-être

3315

donner 1 1/2 %, 1 3/4%, là, je ne le sais pas; mais en gros, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3320 Mais la question de l'intervenant est une question aussi sur la capacité de la route, me  
semble-t-il. Quel est le débit maximal que peut porter la route à l'heure de pointe et en termes --  
là vous m'aviez donné des chiffres pour 2011, vous aviez dégradé les autos et les camions,  
vous m'avez parlé de 26 000 voitures par jour et 840 camions par jour, pour 2011, dans une  
rencontre préalable.

3325 Lui, il demande le débit maximal à l'heure de pointe et est-ce que ça est capable  
d'intégrer, de prévoir ou de prédire, pardon, les traverses de citoyens qui utilisent la voie  
prioritaire pour traverser.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3330 Moi, ce que je veux répondre, on a présenté une conception. Maintenant quand les  
débits commencent à arriver à capacité, il y a plusieurs mesures qui peuvent être implantées,  
comme, par exemple, augmenter le rayon du giratoire, ajouter une voie dans l'anneau, ajouter  
une voie, on les appelle voies... c'est un élargissement dans l'approche....

3335

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, mais c'est-à-dire ce n'est pas ça qu'il veut savoir.

3340 **M. PIERRE LAFLAMME :**

On a fait des calculs pour 2011 seulement et puis nos carrefours giratoires démontrent  
qu'avec des temps de passage des piétons, avec un certain nombre de piétons, parce que 9  
secondes pour traverser chaque chaussée, on a une fluidité qui se situe autour du niveau C. On  
n'a pas fait...

3345

**LE PRÉSIDENT :**

Mais quand es-ce qu'on atteindrait le niveau de saturation?

3350

**M. PIERRE LAFLAMME :**

On a dit au début de la semaine qu'on pourrait atteindre, exemple, là, 2022.

3355 **M. MARIO DESBIENS :**

Ce n'est pas la question non plus.

**LE PRÉSIDENT :**

3360

Non plus.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3365           Moi, ce que je veux dire, que...

**M. MARIO DESBIENS :**

3370           Est-ce que je peux ajouter une précision?

**LE PRÉSIDENT :**

3375           Une minute, là. Tout le monde ne parlera pas en même temps.  
Monsieur, allez-y.

**M. MARIO DESBIENS :**

              Pourrais-je amener une précision?

3380           **LE PRÉSIDENT :**

              Oui.

**M. MARIO DESBIENS :**

3385           Il me semble que, bon, on disait aux environs de 2022, qu'on serait à capacité, n'est-ce pas. Bon, la question ne porte pas sur l'horizon temporel, d'accord? La question est sur le débit, la capacité, ainsi à l'heure de pointe. En sous-question, j'ai le nombre d'arrêts à l'heure, parce qu'il va y avoir plus... habituellement, tout le monde fonctionne sur le même horaire, donc  
3390 les piétons sont en même temps que les automobilistes, donc c'est à l'heure de pointe là où il va y avoir le plus. Donc, probablement que la capacité va être moindre qu'à l'heure qui n'est pas de pointe, mais à cause des piétons, d'accord? Ça, je comprends ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3395           Oui.

**M. MARIO DESBIENS :**

3400

J'aimerais juste avoir cette information-là. Ce n'est pas... elle pourra m'être utile ultérieurement et, bon, je veux comprendre la situation. De plus, là...

**LE PRÉSIDENT :**

3405

C'est parce qu'ils ont tendance à répondre en termes d'interventions.

**M. MARIO DESBIENS :**

3410

Oui, c'est ça, et ce n'est pas ce que je veux savoir.

**LE PRÉSIDENT :**

3415

Si on arrive à ça, on agrandira les choses, puis on changera, voyez-vous?

**M. MARIO DESBIENS :**

Je ne veux pas...

3420

**LE PRÉSIDENT :**

C'est là qu'est la maldonne de la communication.

**M. MARIO DESBIENS :**

3425

Ou peut-être que c'est une déformation professionnelle dans le sens, et pas dans le sens négatif de déformation, mais c'est une perspective sur les choses qui tout à fait légitime, je n'ai pas d'objection.

3430

**LE PRÉSIDENT :**

Un gestionnaire cherche toujours des solutions. Alors...

**M. MARIO DESBIENS :**

3435

Heureusement!

**LE PRÉSIDENT :**

3440

Ceci étant dit, je vais demander au gestionnaire...

**M. MARIO DESBIENS :**

Non, j'aurais peut-être juste un point, là.

3445

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?

3450

**M. MARIO DESBIENS :**

C'est ça, donc oui, pour ça, parce que je ne veux pas qu'on soit uniquement en débit/jour moyen/annuel, je veux connaître en réalité, moi, qu'est-ce qui va arriver avec ça.

3455

**LE PRÉSIDENT :**

Quelle est la capacité à l'heure de pointe.

**M. MARIO DESBIENS :**

3460

Exact.

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3465

Mais la capacité à l'heure de pointe en 2011 est dans le tableau. Mais moi, ce que je veux dire, on ne va jamais laisser le carrefour giratoire arriver, disons, à un niveau de service F, parce qu'une fois qu'on a atteint le niveau de service D-E, et vous avez le petit tableau avec les niveaux de service, on va intervenir. Et il y a, comme je vous ai dit, plusieurs interventions qui sont possibles. Et à quelle année on va intervenir et qu'est-ce qu'on va implanter, ça c'est une autre question. Mais on ne peut pas dire avec un tel débit, parce qu'avec la conception, le design qu'on a présenté, disons avec un débit de X je dis le chiffre juste comme ça X 15 000, on peut avoir un niveau de service E, mais on ne va jamais... n'est-ce pas, ce n'est pas 15 000, on sait que c'est beaucoup plus, moi je dis juste un chiffre comme ça.

3470

3475

Mais on ne va jamais attendre le chiffre d'atteindre, on va intervenir pour ne pas avoir un niveau de service qui n'est pas acceptable. Ce que nous on suit, c'est le niveau de service et on veut donner un bon niveau de service.

**LE PRÉSIDENT :**

3480

C'est de la maldonne complète.

Allez-y, monsieur.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3485

Moi, la question, en fait la façon que je la perçois un peu, je ne sais pas si je vois plus à quoi on veut en venir, la question du niveau de service, c'est une question de délai, de ce que j'ai compris hier. Donc, ce que ça va faire, c'est si advenant qu'il n'y a pas d'intervention à un niveau E ou F, ça va augmenter la durée de la congestion, si on peut dire.

3490

Donc, en réalité, le nombre de voitures que l'artère peut prendre, c'est plutôt le nombre, le temps de l'heure de pointe, c'est un peu ça?

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3495

Exactement, oui. Mais tout ça est dans les heures de pointe, le tableau vous donne les débits dans les heures de pointe et le niveau de service dans les heures de pointe pour 2011. Maintenant, vous voyez, si on ouvre ce tableau-là, on peut voir ce sont quoi les...

3500

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va?

**M. MARIO DESBIENS :**

3505

Non, ça ne va pas.

**LE PRÉSIDENT :**

3510

Ça ne peut pas aller, mais c'est une question sans réponse.

**M. MARIO DESBIENS :**

3515

Il me dit: je peux donner 15 000, mais je sais que c'est plus, c'est plus que 15 000, c'est combien? Ce n'est pas une question difficile, il me semble, la capacité du réseau, c'est combien de véhicules avant que le réseau commence à créer du retard?

**LE PRÉSIDENT :**

3520

C'est clair qu'on a une maldonne, il ne répond jamais à cette question-là parce qu'il répond en termes d'interventions.

**M. MARIO DESBIENS :**

3525

Bon, bien, c'est correct, s'ils ne veulent pas répondre, qu'ils ne répondent pas!

**LE PRÉSIDENT :**

3530

Non, non, ça va...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3535

Je viens d'entendre un 30 000 là.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3540

Non, non, on veut clarifier la situation, on ne veut pas reporter ça à ce soir. Ce n'est pas parce qu'on veut éviter la question, on va s'entendre clairement.

**LE PRÉSIDENT :**

3545

Bien, c'est parce que je vais vous donner un exemple. Dans un document qui est dans le rapport Séguin, il y a un calcul qui dit : une ligne, une voie de service sur le calcul d'un G sur le C, le \* green + sur le \* cycle +, ça donne, ça peut passer 1048 voitures à l'heure. C'est ça la capacité d'une route.

3550

Là, à chaque fois qu'on vous demande c'est quoi la capacité d'une route à 2 voies, en termes d'heure de pointe, vous nous répondez: on interviendra pour qu'il en passe plus. On veut savoir...

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3555

Non, mais ce n'est pas la route...

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur, il demande juste de savoir la capacité maximale d'une route à 2 voies.

3560

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3565

C'est pas la route ici qui tient en compte, ce sont les intersections ou les carrefours giratoires, parce que la capacité dans la route est beaucoup plus élevée que la capacité -- je veux dire en tronçons là, entre deux carrefours ou deux intersections, la capacité des voies est supérieure à la capacité des giratoires ou des intersections avec feux de circulation.

Voilà pourquoi les carrefours comptent, la capacité des carrefours et pas la capacité des tronçons. Alors, on peut voir qu'en 2011, avec les carrefours giratoires, on a des niveaux de service A et B, et avec les feux de circulation on a C et D. B, C et D.

3570

Mais ce que je veux dire, 2011, le niveau acceptable pour une nouvelle intersection est D. Alors, il y a beaucoup de temps encore de faire pour arriver au niveau de service D. Mais ça, ce n'est pas un niveau de service qui est avec des files d'attente et avec des délais très importants, c'est un niveau de service très, très acceptable.

3575

Une fois qu'on arrive, disons, à un niveau de service E, on va intervenir, mais est-ce que c'est ça la question : en quelle année on doit intervenir?

**LE PRÉSIDENT :**

3580

Non! Non, ce n'est pas ça, c'est qu'il y a deux concepts, il y a une capacité théorique et il y a une capacité pratique.

**M. MARIO DESBIENS :**

3585

Exact. Je pourrais peut-être la formuler dans ses termes, parce que je comprends les termes qu'il utilise. Donc, je vais essayer de la formuler dans ses termes, ça va peut-être être plus simple. Est-ce que je pourrais la faire?

3590

**LE PRÉSIDENT :**

Non, on va les laisser...

**M. MARIO DESBIENS :**

3595

On va laisser... O.K., d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

3600

... palabrer. Non, non, non, mais c'est...

**M. JORDAN BELOVSKI :**

3605

Je vais vous donner un autre chiffre, je m'excuse.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3610

**M. JORDAN BELOVSKI :**

Selon certaines sources que je peux vous fournir après, les carrefours giratoires de ce type-là peuvent accepter de 5000 à 6000 véhicules par heure. Est-ce que ça va ça, comme réponse?

3615

**M. MARIO DESBIENS :**

Oui, c'est parfait, c'est ce que je voulais savoir. C'est ça que je voulais savoir. C'était vraiment... voilà!

3620

**LE PRÉSIDENT :**

Comme dis l'autre : un long détour pour dire je t'aime!

3625

**M. MARIO DESBIENS :**

Oui, ça va.

3630

**LE PRÉSIDENT :**

Bon, est-ce qu'on peut donner une chance aux autres?

**M. MARIO DESBIENS :**

3635

Oui, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

De toute manière, on va reprendre les éléments ce soir, mais vous avez les informations de base pour bâtir le raisonnement.

3640

**M. MARIO DESBIENS :**

Pour les projections, oui, on saura à quoi on pourra atteindre.

3645

**LE PRÉSIDENT :**

3650 Parfait. Merci.

**M. MARIO DESBIENS :**

3655 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, ça va?

3660 **M. JORDAN BELOVSKI :**

Juste une petite précision, monsieur le président. Je parle de carrefour giratoire standard, mais là avec ces débits qu'on dit, on a des...

3665 **LE PRÉSIDENT :**

Ne me les rallongez pas dans le diamètre, on va recommencer. Ça va.  
Alors, monsieur Jacques Lacasse, s'il vous plaît.

3670

**M. JACQUES LACASSE :**

Monsieur le président.

3675 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. JACQUES LACASSE :**

3680

J'espère que mes questions vont être plus courtes.

**LE PRÉSIDENT :**

3685 Est-ce que vous auriez une question sur les débits, par hasard?

**M. JACQUES LACASSE :**

3690

Non, du tout, du tout. Le débit, j'ai bien compris que...

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous écoute.

3695 **M. JACQUES LACASSE :**

... je ne comprenais pas, ça fait que! Je vais m'abstenir de préambule, je vais essayer d'y aller droit au but. Vous savez que dans le parc, il y a un ancien dépotoir qui a existé de 1968 à 1974 et qui a été fermé en 1975, et recouvert, d'après le document DB-11, qui a été recouvert par de la gravelle, tout ça, pour en faire un stationnement.

3700

J'arrive à ma question. Vous savez que le fameux dépotoir, il déverse des eaux de lixiviation, je m'excuse de la formulation là, puis ces eaux-là se déversent dans le crique Moore, Wolffia en premier, après ça ça va dans le petit crique ruisseau Moore ainsi que dans le crique du ruisseau du Lac-des-Fées et le lac des Fées également.

3705

Ma question : concernant la bretelle nord, je voudrais savoir s'il va y avoir des impacts au niveau du décontaminant ou si elle passe assez loin, justement, du dépotoir, pour éviter de brasser, si vous voulez, ces fameuses eaux-là ou ce fameux dépotoir-là.

3710

**LE PRÉSIDENT :**

De la bretelle nord?

3715 **M. JACQUES LACASSE :**

De la bretelle nord, là, la bretelle nord est censée contourner le dépotoir en question.

**LE PRÉSIDENT :**

3720

Vous voulez dire la variante, là?

**M. JACQUES LACASSE :**

Non, ma question elle est, en fin de compte : est-ce qu'il va y avoir des impacts au niveau...

3725

**LE PRÉSIDENT :**

3730 Au niveau du dépotoir.

**M. JACQUES LACASSE :**

Au niveau du dépotoir, oui.

3735

**LE PRÉSIDENT :**

L'ancien dépotoir.

3740

**M. JACQUES LACASSE :**

C'est ça.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3745

La bretelle nord qui est montrée sur le plan sur le mur là, a été disons placée à cet endroit en connaissance de cause du dépotoir, de la présence du dépotoir, mais aussi le tracé qui a été choisi pour nous, c'est celui de moindre impact sur le plan du déboisement et puis sur le plan de la nature du sol parce qu'on est à flanc rocheux.

3750

C'est certain qu'au moment de la construire, la bretelle nord, il va falloir pousser nos expertises plus à fond, parce que le ministère des Transports ne veut pas du tout aller, si on peut dire, aller jouer dans le dépotoir, parce qu'on a fourni des coûts pour les bretelles, on en a parlé hier, puis s'il fallait décontaminer tout le dépotoir, les coûts qu'on a fournis, qu'on a déposés aujourd'hui, ils seraient de l'ordre de 6 M\$, c'est certain, 7 M\$, ça fait qu'on ne veut pas.

3755

Au lieu d'aller dans le dépotoir, s'il faut, on va changer un peu l'emplacement de la bretelle, on va la bifurquer un peu plus vers le sud, en tout cas à l'endroit encore de moindre impact. Il faut toujours choisir les endroits de moindre impact. Mais la position définitive va être établie à partir des analyses de sol en place, il va falloir effectuer du carottage et puis s'assurer qu'on ne touchera pas au dépotoir. Je ne sais pas si c'est pour monsieur...

3760

**LE PRÉSIDENT :**

3765

Non, mais c'est une réponse.

**M. JACQUES LACASSE :**

3770

Oui, c'est une réponse. En fin de compte, on n'aura pas plus de polluants qui va sortir du dépotoir, c'est ça que vous voulez me dire, là, si on n'y touche pas.

**LE PRÉSIDENT :**

3775

Ils veulent ne pas y toucher.

**M. JACQUES LACASSE :**

3780

Vous ne voulez pas y toucher. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3785

Ça va?

**M. JACQUES LACASSE :**

Oui. Toujours sur les fameuses bretelles...

3790

**LE PRÉSIDENT :**

3795

Juste une chose, par exemple, on va aller quand même vérifier auprès de la Commission de la capitale nationale. Alors, ça fait longtemps que vous n'avez pas parlé, monsieur Dubé, vous allez avoir une chance. Alors, ce dépotoir, il n'est pas sans effet sur le milieu écologique actuel. Est-ce que vous avez des données sur son lixiviat actuel et est-ce que de votre côté, route ou pas, vous avez une volonté d'intervention sur ce dépotoir, dans sa gestion ou sa modification?

**M. PIERRE DUBÉ :**

3800

Monsieur le président, je croyais que vous m'aviez oublié!

**LE PRÉSIDENT :**

3805

Ah! Presque, voyez-vous.

**M. PIERRE DUBÉ :**

3810

Je dois consulter mes collègues.

**LE PRÉSIDENT :**

3815

Oui, très bien.

**M. PIERRE DUBÉ :**

Madame Simonyi va répondre à ma place.

3820 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**Mme GABRIELLE SIMONYI :**

3825

Bonjour. En fait, l'étude en question, ça a été fait en 94, au mois de janvier, et puis effectivement les résultats indiquent certaines concentrations phénoliques au niveau du lixiviat.

3830

Maintenant, à la Commission, il y a un programme de gestion de ces sites contaminés qui a débuté il y a deux ans, puis dans le cadre de ce programme-là, il regarde, il fait l'inventaire de ces sites, il fait de l'évaluation environnementale de sites. Il les classifie en fonction de l'impact qu'ils ont sur l'environnement, la santé humaine. Il y a un système de classification du Conseil canadien des ministres en environnement qui donne les classifications 1, 2, 3.

3835

Pour revenir à votre question, le site en question va être traité, on n'est pas rendu là, et puis en fonction de l'impact que ça cause sur l'environnement, on va prendre des mesures correctives.

3840 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Ce n'est pas ce dossier-là qui est sous examen, mais c'est intéressant de savoir qu'il y aura des interventions dessus.

3845 **Mme GABRIELLE SIMONYI :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3850

Merci.

Ça va?

**M. JACQUES LACASSE :**

3855

Ça va, merci beaucoup. Ma deuxième question, concernant toujours les bretelles, j'ai aimé l'intervention de monsieur Lemieux en tout début de cet après-midi, pour les espèces en voie de... menacées et tout ça. Concernant le tracé numéro 1, on peut voir qu'il y a deux

3860 viaducs qui passent dans la prucheraie, comme monsieur Lemieux le disait, puis qui pouvait déranger l'épervier de Cooper ou le faire fuir ou le faire nidifier ailleurs.

3865 Je me demande aussi, au niveau du tracé numéro 3, que lui passe au-dessus de l'ancien dépotoir qui, en fin de compte, comme vous l'avez dit, c'est de l'ordre de 6 M\$ à décontaminer, ça fait qu'on peut l'enlever.

3870 Ma question : est-ce que vous avez retenu ou regardé le tracé numéro 2 qui, justement, qui est un des deux tracés que les deux bretelles pourraient... la question, en fin de compte, les bretelles qui pourraient longer l'emprise de la ligne électrique avec les tracés 2 et 3 seulement?

**LE PRÉSIDENT :**

3875 Alors, quelle est la valeur comparative du tracé 2 par rapport au tracé 1. Je pense que c'est...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Nous autres, bien le ministère des Transports, disons, a établi trois tracés...

3880 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3885 ... pour les trois tracés, il a établi certains impacts, certaines composantes qu'il fallait analyser. Pour certaines raisons, notamment la structure, parce que plus le tracé est déplacé vers le nord, plus la structure est orientée vers le nord, puis plus celle-ci allonge et risque d'avoir un autre pilier dans le milieu humide, et puis plus la coupe de roc est importante en allant vers le nord.

3890 On a présenté un document avec les trois tracés, avec les trois alternatives et puis avec les impacts pour les trois. Le Ministère retient le tracé 1, mais à la Commission de faire ses recommandations sur le choix, d'analyser ça.

3895

**LE PRÉSIDENT :**

3900 Vous êtes d'une disponibilité extraordinaire. Avez-vous un argument dirimant entre le 1 et le 2? Je comprends qu'entre le 1 et le 3, il y a une différence fondamentale qui est celle du dépotoir, ça, il y a un 7 M\$ de plus et...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3905 Ça, on l'oublie.

**LE PRÉSIDENT :**

3910 ... et quelques années peut-être de discussions avant qu'on trouve une solution. Mais entre le 2 et 3, quel est l'argument clé qui vous fait choisir l'un plutôt que l'autre?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3915 Bien, l'argument clé, le 2 est encore orienté plus vers le nord, donc on allonge la structure; la grosse structure de 270 mètres, on l'allonge encore.

**LE PRÉSIDENT :**

3920 Ça, c'est le pont, ça, le viaduc?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

Oui, le pont.

3925 **LE PRÉSIDENT :**

Le pont.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3930 Parce que le 1 traverse, si on peut dire, le ruisseau du Lac-des-Fées le plus à angle droit. Mais plus on se déplace vers le nord, plus on est oblique; donc plus la structure allonge, plus on risque, à ce moment-là on va avoir un autre pilier en milieu humide, donc ça crée un autre impact.

3935 Vers le 2 aussi, bien, les coupes de roc sont plus importantes, donc on doit dynamiter plus large, déboiser plus large, là je ne parle pas seulement des coûts, mais je parle des...

**LE PRÉSIDENT :**

3940

Des impacts écologiques.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3945

... des impacts. Lorsque je disais: la Commission va faire ses recommandations, comme elle va faire ses recommandations sur les camions, sur les autos, sur l'ensemble du projet, sur tout l'ensemble. C'est dans ce sens-là, là, je ne voulais pas ouvrir la porte à quelconque option.

3950

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3955

Ce n'est pas moi qui recommande.

**LE PRÉSIDENT :**

3960

N'ayez pas peur, ça, ça sera notre job!  
Monsieur?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3965

Excusez-moi, dans le cas de...

**M. PIERRE LAFLAMME :**

3970

Il y a aussi le 2, bien, il y a la ligne d'Hydro-Québec qu'il faut tenir compte parce qu'il y aura un pilier qui serait situé entre les chaussées, donc il faudrait élargir, élargir l'emprise, il faut permettre un certain dégagement entre la chaussée et le pilier d'Hydro-Québec pour protéger les camions, tout ça. Et puis c'est pour ça qu'on choisit le 1.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3975

Pour ce qui est des bretelles, par contre, pour le tracé 2, est-ce qu'il y a un déplacement des bretelles? Qu'est-ce qui va se passer avec les bretelles sud et nord? Je parle des bretelles à la promenade de la Gatineau

3980

**M. NORMAND GAUTHIER :**

3985 Monsieur le commissaire, avec la variante 2, la bretelle nord demeure essentiellement la même. C'est-à-dire que c'est le même tracé, sauf que la bretelle nord va devenir plus courte parce qu'on déplace le tracé principal du boulevard vers le nord.

Pour ce qui est de la bretelle sud, on peut en modifier le tracé pour que dans sa dernière portion, il longe et soit contigu à la ligne électrique.

3990 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, à ce moment-là, on pourrait éviter...

**M. NORMAND GAUTHIER :**

3995 On pourrait éviter en grande partie la prucheraie. Puis dans le document de réponses aux questions et commentaires, quand on regarde pour la prucheraie, on voit que la superficie totale coupée, déboisée, diminue.

4000 J'aimerais juste ajouter un petit quelque chose, parce que c'est un détail qui échappe à la plupart des gens. La prucheraie est en grande partie située sur des terrains qui appartiennent à la Ville de Hull et c'est à l'extérieur du parc de la Gatineau. Ça ne veut pas dire qu'il ne faut pas s'en occuper, parce que l'oiseau ne paye pas de taxe et il choisit bien selon ses propres critères, mais nous, les humains, il va falloir s'en occuper entre nous, là.

4005

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Monsieur Lacasse?

4010

**M. JACQUES LACASSE :**

Merci beaucoup de la réponse, ça a l'air moins compliqué lorsqu'il n'y a pas de chiffres, ça fait qu'en fin de compte, je suis satisfait. Merci.

4015

**LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Monsieur Dominique Charron, s'il vous plaît. Je pense qu'il a dû quitter.

4020

Monsieur Hervé St-Amour.

**M. HERVÉ ST-AMOUR :**

4025 Monsieur le président, madame la commissaire, monsieur. À titre d'homme d'affaires, est-ce que votre Commission a été informée que les personnes d'affaires du secteur Saint-JosephXLaramée, sommes en faveur des carrefours giratoires, nous sommes d'accord avec Laramée X McConnell aussi.

4030 Est-ce que vous avez été informés que l'AGAPH de Hull, après étude et discussion, appuie aussi des camions lourds? Malgré notre vision aussi de \* pas dans ma cour +, c'est un petit peu à reculons qu'on a accepté de collaborer à dégager un peu Saint-Raymond, puis à titre de bon citoyen, on a accepté dans cette ligne de pensée-là les camions.

4035 Est-ce que vous avez été informés aussi que nous, les commerçants puis les gens d'affaires, voyons Laramée X McConnell comme un avantage à réduire le trafic de transit actuel, puis à faciliter l'accès aux clients-consommateurs à fort pourcentage en provenance d'Ottawa, parce que ça a pour effet, ça, de prendre les gens d'Ottawa, via le pont Alexandra, puis de les amener, dans une première étape, à Saint-Joseph. Ce qui, pour nous autres, est important  
4040 parce que c'est un commerce extérieur, il y a beaucoup de touristes qui transigent par là à cause des restaurants qui sont dans notre secteur.

Alors, nous, on voit ça tout à fait positivement, tout en acceptant qu'il y aura peut-être pour d'autres gens des inconvénients. Mais en pesant le pour et le contre, c'est sûr que nous  
4045 autres, on ne se pose pas de question.

Notre association aussi n'a pas décidé ça, les commerçants puis l'Association n'a pas décidé ça juste comme ça. On a rencontré le ministère des Transports, on a travaillé avec la Ville de Hull, on a travaillé les dossiers sérieusement et puis quand on a pris position, on avait  
4050 essayé de prendre tous les facteurs importants en considération.

Il y a une autre question aussi qu'on est amené à se poser, parce qu'on a dû avoir mentionné mon commerce ou moi personnellement ici précédemment. Alors, il y a des gens, puis moi aussi là, à la première soirée j'ai eu l'impression qu'à l'intérieur de  
4055 LaraméeXMcConnell, c'est comme si on ne voulait pas de commerces, on ne voulait pas de camions, puis on se demandait si on voulait des commerces, effectivement, puis si on voulait de l'activité commerciale puis du développement.

Parce qu'on ne peut pas parler de tout et de... je veux dire, si on ne veut pas de  
4060 Laramée X McConnell, on ne veut pas de camion, puis on donne l'impression qu'on ne veut pas de commerce non plus, puis qu'on ne veut que des quartiers résidentiels à partir du quartier qui existe dans le moment, nous autres, on peut vous dire qu'on pourrait difficilement accepter ça parce qu'on a déjà des problèmes de survie, on perd des commerces dans nos secteurs parce qu'il n'y a pas de nouveau.

4065 Nous, on prétend que le transit disparaissant un peu, ça pourrait faciliter la venue d'autres clients. Parce qu'on a un problème à l'Association, on en a discuté hier, on a déposé

des études de circulation et puis il passe... on a un problème, c'est qu'il passe trop de monde, mais il ne passe pas assez de monde clients potentiels. C'est pour ça qu'on veut créer une destination, puis on prétend que Laramée X McConnell est un complément important au reste des travaux qu'on va exécuter sur le boulevard pour créer, sur le boulevard à Hull, une destination pour les consommateurs, les touristes et puis les gens de Hull, bien sûr.

**LE PRÉSIDENT :**

Ce que vous appelez \* le boulevard + à Hull, c'est quoi?

**M. HERVÉ ST-AMOUR :**

Pour nous, le boulevard, c'est le boulevard Saint-Joseph. Il y a un vécu d'affaires 30 ans sur le boulevard, à mon avis il n'y en a rien qu'un boulevard qui existe.

**LE PRÉSIDENT :**

Non, non, ça va, quand un gars n'est pas de la place, il ne comprend pas les références.

**M. HERVÉ ST-AMOUR :**

Je vous comprends aussi. Aussi, on sait, à titre de personnes d'affaires et puis de restaurateurs pour certains de mes amis, qu'on aimerait voir une solution miracle qui ferait plaisir autant aux résidants, parce qu'on sait que le parc de la Gatineau est un attrait pour les gens de Hull, encore plus pour les gens d'Ottawa, mais on sait que c'est une forte attraction touristique.

On déplore un petit peu, en tant que commerçants, de ne pas avoir réussi à s'accaparer du potentiel client là-dedans, comme on essaie de le faire avec le casino, mais on prétend qu'un accès amélioré via McConnell X Laramée, avec une façon de pouvoir les accueillir à l'entrée du parc ou dans le parc, ou si on décide de créer des parcs de stationnement puis de les promener via d'autres moyens un petit peu plus humains, comme le transport en commun à l'intérieur du parc, nous on sait que ça va répondre à une clientèle existante, puis qu'il y a un potentiel de développement là-dedans, sur le plan économique et sur le plan touristique, fort important.

Par contre, on veut aussi essayer de trouver une solution qui ne déplaie pas à ceux qui, pour toutes sortes de bonnes raisons, puis peut-être pour de moins bonnes à l'occasion, semblent vouloir faire finir ça ailleurs que dans le parc.

Alors, ça répond à... c'est-à-dire ça vous fait part de mes questions et un petit peu de mes opinions.

**LE PRÉSIDENT :**

4115 Ça nous fait part surtout de vos convictions. Écoutez, merci d'être venu. Une chose que je voulais vous signaler, pour l'instant, on est dans la première phase d'audience, qui est la phase de questions dans laquelle les gens interrogent le projet. Il y aura une deuxième phase qui est la phase de mémoires. L'impression que j'ai, c'est que c'est un début de mémoire que vous m'avez présenté, puis c'est correct, c'est votre droit absolu et je vous invite à présenter un mémoire que vous aurez pris le temps d'étoffer encore davantage, pour la deuxième partie.

4120 Parce qu'un des points que vous avez soulevés, il y a des gens qui sont venus hier, ils ont insisté beaucoup et c'est pour les mêmes raisons que vous qu'ils s'opposent à certaines choses. C'est-à-dire, c'est le même objectif qu'ils visent que vous, à savoir la revitalisation du boulevard Saint-Joseph, sa transformation en artère plus vivante, plus conviviale, où il y a plus de monde, etc., et par ailleurs, certaines solutions techniques mises de l'avant, comme les carrefours giratoires ou la présence des camions, leur semblent contradictoires avec cette  
4125 volonté d'atteindre une nouvelle qualité de vie puis une nouvelle animation dans la ville.

Donc, il faut creuser les arguments pour voir qui a raison, qui a tort, quelles sont les peurs et comment on peut vaincre ces peurs-là, si on veut parvenir aux objectifs qu'on poursuit.

4130

Alors, donc, de ce côté-là votre contribution est très importante et je vous invite à venir nous présenter un mémoire en deuxième partie.

**M. HERVÉ ST-AMOUR :**

4135

Bon, voici, monsieur le président, effectivement je suis venu parce qu'on m'avait dit avoir été mentionné hier, mon commerce...

**LE PRÉSIDENT :**

4140

Ah! C'est possible...

**M. HERVÉ ST-AMOUR :**

4145

... et moi personnellement, mais aussi pour vous dire...

**LE PRÉSIDENT :**

4150 ... mais s'il y a eu un privilège, là, en tout cas, il n'y a personne qui a déblatéré contre vous, me semble-t-il.

**M. HERVÉ ST-AMOUR :**

4155 Non, non, non.

**LE PRÉSIDENT :**

4160 Mais merci d'être venu pour ça, oui.

**M. HERVÉ ST-AMOUR :**

Déjà, je peux vous dire aussi que je serai là pour l'autre.

4165 **LE PRÉSIDENT :**

Super!

**M. HERVÉ ST-AMOUR :**

4170 Parce que l'Association que je représente, pas officiellement aujourd'hui mais lors de la prochaine fois, on a voté hier une résolution à l'effet qu'on allait se présenter à l'intérieur du projet de monsieur Masse.

4175 **LE PRÉSIDENT :**

En tout cas, soyez certain que personne n'a dit du mal formellement de vous, puis si on en a dit, je ne l'ai pas vu, parce que quand les gens le font, je les corrige tout de suite.

4180 **M. HERVÉ ST-AMOUR :**

C'est gentil.

**LE PRÉSIDENT :**

4185 C'est correct? Merci.

Monsieur Charles Masse, s'il vous plaît.

4190

**M. CHARLES MASSE :**

Bonjour, monsieur le président.

4195 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur Masse.

4200 **M. CHARLES MASSE :**

Ça va bien?

**LE PRÉSIDENT :**

4205 J'espère que vous, vous allez bien.

**M. CHARLES MASSE :**

4210 Oui, très bien, merci. Moi, je pose une question, la question va aller à madame Légaré, Carole Légaré.

**LE PRÉSIDENT :**

4215 Oui.

**M. CHARLES MASSE :**

4220 Lundi, il y a une question qui lui a été posée concernant deux lettres qui avaient passé dans le journal *Le Droit* et, à notre grande surprise, madame Légaré nous spécifiait que d'aucune façon, elle n'avait émis d'opinion dans ces lettres-là.

4225 Les lettres, je les ai ici, là. Ce que je voudrais savoir de madame Légaré, c'est qu'il y a une lettre qui spécifie... bien, dans sa lettre, là, elle spécifie à un moment donné, elle précise que le secteur qui en profiterait le plus serait le secteur du Plateau de la capitale et elle demandait au ministère de l'Environnement X bien, c'est une lettre qui était émise au ministère de l'Environnement X et elle demandait, elle voulait avoir plus de données, je crois, concernant l'impact social que ça pourrait avoir au niveau du quartier Wright.

4230 Puis, lors de la question de madame Bédard, madame Légaré disait que d'aucune façon cette lettre ne devait être interprétée comme étant une opinion.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

4235

**M. CHARLES MASSE :**

4240

Je me demandais sur quelle base elle a pu dire établie, si ce n'est pas une opinion là, quelle analyse qu'elle a pu faire à ce niveau-là pour déterminer que c'est le Plateau de la capitale qui en profiterait le plus, étant donné qu'elle est médecin et, ce qu'on comprenait mal, c'est médecin en santé environnementale, ce que je comprenais mal, c'est pourquoi qu'on n'a pas fait d'analyses sur le boulevard Saint-Raymond?

4245

Parce que, à notre avis, le boulevard Saint-Raymond, au niveau environnemental et disons médecine de santé, c'est fort probablement le secteur qui en profiterait le plus. Et étant donné que son statut, là, que l'on décrit ici, qui est la médecine en conseil en santé environnementale, j'aimerais connaître disons les raisons pourquoi ce n'est pas sur le boulevard Saint-Raymond qu'on s'est attardé et plutôt sur le Plateau de la capitale.

4250

**LE PRÉSIDENT :**

4255

Alors, madame Légaré, vous êtes mise en cause. D'habitude, on insiste beaucoup pour que les gens me parlent, donc vous ne vous parlez pas, vous me parlez, même si vous êtes à la même table. Alors, oui, pouvez-vous me réexpliquer le sens de votre intervention qui est mise en cause actuellement.

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

4260

Au niveau de ces commentaires-là, on a fait ce commentaire-là plus dans la perspective des usagers de la route...

**LE PRÉSIDENT :**

4265

De l'équipement, oui.

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

4270

De l'équipement, c'est ça. En termes que les gens qui vivent dans le quartier Wright, d'avoir l'axe Laramée, ça ne change pas grand-chose pour eux pour se rendre au centre-ville; par contre, pour les gens à l'ouest du parc, ça va leur profiter grandement en termes de leurs déplacements.

4275

Dans ces commentaires-là, on n'a pas mentionné la section Saint-Raymond, mais c'est clair pour nous que la section Saint-Raymond a des gains à faire à ce niveau-là et c'est des choses qui vont ressortir au moment où on aura à émettre un avis d'acceptabilité sur le projet.

**LE PRÉSIDENT :**

4280           Donc, vous avez perçu le projet de lien routier, alors vous avez perçu l'intention du  
projet davantage pour servir les gens qui transitent d'ailleurs vers le centre-ville et non pas  
comme un projet comparatif entre le quartier Wright et le quartier Saint-Raymond.

4285           C'est-à-dire que l'intention de votre document n'a pas été de comparer Saint-Raymond et  
Wright, mais de comparer Wright par rapport aux finalités du projet qui est un projet de lien  
routier entre...

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

4290           C'est que la santé publique, c'est plus large que l'environnement physique comme tel.  
Et une des choses qui est importante dans les déterminants de la santé, c'est les iniquités  
sociales. Et si on a des gens qui ont l'impression qu'ils subissent un préjudice pour pouvoir  
donner un privilège à des gens qui sont mieux nantis, ça peut donner un sentiment de manque  
de contrôle sur son environnement et, ce sentiment-là, c'est une des choses qui aident à  
déterminer la santé.

4295           Et c'est un des aspects qui, pour nous, semblait peut-être un peu... c'est sûr que c'est  
des aspects beaucoup plus mous, là, de la santé publique. On aurait aimé que ce soit un petit  
peu plus développé. Mais ce n'est pas parce qu'on n'a pas fait de commentaires sur le quartier  
Saint-Raymond dans les commentaires de recevabilité, que ça veut dire que ce n'est pas  
4300 quelque chose qu'on a considéré, parce que, évidemment, ça fait partie de nos considérations.

**LE PRÉSIDENT :**

4305           Si vous aviez eu à faire une analyse au niveau du quartier Saint-Raymond, auriez-vous  
tenu compte d'un certain nombre des considérants que vous avez retenus pour le quartier  
Wright?

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

4310           Je ne suis pas certaine de bien comprendre votre question.

**LE PRÉSIDENT :**

4315 Bien, monsieur a évoqué entre autres les nuisances de camions, par exemple. Si vous aviez à faire une analyse sur l'état de la qualité de la vie dans le quartier Saint-Raymond...

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

4320 Dans le quartier Saint-Raymond, bon bien certainement, on avait déjà dans l'étude du promoteur des données, des prévisions sur l'amélioration de l'ambiance sonore dans le quartier Saint-Raymond. Et évidemment que pour la question de la qualité de l'air, sans avoir de données, on peut présumer que s'il y a une diminution de trafic suffisamment importante pour amener une diminution de l'ambiance sonore, on peut s'attendre à ce qu'il y ait une diminution  
4325 des émissions atmosphériques. Alors, on avait l'impression d'avoir une meilleure idée des impacts sur Saint-Raymond.

**M. MICHEL MAILHOT :**

4330 Monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?

4335

**M. MICHEL MAILHOT :**

Est-ce que je pourrais faire une petite remarque? C'est qu'on a eu deux lettres de la Régie régionale. Monsieur parle d'une lettre qui est du mois de février, je crois?

4340

**M. CHARLES MASSE :**

16 février.

4345

**M. MICHEL MAILHOT :**

Mais madame, dans sa lettre du 16 février, faisait référence à une lettre du 23 octobre et pour éviter peut-être un peu la discordance, là, dans la lettre du 23 octobre, madame nous disait :

4350

*Pourrait-on fournir les données démographiques et socio-économiques du quartier Wrightville et du quartier Saint-Raymond et des secteurs qui profitent le plus de cette nouvelle voie...*

4355

Donc, le quartier Saint-Raymond faisait partie aussi de ses...

**LE PRÉSIDENT :**

4360                   Donc, le premier commentaire demandait d'intégrer aussi les données comparatives à Saint-Raymond.

**M. CHARLES MASSE :**

4365                   Un instant, je m'excuse!

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?

4370                   **M. CHARLES MASSE :**

Peut-être qu'on aurait dû continuer la phrase :

4375                   *(...) du quartier Saint-Raymond et des secteurs qui en profitent le plus de cette voie (le Plateau de la capitale).*

4380                   Or, donc, on ne parle pas que c'est le boulevard Saint-Raymond ou le quartier Saint-Raymond qui en profite le plus, on parle... en tout cas, moi on m'a appris à l'école qu'après disons un bout de phrase, lorsqu'on met ça entre parenthèses, c'est qu'on précise ce mot-là. Puis là, actuellement, \* Plateau de la capitale + c'est ce qui est entre parenthèses.

**LE PRÉSIDENT :**

4385                   Mais, monsieur...

**M. CHARLES MASSE :**

4390                   Alors ma question, je vais tout simplement, est-ce que c'est qu'on avait toutes les informations sur Saint-Raymond et qu'on croyait qu'il était plus important de... ce que pour madame Légaré, il est l'impact, le bénéfice, est-ce que c'est vraiment le Plateau de la capitale au niveau santé, parce qu'au niveau santé large, là, qui en profiterait le plus, par rapport... ou la différence entre Saint-Raymond et quartier Wright. Parce que ce que l'on croit, nous autres, c'est qu'il serait peut-être mieux de se concentrer sur les problèmes réels que le quartier Saint-Raymond ont plutôt que de présenter ça comme ce sont un quartier de nantis. Parce que c'est  
4395                   un peu, ce que je peux lire des deux lettres, c'est un peu ce qu'on semble présumer là.

**LE PRÉSIDENT :**

Là, je pense que vous faites probablement un abus.

4400            Quand vous faites allusion à ceux qui profitent davantage du projet, quels sont les principaux bénéficiaires du projet, selon l'allusion que vous faites dans votre lettre?

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

4405            Ça aurait dû peut-être être spécifié plus clairement, pour moi c'était en termes d'utilisateur.

**LE PRÉSIDENT :**

4410            Et non pas les gens du quartier Saint-Raymond nommément, dans ce cas-là, mais tous les utilisateurs de l'autoroute.

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

4415            Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

4420            Bon. Alors, la maldonne peut être là.

**M. CHARLES MASSE :**

Oui.

4425            **LE PRÉSIDENT :**

Correct? Ce n'est pas...

**M. CHARLES MASSE :**

4430            Ça me convient comme réponse.

**LE PRÉSIDENT :**

4435            Elle ne dit pas \* les profiteurs...

**M. CHARLES MASSE :**

4440 Non, non, je comprends.

**LE PRÉSIDENT :**

4445 ... sont des gens de Saint-Raymond +, elle dit : ceux qui profitent du projet sont les utilisateurs de l'autoroute, ceux qui en portent davantage la nuisance sont les gens du quartier Wright.

**M. CHARLES MASSE :**

4450 C'est parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

4455 On ne lui a pas demandé une analyse comparative de Saint-Raymond et de Wright. Ça va?

**M. CHARLES MASSE :**

4460 En troisième et dernière question... oui, ça me satisfait très bien comme réponse.

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci, madame.

4465 **M. CHARLES MASSE :**

4470 Alors, troisième et dernière question peut-être à madame Légaré encore, c'est après qu'on vient d'avoir cette information-là, est-ce que le Ministère entend fournir plus d'informations sur les bénéfiques ou sur vraiment ce que ce quartier Saint-Raymond va bénéficier si l'axe McConnell X Laramée est réalisé. Étant donné que le boulevard Saint-Raymond actuellement a 66 pieds de large, est rempli à sa pleine capacité, est beaucoup plus dense, parce que si on prend McConnell X Laramée, qui est 260 pieds de large, et si on va vers les rues transversales sur le boulevard Saint-Raymond à 260 pieds de large, on touche près de 200 quelques résidants, on a des garderies...

4475

**LE PRÉSIDENT :**

Non, mais vous avez...

4480

**M. CHARLES MASSE :**

... une garderie...

**LE PRÉSIDENT :**

4485

Vous avez de bons arguments, je vais juste vous expliquer la...

**M. CHARLES MASSE :**

4490

Ce que je voudrais savoir, est-ce qu'il va y avoir, est-ce qu'il y a une étude qui a été faite à ce niveau-là pour démontrer les bénéfices que ce quartier-là pourrait avoir? Est-ce que madame Légaré a sorti une étude et, si c'est le cas, est-ce qu'elle en a fait mention ici, au ministère des Transports ou à d'autres intervenants?

4495

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, entendons-nous. En termes d'analyse d'impact, ce n'est pas l'ouvrage de madame Légaré dans la procédure de produire ça. Ça, c'est au promoteur à faire sa recherche et de faire son argumentation.

4500

Si, par ailleurs, le quartier, le quartier Saint-Raymond estime avoir des problèmes de santé, de nuisance et de pollution, ça c'est tout à fait sa légitimité de rappliquer auprès des départements de santé pour obtenir des études et des services et les analyses de santé qu'il estime nécessaires.

4505

Madame Légaré, est-ce que je me trompe dans l'interprétation de votre mandat à ce niveau-là, quelle est votre responsabilité de santé, tant à l'égard de Wright qu'à l'égard de Saint-Raymond?

4510

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

Vous avez très clairement expliqué ça, monsieur le président. Effectivement, si les gens du quartier Saint-Raymond ont des préoccupations particulières sur lesquelles ils désirent que la Direction de santé publique intervienne, ils peuvent nous faire part de leur demande. Mais il est clair que nous allons faire des commentaires sur les impacts que nous jugeons que le projet pourrait avoir sur le quartier Saint-Raymond lorsqu'on émettra notre avis d'acceptabilité et lorsqu'on présentera un mémoire à la Commission.

4515

**LE PRÉSIDENT :**

4520

Alors, vous analyserez aussi ce bénéfice comparatif?

**Mme CAROLE LÉGARÉ :**

4525 On n'a pas de données aussi précises, mais on va faire mention des bénéfices qu'on peut percevoir avec une diminution du trafic sur cet axe-là.

**LE PRÉSIDENT :**

4530 Très bien.

**M. CHARLES MASSE :**

4535 Est-ce que le ministère des Transports en aurait des données qui auraient été présentées dans la brique, en tant que promoteur?

**LE PRÉSIDENT :**

4540 Je vais demander au ministère des Transports. Est-ce que vous avez des considérants à ce niveau-là?

**M. PIERRE LAFLAMME :**

4545 Non. Bien, le *Rapport d'évaluation environnementale* fait seulement état du bruit à l'ouverture, du bruit actuel, à l'ouverture et du bruit en 2011, ainsi que les volumes de circulation. Pour l'instant, il n'y a pas d'autres documents. On a répondu à deux séries de questions au ministère de l'Environnement; si le ministère de l'Environnement nous demande autre chose, bien on va le fournir.

4550 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. PIERRE LAFLAMME :**

4555 Dans la mesure qu'on peut.

**LE PRÉSIDENT :**

4560 Ça va?

**M. CHARLES MASSE :**

4565           Très bien, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

4570           Il faut juste comprendre, c'est qu'on n'est pas dans une équation à deux termes, mais dans une équation à trois termes, c'est ça qui est la difficulté. Correct?

**M. CHARLES MASSE :**

4575           Non, je connais...

**LE PRÉSIDENT :**

              Merci.

4580           **M. CHARLES MASSE :**

              Je comprends très bien.

**LE PRÉSIDENT :**

4585           Non, non, l'important c'est qu'on s'entende.  
              Oui, monsieur?

**M. MICHEL MAILHOT :**

4590           Peut-être qu'on dirait une question de privilège.

**LE PRÉSIDENT :**

4595           Oui, privilégiez, mon ami!

**M. MICHEL MAILHOT :**

4600           C'était peut-être pour m'excuser auprès de monsieur Masse si je n'ai peut-être pas terminé la phrase, c'était qu'effectivement je voyais qu'on parlait beaucoup du quartier Saint-Raymond qui semblait avoir été oublié, là, mais ce n'était pas dans mon intention de passer ça sous silence.

4605 **LE PRÉSIDENT :**

Il avait lu la phrase au complet, alors ça va.

4610 Merci. On se retrouve à 19 h, je commencerai donc par une discussion sur les questions autour du bruit, de son analyse et de ses nuisances et, ensuite, s'il était resté des gens qui voulaient poser des questions, qui n'ont pas pu le faire, des questions neuves, pas répéter des questions déjà entendues, selon le temps, nous essaierons d'y répondre, sinon, je recevrai l'inscription de ces questions et je m'assurerai qu'il y ait réponse écrite de la part des personnes et des organismes compétents. Bon appétit, à tantôt. Merci.

4615

\*\*\*\*\*

4620 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

4625

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**