

**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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 24 avril 2001, à 14 h
Église Saint-Jean-Bosco
20, rue Booth
Hull

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 24 AVRIL 2001

MOT DU PRÉSIDENT

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

VILLE DE HULL

CLAUDE BONHOMME, PAUL-ANDRÉ ROY..... 3

MADELEINE SCHRYER-DESLOGES 19

IAN HUGGETT..... 29

REPRISE DE LA SÉANCE 43

MARCEL RIVARD 43

CLAUDETTE MASSÉ..... 53

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Reprise de l'audience publique de la Commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le projet du ministère des Transports d'établir un lien routier sur l'axe McConnellXLaramée. Bonjour à chacun, chacune d'entre vous. La Commission est heureuse de reprendre ses travaux pour cette deuxième partie de l'audience.

10 Je vous rappelle que dans la première partie de l'audience, nous sommes venus ici et nous avons permis aux citoyens et citoyennes d'analyser le projet et de poser des questions pour recevoir toute l'information disponible sur les différents aspects du projet. Et, à ce moment-là, vous vous rappelez, pour ceux qui y étaient, qu'il y avait une mise en forme très différente de celle que vous avez aujourd'hui, puisqu'il y avait la table du promoteur, il y avait la table des
15 différents experts des différents ministères du gouvernement.

Dans la deuxième partie de l'audience, c'est beaucoup plus simple. Essentiellement, c'est une partie qui est consacrée à vos opinions. Ce que nous voulons savoir, c'est par rapport au projet qui est présenté, quelle est votre opinion sur ce projet. Est-ce qu'il doit être réalisé?
20 Est-ce qu'il doit être refusé? Pour quelles raisons croyez-vous qu'on devrait opter pour telle, telle chose, selon l'analyse que vous faites du projet et selon les valeurs que vous défendez.

Le but de la Commission dans ses travaux, c'est de bien vous entendre, de bien comprendre ce que vous voulez dire. Nous n'avons pas pour mission d'être d'accord ou en désaccord avec vous mais notre mandat, c'est de recevoir votre mémoire, d'en comprendre les
25 tenants et les aboutissants, de valider ou d'invalider un certain nombre d'informations et de comparer un peu vos opinions par rapport à d'autres opinions. Mais notre première tâche, c'est de bien essayer de vous comprendre, nous n'entrons pas en controverse avec vous. Je pense que ça, c'est très important que les opinions que vous aurez, nous allons essayer de les
30 respecter dans leur plus grande diversité.

Nous siégerons donc aujourd'hui, mardi, demain mercredi, et jeudi, dans l'après-midi et dans la soirée. Cet après-midi, nous entendrons cinq mémoires, de même pour ce soir; demain après-midi, demain soir; jeudi après-midi, jeudi soir. Donc, au total, une trentaine de
35 mémoires qui sont annoncés.

Il y a aussi un certain nombre de mémoires que nous recevrons et que les gens ne viendront pas présenter pour des raisons qui sont les leurs mais qui feront partie des mémoires déposés à la Commission.

40 Ce que nous voulons faire, c'est que nous allons vous donner à peu près trente minutes par intervenant. Nous vous demandons de présenter sommairement votre mémoire. Normalement, nous l'avons reçu au préalable, nous l'avons lu, nous en avons discuté entre nous et, ce que nous vous demandons, c'est de donner la synthèse ou l'essentiel de votre

45 mémoire d'une manière assez rapide, ce qui permet ensuite à la Commission de pouvoir poser des questions et d'établir un certain échange, parce que parfois on écrit des choses, et pour la personne qui le lit, ce n'est pas toujours aussi clair, et donc, c'est avantageux de faire un échange.

50 Je rappelle que la procédure donne à toute personne dans l'audience un droit qu'on appelle un droit de rectification. Cette chose-là est souvent mal comprise. Ça n'est pas un droit de réponse. Ça n'est pas un droit de réplique. Ça n'est pas un droit d'argumentation. C'est simplement un droit de corriger s'il y a eu des erreurs de faits. Si, par exemple, on a donné un nom et que le nom est erroné, si on a dit: *Telle chose, il y a 5 kilomètres* et qu'il y en a huit, là,
55 il y a un droit de rectification qui peut être accordé à toute personne dans l'audience, au promoteur, aux différents ministères concernés ou à toute personne présente. Mais il faut vraiment que ce soit une rectification. Si vous argumentez, je vous arrêterai immédiatement.

60 Je rappelle que les débats, comme à la première partie, seront transcrits par madame Lise Maisonneuve et qu'ils feront partie évidemment de la documentation de l'audience. Il y a, à l'arrière, une copie de tous les documents qui soutiennent l'audience, tout ce qui a été déposé jusqu'à maintenant. Si jamais vous voulez prendre connaissance des choses, vous vous adressez à notre secrétariat à l'arrière, on se fera plaisir de vous aider.

65 Donc, j'identifie rapidement les personnes. Vous me connaissez, André Beauchamp, président de la Commission; à ma droite, madame Anne-Marie Laroche, elle est commissaire; monsieur Louis Dériger, qui est également commissaire. À la table que vous avez à côté, madame Claude Leblanc, qui est analyste responsable du dossier, ainsi que Jean-Sébastien Labrecque qui est un analyste en appui, un stagiaire qui aide la Commission dans la réalisation
70 de ses travaux.

75 La sténotypie est exercée par madame Lise Maisonneuve et, en soutien, du ministère des Relations aux citoyens, monsieur Jean Métivier et monsieur Daniel Moisan. À l'arrière de la salle, madame Hélène Marchand, qui est la coordonnatrice du dossier et madame Marie Ancil qui appuie les travaux de secrétariat que nous réalisons.

80 Alors, sans plus d'autres présentations, j'invite dès maintenant, cet après-midi, donc, on commencera par la Ville de Hull; ensuite, le mémoire de madame Schryer-Desloges; ensuite, le mémoire de monsieur Ian Huggett; ensuite, il y aura un mémoire de monsieur Marcel Rivard et un autre mémoire de madame Claudette Massé.

85 Alors, j'invite les gens de Hull à venir s'asseoir. Avant de dire un mot, je rappelle une autre chose que j'ai oubliée. Quand vous avez fait parvenir des mémoires à la Commission, vos mémoires vont devenir officiels du moment où vous les présentez. Alors, le secrétariat a copie des mémoires pour les journalistes et autres. C'est normalement en présentant le mémoire qu'il est devenu public. Mais, évidemment, il est toujours loisible à toute personne qui dépose un mémoire de le rendre public au moment où elle veut. Si vous voulez qu'il soit diffusé tout de suite, vous nous le dites et ça ira de soi.

90 Alors, donc, bienvenue, messieurs les représentants de la Ville de Hull. Je vous demanderais de vous identifier et de nous présenter rapidement votre mémoire, s'il vous plaît.

M. CLAUDE BONHOMME :

95 Monsieur le président, je suis Claude Bonhomme. Je suis maire suppléant de la Ville de Hull, également président de la Société de transport de l'Outaouais et je suis accompagné de monsieur Paul-André Roy qui est fonctionnaire chez nous et à qui je laisse le soin de vous déclarer son titre.

100 **M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

 Monsieur le président, je suis coordonnateur de la planification du transport et environnement routiers.

105 **LE PRÉSIDENT :**

 Alors, allez-y.

M. CLAUDE BONHOMME :

110 Merci, monsieur le président, madame la commissaire, monsieur le commissaire. Le mardi 7 avril 2001, le conseil municipal de la Ville de Hull a adopté par résolution le mémoire qui vous a été transmis dans le cadre de cette audience publique sur le projet de l'axe McConnellXLaramée.

115 Le mémoire de la Ville de Hull consiste à mettre en valeur les retombées économiques anticipées du projet de construction du chaînon manquant, l'axe McConnellXLaramée projeté depuis 1968.

120 La première partie du mémoire présente une brève description des principales étapes préparatoires à la réalisation du projet routier et à dresser un portrait abrégé de l'évolution démographique, de l'emploi et de la circulation dans la partie ouest de la région urbaine outaouaise.

125 Ensuite, la deuxième partie du mémoire consiste à dresser un ensemble de considérations à caractère économique liées à la réalisation du projet et à présenter la recommandation du conseil municipal.

130 Le conseil considère que l'axe McConnellXLaramée est un vecteur de développement régional essentiel. La mise en place d'un réseau routier optimal et de transport en commun cohérent et fonctionnel entre les secteurs situés à l'est et à l'ouest du parc de la Gatineau

s'impose. Sa réalisation aura notamment pour effet de minimiser les temps et les coûts de déplacement en offrant une capacité adéquate de ces liens.

135 En outre, des mesures de mitigation appropriées se répercuteront par des impacts environnementaux modérés autour de cet axe et une diminution marquée des impacts environnementaux excessifs et non planifiés subis aux abords des deux autres corridors alternatifs, soit ceux du boulevard Saint-Raymond et ceux du boulevard Taché.

140 Le cadre structurel de développement équilibré du territoire est fondé sur la création de pôles économiques régionaux structurants, en l'occurrence le pôle de développement ouest situé dans le secteur du Plateau qui ne peut être réalisé à son plein potentiel, s'il n'est pas supporté par des liens de communication adéquats.

145 L'objectif principal visé par la réalisation de l'axe McConnellXLaramée est donc de créer une force d'attraction des investissements afin d'assurer le succès de la stratégie des pôles régionaux pour le bénéfice de l'ensemble des résidents de l'agglomération outaouaise. Le projet contribuera à améliorer la position concurrentielle de l'Outaouais dans la région de la Capitale nationale en augmentant notamment le ratio population/emploi.

150 La recommandation du conseil est un appui à la construction d'un boulevard urbain paysager de deux chaussées, de deux voies dans la partie urbaine, comportant quatre carrefours giratoires et des aménagements préférentiels pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi que des mesures d'atténuation des nuisances sonores.

155 La vitesse légale recommandée pour le tronçon urbain est de 50 kilomètres/heure et l'ensemble du projet constitue une artère urbaine accessible aux camions en vue de soulager la part relative du trafic lourd sur le boulevard Saint-Raymond, notamment.

160 Alors, tel qu'il a été mentionné à de multiples reprises depuis plus de 20 ans, la Ville de Hull demande encore une fois au gouvernement du Québec de réaliser le projet dans les plus brefs délais. Merci, monsieur le président.

165 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Bonhomme. Juste une chose. J'espère que la Ville va pouvoir nous accorder le privilège de stationnement.

170 **M. CLAUDE BONHOMME :**

Ce n'est pas réglé? La dernière fois...

LE PRÉSIDENT :

175

Oui, oui, ça s'était très bien réglé. Alors, j'espère que la même démarche va être faite.

M. CLAUDE BONHOMME :

180

J'estime que les mesures ont été prises mais je peux vérifier tantôt.

LE PRÉSIDENT :

185

Parfait. S'il y avait moyen. Merci. Écoutez, avant que mes collègues vous posent une question, je voudrais vous poser une question qui a été soulevée quelques fois dans l'audience et qui est une question chaude. Mais vous répondrez si vous voulez ou si vous pouvez.

190

Un membre du conseil municipal est venu devant l'audience et a déclaré qu'il y avait eu une espèce de consensus dans la communauté à un certain moment d'appuyer le projet du ministère des Transports sans trafic lourd. Et, j'ai entendu des choses mais ça a été des allusions. Je veux savoir, quand le projet est revenu avec l'hypothèse, non seulement d'autos mais aussi de trafic lourd, de camionnage, est-ce que c'est la Ville de Hull qui a demandé que le camion soit réintroduit dans le projet?

195

M. CLAUDE BONHOMME :

200

À ma connaissance, non. En tout cas, pas par le biais d'un conseil municipal qui parle par ses résolutions ou qui parle par un consensus établi lors d'un comité général, d'un comité plénier. Alors, à ça, la réponse est non. Est-ce qu'il y a des individus qui auraient faits des représentations? Je n'en sais rien. Mais, à ma connaissance, en tout cas à moi, autant au niveau officiel qu'officieux, non, ce n'est pas la Ville de Hull.

LE PRÉSIDENT :

205

Très bien. Merci.
Madame Laroche.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

210 J'aurais une question à propos du transport en commun comme alternative. Est-ce que vous avez évalué ou considéré le transport en commun comme une diminution de la circulation automobile aux heures de pointe, afin d'inciter les gens à utiliser le transport en commun, par la mise en place, par exemple, de stationnement incitatif ou autre?

215 **M. CLAUDE BONHOMME :**

Bien, disons, on le fait déjà très bien. Comme je vous l'ai dit tantôt, je suis président de la Société de transport.

220 **LE PRÉSIDENT :**

En plus.

M. CLAUDE BONHOMME :

225

Oui, en plus. Bien, oui.

LE PRÉSIDENT :

230

Votre deuxième chapeau.

M. CLAUDE BONHOMME :

235

Un des nombreux, oui. Des fois, c'est difficile porter deux chapeaux. Depuis, je vous l'ai dit lors de la dernière audience, l'achalandage du transport en commun, ici, en Outaouais a augmenté de 30 % depuis les cinq dernières années, ce qui est inégalé au Canada, pour une société de transport de notre taille, il va sans dire.

240

On a, effectivement, créé, mis en oeuvre un tas de parcobus ou parcs incitatifs – appelons-les comme on voudra – on en a créé, je vous dirais, six ou sept dans les derniers cinq ans et on continue à le faire. Et, aussi, on ouvre des voies réservées à la circulation d'autobus. On vient d'en ouvrir une justement sur le boulevard Taché qui est fortement achalandé.

245

Alors, on a fait tout ça. Toutes les mesures ont été prises pour augmenter l'achalandage du transport en commun ici en Outaouais, sur le territoire en tout cas desservi par -- la STO dessert finalement Hull, Gatineau et Aylmer, Buckingham - Masson-Angers, les deux villes rurales. Alors, les statistiques le prouvent qu'on a bien fait et on va continuer à le faire.

250

Maintenant, LaraméeXMcConnell, pour la Société de transport de l'Outaouais n'est pas d'une importance capitale parce que, actuellement, les axes qu'on emprunte, c'est surtout Taché. Par contre, ça va alléger, ça va désengorger Taché, ce qui va nous permettre de

circuler plus librement puisque depuis plusieurs années, de plus en plus, on atteint un point de saturation de la circulation sur le boulevard Taché.

255 Et même qu'il y a eu un projet à un moment donné de corridor rapide en site propre dans ce coin-là, qui n'a pas vu le jour, suite à des pressions du public. Mais ça nous a causé beaucoup d'embarras, ça nous cause des retards sur nos horaires. Et, on a cette alternative-là, actuellement, qui est une voie réservée sur Taché.

260 Alors, une longue réponse à votre question: oui, on a mis en oeuvre des mesures incitatives pour créer autant une augmentation de l'achalandage et, si possible, un transfert modal. On est rendu maintenant à 25 % des gens qui empruntent l'autobus, là où il y a cinq ans, il y en avait 21 ou 20 %. En tout cas, on s'améliore. On a un objectif de 35, 40 % pour 2011.

265 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

Monsieur Dériger.

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

Ma question concerne principalement le développement de la partie ouest versus la partie est de Hull. Vous dites dans votre mémoire que depuis 30 ans, la région de l'ouest avait augmenté de seulement de 24 % au niveau de sa population versus 91 % pour la partie est. Qu'il y a un déséquilibre dans la...

275

M. CLAUDE BONHOMME :

Redonnez-moi les chiffres, ce n'est pas moi qui...

280

LE PRÉSIDENT :

C'est à la page 4 de votre mémoire.

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

En fait, on dit:

En 30 ans, l'ouest de la région voyait donc sa population augmenter de 24 %, tandis que la population de l'est augmentait de 91 %.

290

M. CLAUDE BONHOMME :

Oui. Ça, ce sont nos savants fonctionnaires qui ont pondu ces chiffres-là. Je vais laisser monsieur Roy vous dire la provenance de ces chiffres-là.

295

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, ce qu'on parle actuellement, c'est un déséquilibre entre les deux depuis 30 ans et vous associez ça, je pense, aux questions d'infrastructures routières, si je ne me trompe pas.

300

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

Oui. En fait, c'est le résultat de ce qu'on observe finalement, ça traduit la faiblesse des infrastructures routières de la partie ouest par rapport à la partie est. Donc, les facilités étant déjà en place dans la partie est, bien sûr, ça a eu un effet d'entraînement sur le développement, qui a été beaucoup plus prononcé du côté est que du côté ouest de la rivière Gatineau ou, si on peut dire, disons, du parc de la Gatineau. Et on associe ça, effectivement, à une faiblesse dans les infrastructures routières.

305

310

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et quand vous dites, par la suite, au niveau du scénario qui est prévu par la CUO, que le déséquilibre va être rétabli, si on peut dire, est-ce que c'est en fonction que l'axe va être prévu?

315

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

Oui, bien sûr. Le développement du pôle, ce qu'on appelle le pôle ouest dont l'amorce est le secteur du Plateau, la zone commerciale du secteur du Plateau, est justement relié avec le développement ou la réalisation du chaînon manquant de l'axe McConnellXLaramée.

320

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais pour ce qui est de l'ouest, est-ce que vous avez des projets de développement qui s'en viennent au niveau soit résidentiel, commercial?

325

M. CLAUDE BONHOMME :

Des projets de développement -- en fait, nous, on est confiné dans nos frontières, la Ville de Hull. Parce que là, tantôt, quand vous parliez d'est et d'ouest, je pensais que vous parliez de la Ville de Hull. On parle de la région de l'Outaouais, d'accord. Non. Parce que là, je me posais des questions, ça ne marchait pas. Mais là, ça va. Évidemment, on parle de l'est de la rivière Gatineau.

330

335

Nous, on est confiné dans nos frontières. Évidemment, on va mettre fin à ça avec la fusion des villes bientôt, ce qui va définitivement aider et accélérer probablement le

développement. Il y a des promoteurs probablement qui vont s'unir ensemble, qui sont aux frontières des villes de Hull et de Aylmer.

340 Actuellement, il est question, en tout cas, d'un mégaprojet de développement qui concerne le développement du secteur de la haute technologie. Ça a été annoncé récemment. On parle d'un projet de l'ordre de 3-400 millions \$ qui viendrait s'implanter dans ce secteur-là du Plateau, en périphérie des frontières des villes de Hull et de Aylmer. Il y a un promoteur qui est détenteur de centaines d'acres et qui a mis de l'avant ce projet-là, qui est très connu du
345 gouvernement, d'ailleurs, qui est appuyé par le gouvernement, et évidemment, l'Outaouais souhaite qu'il se réalise puisque ça pourrait faire contrepoids à l'autre côté de la rivière.

L'autre côté de la rivière, pour vous informer, dans le secteur de la haute technologie, compte 80 000 emplois. On vient de dépasser le nombre d'emplois du fédéral de l'autre côté de
350 la rivière. Nous, on en est à peu près à 5-6 000 à comparer à 80 000. Alors, c'est bien évident qu'on souhaite voir se développer ce secteur-là de la haute technologie. Et, cet endroit-là est le secteur tout désigné pour le développement de cette industrie-là. Alors, c'est un des exemples criants.

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

Est-ce que je peux savoir, quand vous parlez de l'endroit, c'est où exactement? C'est quoi les frontières? À la limite de Aylmer et de Hull?

360 **M. CLAUDE BONHOMME :**

Ce projet-là?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

365

Oui.

M. CLAUDE BONHOMME :

370 En fait, actuellement, c'est à l'intérieur à peu près. C'est jusqu'à la rue Vanier. Je ne sais pas si vous la connaissez?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

375

Oui, Vanier, oui.

M. CLAUDE BONHOMME :

380

Vanier. Disons, à l'est de Vanier. Entre le secteur le Plateau, le long de LaraméeXMcConnell, jusqu'à Vanier.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

385

C'est à la limite.

M. CLAUDE BONHOMME :

390

Au nord de LaraméeXMcConnell.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

395

Est-ce que vous avez des ventes de terrains qui sont prévues, par exemple comme autour du centre de détention, dans ce secteur-là?

M. CLAUDE BONHOMME :

400

Du centre de détention?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui.

M. CLAUDE BONHOMME :

405

Là, on revient dans Val-Tétreault.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

410

Oui. Là, je reviens, je me rapproche.

M. CLAUDE BONHOMME :

415

S'il y a des terrains que nous on prévoit vendre?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui?

420 **M. CLAUDE BONHOMME :**

Ou que le privé prévoit vendre?

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

Le privé? Expliquez-moi.

M. CLAUDE BONHOMME :

430 Pas nous, en tout cas. On en avait une petite quantité sur une rue qu'on a vendue récemment. On parle de quantité négligeable, peut-être quinze, vingt terrains. Le privé, dans ce coin-là, à moins que je me trompe, c'est des terrains qui sont détenus par du public, de l'institutionnel. Il n'y a pas de gros propriétaire foncier détenteur de bande de terrains, à moins que je ne m'abuse.

435

LE PRÉSIDENT :

440 On parlait d'autour du pénitencier, de terrains qu'il était question qui soient rétrocédés à la Capitale nationale. Est-ce qu'il y a eu des tractations à ce niveau-là de changement de vocation de ces terrains-là?

M. CLAUDE BONHOMME :

445 Il y a continuellement des tractations avec la Capitale nationale, la CCN, la Commission de la Capitale nationale et la Ville de Hull au niveau d'échange de terrains. Mais il y en a eu un gros échange de terrain qui a eu lieu récemment mais ça ne touchait pas des terrains dans ce coin-là.

450 La CCN est propriétaire, entre autres, de ce qui s'appelle la ferme Moore, mais la ferme Moore, en grande partie, demeurera zone publique verte. Est-ce que l'avenir verra du développement résidentiel ou autre dans ce coin-là? Il y a une certaine quantité de terrains qui pourraient être développés, oui. Mais vous dire combien d'unités tout ça, je n'ai pas ça par coeur. Il n'y a rien d'imminent, en tout cas.

455

LE PRÉSIDENT :

460 D'accord. Revenons à l'entretien, si vous voulez, l'entretien, l'aménagement. On pense à la piste cyclable et piétonnière qui pourrait longer l'axe McConnellXLaramée au nord. On ne sait pas si la prévision est de l'ouvrir à l'année ou seulement l'été ou la belle saison.

465 Est-ce que la Ville de Hull, là-dessus, a des vues d'entretien de ces équipements-là ou si, à vos yeux, ça relève uniquement du ministère des Transports? Est-ce qu'il y a une forme de collaboration qui est prévue à ce niveau-là?

M. CLAUDE BONHOMME :

470 Peut-être au niveau administratif, il en a été question. Monsieur Roy, est-ce qu'on en a discuté avec les différentes autorités?

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

475 Monsieur le président, en ce qui concerne l'aménagement et l'entretien des pistes cyclables, le réseau dans la région, en fait, est réparti entre deux propriétaires, je peux dire, de sentiers récréatifs: c'est soit la CCN, ou soit la Ville. Et ce sont des réseaux qui sont complémentaires, qui s'interconnectent entre eux. Et il y a là-dessus, d'ailleurs, je dirais, des bonnes relations qu'on peut dire pour le développement du réseau, tant au niveau de l'entretien que de la maintenance.

480 Si on prend le lien, le sentier récréatif projeté du côté sud de l'axe LaraméeXMcConnell, il y a déjà un tronçon existant à l'ouest du chemin de la Montagne. Le sentier existant à l'ouest du chemin de la Montagne n'est pas entretenu l'hiver. Alors, il y a des opérations d'entretien normales d'ouverture au printemps et quelques fois à l'automne pour enlever les débris, le feuillage, ainsi de suite. Mais le sentier n'est ouvert que pendant la saison estivale où, dans la région, grosso modo, c'est du 15 avril au 15 novembre. Et le sentier qui serait construit dans le prolongement de ce qu'on appelle le *chaînon manquant* serait probablement entretenu de même nature, de même façon.

490 Sauf qu'il existe tout de même certains sentiers qui sont entretenus l'hiver, là où il y a une densité de population et une demande pour des déplacements piétonniers qui vont justifier un entretien quatre saisons, un entretien hivernal de certains sentiers dans des zones de forte densité de population, où il va y avoir un entretien hivernal, effectivement, et là où il y a une demande effectivement pour un entretien hivernal.

495 **LE PRÉSIDENT :**

Et, à ce moment-là, ça relèverait de la Ville de Hull?

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

500

Ça peut être dans certains cas, selon les ententes, à convenir entre la Ville et la CCN, à ce moment-là, il peut y avoir effectivement des sentiers qui sont entretenus par la Ville. Là, je pense ici, entre autres, c'est ce qu'on appelle le sentier de l'île, sur l'île de Hull, qui fait l'objet de demande pour un entretien hivernal. Et, là, on a affaire à une zone où il y a une très forte

505

M. CLAUDE BONHOMME :

De toute façon, on ne lésine jamais sur l'ouverture de liens routiers, autant à la Ville que...

510

LE PRÉSIDENT :

Je n'ai pas de prétention que vous lésinez. Je veux juste voir.

515

M. CLAUDE BONHOMME :

Non, non. Ça se fait sur une base d'entente. Des fois, c'est la Ville, des fois, c'est la CCN. Mais, autant pour les villes voisines. Alors, je suis sûr que quelqu'un s'en portera responsable, avec joie.

520

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Sur les plans du Ministère, il y a des travaux qui sont dans l'emprise, qu'ils vont faire. Ils vont réaliser les buttes, les plantations et tout ça. Il y a aussi, par contre, des éléments qui sont mis comme des travaux faits par d'autres. Je pense, entre autres, à certaines clôtures qui sont à la limite, j'imagine, de l'emprise, près des résidences, certaines plantations de rue qui sont faites sur des rues qui sont en dehors de l'emprise, qui sont indiquées au plan.

525

Quelle est l'intention de la Ville pour la réalisation de ces travaux-là? Est-ce qu'elle a l'intention de les faire ou si ce sont les citoyens qui vont les faire? De quelle façon ça va fonctionner?

530

M. CLAUDE BONHOMME :

Bien, l'intention de la Ville, c'est que ça se réalise. Mais, évidemment, il y a toujours une question de budget. Si on parle de plantations d'un montant de 50-60 000 \$, quelque chose du genre, il n'y a pas de problème. Mais si on parle de 1 million \$, c'est une autre paire de manches. Ça m'étonnerait beaucoup que ce soit 1 million \$. Mais la ville est ouverte et veut être un facilitateur et non un empêcheur dans ce dossier-là. Et, tout le monde va pouvoir vous le dire, la Ville de Hull est une ville verte, qui a toujours fait la promotion de la verdure. Alors, s'il

535

540

est question d'injecter des sommes pour compléter des plantations, la Ville de Hull va le faire avec plaisir.

545 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez utilisé une expression qui nous vient de l'histoire de la biologie, qui est fort intéressante, et j'ai l'impression que c'est ça qui est tout à fait le centre de votre pensée. Le mot est revenu deux fois chez l'un et chez l'autre, donc ce n'est pas un hasard. Vous avez parlé du

550 chaînon manquant.

Votre conception de cette route-là, c'est le chaînon manquant qui vous fait défaut. Et c'est ça qui est votre argument de fond pour dire que cela doit se réaliser. Est-ce que je me trompe?

555

M. CLAUDE BONHOMME :

Non, vous ne vous trompez pas. Ça fait partie de la planification du réseau routier régional depuis 30 ans. Et on a toujours assumé que ce serait complété dans la mesure des budgets. Et c'est le seul frein au développement, c'était les questions des considérations budgétaires qui, aujourd'hui, sont surmontées par la venue d'un compromis au sujet de l'aménagement de ce lien manquant là. Et puisque cette question budgétaire est réglée, bien, tout le monde assume que la construction va se réaliser.

560

565 **LE PRÉSIDENT :**

Et, quand vous parlez d'un compromis, il consiste en quoi, le compromis?

M. CLAUDE BONHOMME :

570

Bien, le compromis, on parlait au départ d'une autoroute, on emploie l'expression *encaissée* ou plus basse. Maintenant, c'est en surface, comme il avait été proposé il y a plusieurs années par le BAPE notamment.

575 **LE PRÉSIDENT :**

Nos ancêtres.

580 **M. CLAUDE BONHOMME :**

Vos ancêtres, oui. Et j'étais au conseil, à ce moment-là, un des rares. Et on parle de quatre voies, on parle d'espace aéré, on parle de verdure, on parle de carrefours giratoires, on parle de mesures protectrices pour les piétons, on parle de mesures de mitigation au niveau sonore, on parle de tout ça, évidemment, qui n'est pas parfait. Tout est perfectible dans la vie. Mais je pense que le ministère des Transports est arrivé avec une solution qui, quand ils l'ont sortie, a semblé plaire – pas a semblé – a plu à tout le monde. Le seul problème, pour certaines personnes, c'est la présence de circulation lourde. Je pense que c'est dans ce sens-là.

590

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Roy?

595 **M. PAUL-ANDRÉ ROY :**

Monsieur le président, comme complément de réponse, le chaînon manquant auquel on fait référence a été identifié depuis fort longtemps dans le schéma d'aménagement régional, tant au niveau aussi du Plan d'urbanisme de la Ville comme étant un enjeu majeur au niveau du développement du réseau routier supérieur. Son absence a déjà des conséquences, il y en aura davantage, a comme principale conséquence de générer des nuisances importantes aux riverains situés en bordure des boulevards Alexandre-Taché et Saint-Raymond. Alors, évidemment, dans le futur, l'absence du lien aura pour effet d'amplifier ces nuisances auprès des riverains de Saint-Raymond et du boulevard Alexandre-Taché.

605

LE PRÉSIDENT :

Merci. Juste un détail sur Saint-Raymond. Est-ce que le stationnement est interdit sur Saint-Raymond?

610

M. CLAUDE BONHOMME :

À ma connaissance, en large partie, oui, mais je vais laisser à monsieur Roy le soin de répondre. Je sais qu'il est interdit.

615

LE PRÉSIDENT :

Je vous prends peut-être par surprise, puis j'irai voir en auto si on ne se comprend pas. Allez-y.

620

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

625 Ça va, monsieur le président. Sur le boulevard Saint-Raymond, en direction est, dans l'heure de pointe du matin, le stationnement est interdit, c'est-à-dire dans le sens où la demande est la plus forte. Et, à l'inverse, le stationnement est interdit en direction ouest dans la pointe de l'après-midi, les jours de semaine.

LE PRÉSIDENT :

630

Donc, vous parlez le matin, de 7 h à 8 h 30 ou 9 h.

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

635

Oui. Ça pourrait être de ces grandeurs-là. Je crois que c'est peut-être 6 h 30 à 9 h et de 15 h 30 à 18 h en direction ouest. Alors, on vient ajouter une voie supplémentaire pour répondre à la demande, dans ce tronçon-là de Saint-Raymond.

LE PRÉSIDENT :

640

Parfait.

Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

645

Vous dites que sur Alexandre-Taché, il va y voir un effet bénéfique du projet. Mais il me semble, de mémoire, le trafic devrait rester pas mal similaire sur Alexandre-Taché. Je pense que c'est celui de Saint-Raymond qui va plutôt aller prendre McConnell.

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

650

Si vous me permettez, monsieur le président, je vais référer au tableau qu'on vous a fourni dans le mémoire, dans une des annexes. Dans l'annexe D, où on donne les tendances de la croissance de l'achalandage dans le corridor, ce qu'on appelle l'axe est-ouest, à la traversée du parc de la Gatineau, on donne ici des références sur la croissance de l'achalandage, à la fois sur le boulevard Alexandre-Taché et sur le boulevard Saint-Raymond. Évidemment, 2 185, c'était la rue Gamelin qui était un des axes est-ouest et boulevard Alexandre-Taché. Puis pour l'année 2000, alors c'est Alexandre-Taché et Gamelin remplacées par Saint-Raymond.

660

Ce qu'on observe au cours de ces quinze dernières années, c'est qu'on a eu une croissance annuelle d'environ 6,8 %, une moyenne annuelle. Évidemment, ici, on parle à la ligne écran du parc de la Gatineau, en heures de pointe du matin, jours de semaine.

665 Évidemment, à l'ouverture du boulevard Saint-Raymond, au début de l'année 90, ça a permis une offre supplémentaire qui a permis de répondre à la demande, mais ce qu'on observe, c'est que, finalement, l'offre qui était offerte par l'ouverture du boulevard Saint-Raymond à l'intérieur du parc de la Gatineau maintenant est à toutes fins pratiques comblée aux heures de pointe, qui fait que la croissance future va devoir se traduire par de la congestion, 670 des temps d'attente qui vont se traduire à la fois sur Saint-Raymond et il y a risque d'avoir des rabattements qui se fassent aussi sur le boulevard Alexandre-Taché.

Alors, les gens qui proviennent de l'ouest, lorsqu'ils arrivent au chemin de la Montagne, il ne leur reste que deux choix: Saint-Raymond, Alexandre-Taché. Nous, on est d'avis que s'il 675 n'y a pas construction du chaînon manquant pour compléter l'axe McConnellXLaramée, ça aura pour effet de venir amplifier la circulation, parce que les gens vont devoir se rabattre sur une des deux seules axes qu'il reste.

Et le risque, le danger, même si on a observé pendant ces quinze ans-là, disons, un 680 débit relativement constant sur Alexandre-Taché, il est demeuré constant grâce à l'ouverture du boulevard Saint-Raymond à travers le parc de la Gatineau, sinon, Taché aurait été depuis fort longtemps, ça aurait été la congestion totale.

Maintenant, on rentre à la nouvelle étape où s'il n'y a pas d'action qui se produit dans les 685 années qui viennent, bien, on va retrouver des conditions intenable, insupportables dans les deux axes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

690 Dans le fond, ce que vous dites, c'est que si on n'ouvre pas l'axe McConnell, la situation sur la Alexandre-Taché ne va pas rester stable, elle va se dégrader plutôt.

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

695 Exactement. Elle risque de se dégrader, effectivement, parce qu'il n'y a que deux possibilités.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

700 Mais qu'en ouvrant l'axe McConnell, en 2011, ça serait comme la situation actuelle. C'est un petit peu ça.

M. PAUL-ANDRÉ ROY :

705

On pourrait s'attendre à ce qu'il y ait un certain transfert, effectivement. Il pourrait y avoir un certain transfert vers Laramée parce qu'il y a des véhicules actuellement qui, à la sortie de l'axe existant au niveau du chemin de la Montagne sud, les gens ont le choix d'aller soit vers le nord pour prendre Saint-Raymond ou soit aller vers le sud pour prendre le boulevard Alexandre-Taché.

710

Alors, on peut penser, je veux dire ce qui va se produire effectivement, les gens qui sont déjà sur l'axe McConnellXLaramée vont continuer sur l'axe McConnellXLaramée vers l'est. Alors, en principe, ces véhicules-là, on ne devrait plus les retrouver sur Alexandre-Taché. Il devrait même y avoir une légère diminution sur Alexandre-Taché, effectivement.

715

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

720

LE PRÉSIDENT :

Alors, messieurs, il me reste à vous remercier, monsieur Bonhomme et monsieur Roy. Est-ce que vous auriez eu des choses complémentaires que vous vouliez nous dire et que vous n'avez pas pu dire?

725

M. CLAUDE BONHOMME :

Non. Ça va pour ma part.

730

LE PRÉSIDENT :

Merci bien.

735

M. CLAUDE BONHOMME :

Merci, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

740

Et, bonne chance à vous.

Alors, j'invite madame Madeleine Schryer-Desloges, s'il vous plaît, à venir présenter son mémoire. Bonjour, madame!

745

Mme MADELEINE SCHRYER-DESLOGES :

Bonjour!

750 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez été une personne assidue à la première partie de l'audience. Maintenant, c'est autre chose. Vous avez préparé un mémoire, nous l'avons lu. Je vous donne un temps pour nous redire l'essentiel de ce que vous voulez dire. Ce n'est pas nécessaire de lire votre
755 mémoire dans le détail mais je vous laisse aller. Puis, après ça, on vous posera quelques questions. Allez-y.

Mme MADELEINE SCHRYER-DESLOGES :

760 Alors, monsieur le président, madame et monsieur les commissaires, je présente ce mémoire-là à titre de résidante du quartier Wright. Mon domicile, c'est un duplex qu'on a bâti en 1997. C'est une construction très récente. Je demeure à quelques coins seulement du futur boulevard urbain. Mon conjoint et moi, on est retraité, puis on a choisi de s'installer là parce que justement, on était près de tout. On était près des cliniques médicales, on était près des
765 hôpitaux, des pharmacies, l'église. En somme, tout ce qui est très important pour des aînés. C'est utile et c'est essentiel des fois.

Mon intérêt à ce projet-là, c'est que ça a des grosses implications pour moi et mon conjoint, puis j'ai également de la famille qui demeure au sud. Moi, je demeure au nord, puis
770 j'ai de la jeune famille, de ma famille, un de nos fils qui demeure au sud, et des adolescents.

Moi, je me déplace régulièrement à pied. J'ai un permis de conduire mais je ne conduis jamais. Je marche pour me déplacer. Je fréquente les commerces des deux côtés du futur axe. Je viens pour des activités justement dans le secteur Saint-Jean-Bosco. Alors, ça me touche
775 de près.

Quant à mon opinion sur l'ensemble du projet, d'après moi, c'est le fruit d'une vision des années 60. Puis, dans l'entre-temps, ça a été dépassé par l'évolution de la société, de la façon dont on voit l'environnement et le transport et puis la législation environnementale.
780

Dans les années 60 et 70, il y a eu de nombreuses expropriations à Hull. On a exproprié boulevard Maisonneuve, on a exproprié ce qui s'appelait l'aire numéro 6 dans le bout du boulevard Sacré-Coeur. Il semble que tout ce qui n'était pas beau, on s'en débarrassait. Des fois, on n'avait même pas décidé avec quoi on était pour le remplacer.
785

Et puis c'est à ce moment-là, en décidant le tracé pour Maisonneuve qu'on a décidé que ça serait une bonne idée d'avoir une route qui irait vers l'ouest. Alors, ça s'est fait à un moment où les gens n'avaient aucune mesure de protection. C'est avant les lois environnementales, puis avant la procédure du BAPE. À ce moment-là, les gens n'avaient absolument aucune
790 défense. Ils recevaient une lettre. Des fois, c'était de la CCN, des fois, c'était de la province,

puis des fois, c'était du fédéral, parce qu'à ce moment-là il y avait une certaine dispute qui aurait quel territoire.

795 Je sais pour un fait qu'il a dû y avoir des échanges à un certain moment, parce que des fois les terrains n'étaient pas contigus dans la section de l'île de Hull.

800 Alors, à ce moment-là également, une autoroute qui traversait un parc, il n'y avait absolument rien là. Il n'y avait pas d'inquiétude du côté environnemental. On voulait passer à une place, puis on s'organisait pour y passer.

805 Puis juste un exemple que l'intégrité du parc puis l'environnement, ça n'avait pas grande importance dans ce temps-là, on n'y avait pas encore pensé, c'est que la CCN a permis à la Municipalité de Hull d'avoir un dépotoir. Dans le parc. Parce qu'à ce moment-là, n'importe quel trou qu'il y avait en quelque part, on s'en servait comme dépotoir. On a des dépotoirs à peu près partout à Hull, il y a des carrières, pas loin de l'emprise justement, parce que je m'en souviens, quand j'étais jeune, je n'avais pas le droit d'y aller. Il y a des carrières. Ça a servi de dépotoir. Les gens ont protesté, à ce moment-là, c'est avant justement les lois environnementales.

810 D'après moi, ce que le Ministère veut mettre de l'avant dans le moment, c'est tout simplement une étape progressive vis-à-vis son objectif principal. Parce qu'on l'entend, on le dit dans le Plan de transport, ça fait 30 ans qu'on le veut.

815 Le coût d'une autoroute encaissée étant tellement prohibitif, on a décidé de faire ça en surface. Un exemple: en septembre 99, c'était six voies en surface. On regardait le tracé, puis c'était exactement ce qu'il y avait encaissé mais on l'avait mis sur le dessus.

Un boulevard urbain, des carrefours giratoires, les transports lourds 40 %, d'après moi, c'est la pointe de l'iceberg.

820 Une autre chose, aussi. C'est que le promoteur ne veut pas du tout, du tout laisser aller les parties de l'emprise dont ils n'ont pas besoin. Il y tient. Pourquoi?

825 En ce qui concerne des voies additionnelles, ça apparaît déjà à la page 7 du rapport d'impact. Il est question, à une phase ultérieure, on va ajouter une voie additionnelle pour le transport en commun. Il y a de l'espace disponible. Il y a de l'espace disponible justement parce qu'on a exproprié pour une autoroute encaissée, puis ce n'est pas ça qu'on construit. Les plans ont changé.

830 Mes préoccupations. Le rapport d'impact qui a été soumis par le promoteur, j'ai eu l'occasion de lire la première fois ce rapport d'impact-là l'automne dernier, parce qu'il était accessible au public, parce que le projet était à l'étape de l'examen préalable du processus de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Je m'intéressais, à ce moment-là, puis même avant. À ce moment-là, je l'ai lu, ça m'a pris deux semaines, puis il avait l'air incomplet. Il y avait des choses qui n'étaient pas bien énoncées. C'était quasiment comme si on avait un

835 but ultime, puis qu'on s'était organisé que le rapport d'impact ait ce résultat-là. Ce n'est peut-être pas juste mais c'est l'impression que j'ai eue.

840 Puis quand les experts ont soumis leurs commentaires, ça a été rendu public dans le processus du BAPE, mais j'ai eu la confirmation que, vraiment, il y avait des choses qui clochaient. Parce que les mêmes choses qui m'inquiétaient, que ce soit la justification, que ce soit le climat sonore, que ce soit la qualité de l'air, que ce soit les bretelles puis tout ça, puis même les espèces rares et vulnérables dans le parc, on disait qu'il y avait beaucoup de questions à ce sujet-là.

845 Puis, d'ailleurs, le promoteur n'a pas encore fourni toutes les réponses que les experts ont demandées. Il y a encore des renseignements supplémentaires qui sont en suspens. Il y a encore des lacunes. Au moment où on est à l'étape justement de donner une opinion sur le projet, il y a des choses qui n'ont pas encore été dévoilées, puis des renseignements qui n'ont pas encore été fournis. Ce n'est pas vraiment juste. Il y a encore beaucoup de questions qui
850 sont sans réponse.

D'ailleurs, comme je l'ai fait pendant la première partie, je déplore que le ministère de l'Environnement ait décidé de procéder à la période d'information si rapidement avant que les renseignements soient tous fournis par le promoteur. Puis, de plus, qu'un mandat soit accordé
855 pour une audience publique, parce que je trouve que ça ne vous facilite pas la tâche, puis si nous autres ça nous rend ça difficile, puis c'est vraiment injuste vis-à-vis nous.

860 Le transport lourd aux carrefours giratoires, puis la sécurité des piétons, moi, je les vois comme étant reliés. Parce que, en dépit des recommandations de l'interdiction du transport lourd dans le rapport du BAPE en 89, l'Analyse de valeur en 99 et puis encore le projet en six voies, même s'il était démesuré, en septembre 99, il n'y avait pas de transport lourd. Puis, là, le transport lourd à 40 % sur ce projet-là.

865 Puis à part ça, c'est qu'on a pu comprendre dans la première partie que c'est le concept de carrefours giratoires qui a permis le transport lourd. C'est le premier essai de ce genre de carrefour-là au Québec. C'est dans un milieu urbain, il y a des piétons de tous les âges. Puis, à part de ça, on sent qu'on est les cobayes du promoteur. C'est un essai.

870 Si ça ne fonctionne pas, là, tout ça, ça a été bâti sur des logiciels d'ordinateur, les études de fluidité, puis tout ça, c'est difficile d'avoir confiance parce qu'on a tellement en jeu, nous.

875 Le principal objectif de ce projet-là semble être la fluidité des véhicules. Puis à mon opinion, c'est au détriment de la sécurité des résidents touchés, puis de leur santé également, puis la qualité de vie.

Le promoteur a consulté certains groupes comme la Commission scolaire, des groupes de personnes handicapées mais, par contre, il n'y a pas eu des efforts suffisants pour vraiment

880 évaluer la présence des piétons. Parce que les gens, ici, d'accord, les véhicules, ils doivent les figurer aux heures de pointe pour savoir si la route projetée peut les absorber mais, les piétons, tu ne comptes pas ça seulement aux heures de pointe. Parce que des piétons, ça circule toute la journée, tous les jours de la semaine, puis même le soir. Alors, d'avoir fait les exercices de comptage de piétons, aux heures de pointe, seulement à certaines intersections, ce n'est vraiment pas représentatif de la réalité de la circulation des piétons.

885 Les gens dans notre secteur, ils n'ont pas tous deux autos. Soit par choix ou parce qu'ils n'ont pas un véhicule à leur disposition, ils n'ont pas le moyen de s'en payer un, eux autres, ils marchent ou ils utilisent le vélo pour traverser, puis se promener. Ça, c'est n'importe quand.

890 Nos enfants puis nos ados, dans le moment, n'ont pas à être escortés pour se rendre au nord. Ils peuvent le faire seuls, puis les parents sont quand même rassurés qu'il y a quand même une bonne marge de sécurité.

895 Il y a beaucoup, beaucoup de données sur les véhicules puis, d'après moi, il n'y a pas assez de données en ce qui concerne la circulation des piétons. Puis, à part ça, l'argument du promoteur qu'avec les carrefours giratoires, les autos ne circuleront pas vite, d'accord, si deux autos se frappent à une vitesse moindre, il va y avoir moins de dégâts, mais un véhicule puis un piéton, il y a toujours du dégât. Je veux dire, les risques entre les collisions de véhicule-piéton ou cycliste demeurent tout le temps grands, quelle que soit la vitesse, parce qu'à ce moment-là, 900 justement, tu te fais tasser, tu tombes, tu te fais passer dessus. C'est la logique.

905 D'après moi, s'il n'y a pas des mesures correctrices qui sont prises pour assurer la sécurité des piétons, on court une chance d'avoir des accidents. Des accidents, puis ce n'est pas quelque chose de... c'est courant. Les gens s'inquiètent d'une façon assez... je sais que moi, ça m'inquiète énormément. Puis ça m'inquiète pour mes petits-enfants qui sont adolescents, qui demeurent au sud.

910 Le climat sonore. J'ai eu l'occasion de lire la réponse – parce que là, je dis dans mon mémoire que je n'avais pas eu le temps de lire la réponse du MTQ au sujet de la question de la Commission sur le climat sonore – puis je dois vous dire que je ne l'ai pas vraiment comprise. Excepté que dans les premières pages, on dit que, ce que vous leur avez demandé de faire, c'est trop de trouble, ça prendrait trop de temps, alors ils ne le feront pas. Ça avait l'air tout simplement de recuisiner les mêmes données. Je ne les ai pas compris, alors je dois me fier aux experts pour savoir si vraiment ça a du sens.

915 Une chose qu'on a pu comprendre, par exemple, c'est que les mesures d'atténuation qui sont prévues, ça a été fait avec des logiciels d'ordinateur, puis qu'on a utilisés pour mesurer la circulation actuelle, les chiffres, puis après ça on a fait une *calculation* des ajouts des véhicules pour avoir le climat futur avec le boulevard.

920 Rien qu'une chose. Les données en ce qui concerne le nombre de véhicules qui circulent sur Laramée, dans le moment, ça n'a pas de sens. Il y a beaucoup de circulation au

coin de Saint-Joseph, ça, je le sais. C'est pour ça que j'ai demandé des traverses de piétons. Mais sur la rue Laramée, il n'y a pas beaucoup de circulation. Parce que ça serait quoi leur destination quand ils tombent sur Laramée? Ils peuvent prendre soit Berri ou des rues locales, Richelieu, Labelle, mais où voulez-vous qu'ils aillent? Alors, les chiffres n'ont pas de sens.

Puis à part de ça, c'est que si ces chiffres-là de base, des données actuelles, pour être capable de mesurer ce que ça va être avec l'ajout de véhicules, si c'est inexact, ça veut dire que les mesures d'atténuation qui sont prévues ne sont pas adéquates. Parce que les chiffres ne seront pas exacts. Puis les mesures d'atténuation que les gens auraient droit d'avoir, ils ne les auront pas. Puis ils vont être obligés de se battre après pour les avoir. Ce n'est pas correct.

La qualité de l'air. Ça, quand on voit des choses comme *les normes devraient être respectées, parfois les normes pourraient être dépassées dans la partie urbaine*, c'est difficile pour nous de savoir ce que ça veut dire. Ça veut dire qu'on va avoir un impact sérieux pour notre santé ou bien s'il n'y en aura pas? Est-ce qu'on va être capable de sortir de nos maisons comme dans le moment? Ce n'est pas clair.

Moi, ce qui m'inquiète, c'est que pendant l'été, ici, à Hull, quand il fait chaud dans l'Outaouais, c'est humide. On a un effet de smog qui se produit assez rapidement. Puis je peux vous dire, les journées que ce n'est pas humide, on peut les compter sur nos dix doigts dans tout l'été. Est-ce que ça va augmenter les risques d'avoir des véhicules comme ça? Est-ce que ça va augmenter l'effet de smog?

Si on ne peut pas ouvrir les fenêtres, il va falloir avoir un climatiseur. Il va y avoir des coûts pour les gens, parce que ce n'est pas des maisons neuves. Il y en a une couple de maisons neuves. La majorité des maisons, c'est des maisons d'un certain âge. Puis essayer d'installer un système d'air climatisé ou un climatiseur, ce n'est pas nécessairement... des fois, on n'a pas l'électricité qu'il faut. Les coûts sont importants.

Les gens, ici, pareil comme ailleurs, ils aiment ça s'asseoir dans leur petite cour, relaxer, recevoir de la visite, faire un barbecue. Est-ce qu'ils vont être capables de le faire encore? On ne le sait pas. Ça cause des inquiétudes.

Dans le parc de la Gatineau. Le parc de la Gatineau est bien, bien, bien important pour les gens d'ici. Ça semble inconcevable de passer à travers de ça. Surtout qu'on a déjà deux routes qui desservent l'ouest. Parce que nous autres, on a une 148 qui bouge. La 148, avant, c'était le boulevard Taché. La route 148 interrégionale, c'est devenu le boulevard Saint-Raymond. Puis celui-là, il passe à travers du parc, déjà. Pourquoi est-ce que ça en prend un troisième lien? Surtout un deuxième qui traverserait le parc?

En regardant les opinions des experts, on peut dire que le tracé que le promoteur a choisi semble être celui qui fait le plus de dommages. D'ailleurs, c'est un qui avait été suggéré, il y a des années, et c'est une des options qui, apparemment, cause le plus de dommages. Puis une des raisons pour choisir celui-là, c'est que ça coûte moins cher.

970 Bien, le temps où on faisait des dégâts parce que ça coûtait moins cher, c'est passé, ça. Maintenant, on fait les choses comme il faut. Puis s'il faut, en dépit des coûts, si ça doit traverser le parc, il faut que ce soit le tracé qui cause le moins de dommages.

975 Là, on tombe dans mes recommandations. Ces expropriations-là qui ont été faites en 73, elles étaient en prévision d'une autoroute encaissée, comme j'ai mentionné plus tôt. C'était une coutume barbare du temps, ça, puis comme je l'ai mentionné également plus tôt, c'est avant les lois environnementales et la procédure du BAPE. C'est pour ça qu'il y a beaucoup de place.

980 À ce moment-là, il y a eu beaucoup d'expropriations. Il y a plusieurs projets qui ont même été abandonnés. Un qui me vient à l'esprit, c'est un projet de la CCN, qui a été pondu à peu près en même temps, qui s'appelait *La promenade des voyageurs*. La promenade des voyageurs devait longer la rivière des Outaouais. Et puis il y a des expropriations qui ont été faites dans le secteur Val-Tétreault, pas mal de terrains ont été expropriés.

985 Depuis ce temps-là, le projet a été abandonné, les terrains ont été mis en vente. Alors, il y a un précédent pour des projets modifiés ou abandonnés, ou il y a eu rétrocession ou vente des terrains. Puis à Mirabel je pense également, ils ont eu les yeux plus grands que la panse, à un certain moment, puis ils en avaient gobé un peu trop, puis ils les ont remis.

990 Alors, d'après moi, s'il est pour y avoir justice pour les gens du secteur, il devrait y avoir rétrocession des espaces non nécessaires pour le boulevard urbain ou la vente pour des fins domiciliaires, communautaires ou même pour établir des petits commerces. Parce que c'est établi: ils ne font pas ce qui été projeté, ce pourquoi les expropriations ont été faites. Alors, à ce moment-là, ils devraient en remettre une partie disponible.

995 Carrefour giratoire aux intersections Saint-Joseph et Demontigny. Là, c'est pas mal compliqué cette histoire-là, puis la sécurité des piétons est vraiment en jeu. Parce qu'on ne peut pas avoir des traverses de piétons non protégées. Puis trop de traverses de piétons, puis carrefours giratoires, ça ne marche pas. Alors, la seule façon que je peux voir pour qu'on puisse avoir la sécurité des piétons, c'est avec des feux lumineux, puis à Saint-Joseph et
1000 Demontigny. Ça fonctionnerait, on en a partout dans la ville des intersections de ce genre-là.

1005 Toutefois, à Labelle, Labelle, d'après moi, ça serait un endroit idéal pour avoir un carrefour giratoire. Ce que ça ferait, ça pourrait ralentir les véhicules qui viennent de la partie du parc, si jamais il est bâti, et puis ça pourrait leur rappeler que, là, ils arrivent dans une partie urbaine. Puis à part ça, ça pourrait initier les automobilistes de la région à ce concept-là. Puis je ne vois pas pourquoi ça ne serait pas inclus dans les projets futurs dans la région, mais qui sont dans des milieux plus appropriés, où il y a moins de circulation de piétons.

1010 Définitivement, le transport lourd, ça n'a pas sa place. Ça n'a pas sa place dans ce secteur résidentiel. Ça n'a définitivement pas sa place dans un parc. C'est bien beau un

carrefour giratoire mais si ça ne fonctionne pas... les représentants du Ministère ont bien mentionné la semaine passée que les buttes, la hauteur des buttes et des murs va augmenter en conséquence. Il y en a même un à certain moment qui a dit: **Si ça ne marche pas le carrefour giratoire, on fera une autoroute.**

1015

Nos résidants, les gens du quartier ici, moi, je veux être capable de voir les commerces de l'autre côté de chez nous. Je ne veux pas voir un mur. Je ne veux pas voir un énorme mur. On veut à tout prix éviter l'aspect de ghetto. Parce que des murs antibruit importants, on en a déjà parlé avant, puis on n'en veut pas.

1020

Les feux lumineux, ça en prend à toutes les traverses de piétons. Quelque option qui soit mise de l'avant, ça prend absolument des feux lumineux à toutes les traverses de piétons, parce que les représentants de la Ville l'ont bien mentionné, ils l'ont confirmé l'autre jour, les automobilistes de la région, ici, ils n'arrêtent pas s'il n'y a pas un feu rouge. Même avec le feu rouge, des fois ils n'arrêtent pas. Il faut vraiment être très alerte.

1025

Toutes les nouvelles traverses à Hull sont avec des feux tricolores puis, même, ils sont remplacé ceux qui étaient existants. S'attendre que les automobilistes donneraient préséance à des piétons dans ce qui a été appelé les traverses à piétons genre zèbre, bien, c'est vraiment pas réaliste. Ce n'est pas compliqué, ça ne fonctionnera pas, ça. Ça va être au détriment des piétons qui vont devoir à faire des grands détours pour venir à bout de traverser en sécurité.

1030

Dans le parc de la Gatineau, ce qu'on a dans le moment, à part de Saint-Raymond, tout ce qui traverse le parc, qui se promène dans le parc, c'est des promenades. Des promenades avec des véhicules commerciaux qui sont interdits. La vitesse sur ces promenades-là, c'est 50 kilomètres à l'heure. Si vous jugez qu'il est approprié de recommander que ça passe à travers le parc, ça sera plus approprié que ce soit une promenade, exceptionnellement à quatre voies mais une promenade. Comme il y en a ailleurs. Puis en choisissant le tracé le moins dommageable.

1035

C'est un projet bien complexe. Avec l'hérédité qui a été mise de l'avant il y a plus que 30 ans, puis qu'il n'a pas encore été fait. On doit avoir jusqu'à un certain point confiance à ce que cette Commission et, éventuellement, les décideurs des différents gouvernements qui auront à se pencher sur ce dossier, pourront le faire en respect des lois environnementales et des attentes de la société d'aujourd'hui et non de celles d'il y a 30 ans, et avec considération adéquate pour les communautés touchées et l'intégrité de notre parc. Merci.

1045

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame Schryer-Desloges. Je vous ai laissée filer. D'habitude, on demande aux gens de nous faire un résumé mais je ne voulais pas vous brusquer. Alors, vous nous enlevez un peu de temps pour nos questions mais c'est correct. On va prendre la demi-heure ensemble.

1050

Monsieur Dériger, première question, peut-être.

1055

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1060

C'est concernant les écrans. Vous avez dit tantôt que, bon, les questions des murs, vous ne voulez pas en avoir, c'est clair. Vous voulez voir de l'autre côté les commerces et tout ça. Est-ce que vous considérez que les talus qui sont proposés actuellement constituent des barrières pour vous, les talus qui sont plantés avec des arbres. Est-ce que ça va être quelque chose avec laquelle vous êtes plus à l'aise ou si c'est quelque chose que, pour vous, c'est une barrière ça aussi ou non? Comment vous voyez ça?

1065

Mme MADELEINE SCHRYER-DESLOGES :

1070

Disons que les talus et les murets qui, apparemment, seront construits selon le besoin, ça aussi, c'est des barrières. Mais possiblement, si on voit un gros talus, gros mur, définitivement ça serait une barrière. Il faut que ce soit quelque chose que tu es quand même capable de voir les maisons de l'autre côté, tu es capable de voir les arbres de l'autre côté. Disons, pas tout simplement que quand on parle de mur de 18 ou 19 pieds, ça, ça serait complètement... Que ce soit une combinaison de talus et de mur, la hauteur serait la même, pareil. On verrait le ciel. On ne pourrait pas voir ce qu'il y a de l'autre côté.

1075

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1080 C'est un peu ça que le promoteur présente actuellement. C'est des talus qui varient de 1.5 à 3 mètres. Il y a des végétaux sur le dessus, donc des arbres qui vont venir éventuellement à maturité, qui vont faire écran eux aussi. Donc, je ne sais pas si votre... C'est parce que c'est vert, j'imagine, la végétation, ça vous choque moins? Est-ce que c'est ça?

Mme MADELEINE SCHRYER-DESLOGES :

1085 C'est l'idée que si le transport lourd n'était pas là, d'après le promoteur, ces mesures d'atténuation-là ne seraient pas requises.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1090 Donc, vous, en fait, ce n'est pas quelque chose nécessairement que vous voulez avoir, des écrans. Idéalement, c'est d'en avoir aucun, si je comprends bien.

Mme MADELEINE SCHRYER-DESLOGES :

1095 Idéalement, ça serait d'en avoir aucun. Puis s'il doit y en avoir, que ce soit le plus petit possible.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

1100 Madame Desloges, ma question est à propos de la sécurité. J'aimerais avoir votre avis sur la construction de la passerelle qui devrait se faire au-dessus de l'axe. Une passerelle ou un tunnel.

Mme MADELEINE SCHRYER-DESLOGES :

1105 Je dois vous dire que dans la version préliminaire qu'on n'a pas voulu déposer du rapport sur les carrefours giratoires, c'était une traverse de piétons en surface qu'il y avait à Davies.

1110 La passerelle, c'est l'idée que pour les personnes qui demeurent dans le milieu ou vis-à-vis le milieu, la distance entre les deux, c'est un obstacle. La passerelle serait un autre obstacle. Parce que c'est un obstacle pour les personnes âgées, pour les personnes handicapées, c'est un obstacle pour les jeunes familles qui se promènent avec des jeunes enfants, parce que marcher une longue distance comme ça pour traverser de l'autre côté, un enfant de 2, 3 ans ou 4 ans trouve le temps long.

1115 Alors, la passerelle est définitivement un obstacle. Puis, à part de ça, c'est à savoir comment est-ce que... il y a de la glace, ici. À part le fait que c'est humide en été, on a souvent de pluie, puis on a souvent du verglas, puis on a souvent de la glace ici. Alors, ça serait un obstacle, puis dangereux.

1120

Le tunnel, le tunnel a également des risques. C'est l'idée qu'il serait pas mal long, pour commencer, parce que ça serait une distance assez longue. On a parlé qu'il y aurait des caméras. Mais qui surveillerait les caméras? Puis les caméras, ce n'est pas nécessairement une mesure de prévention, parce que des fois, le dommage... Il y en a des caméras dans les dépanneurs mais ça n'empêche pas d'avoir des vols. Alors, je ne vois pas ça vraiment comme une mesure rassurante.

1125

1130

Le tunnel me cause autant de problème que la passerelle, personnellement, parce que c'est une occasion justement pour des agressions. Et puis il y en a eu dans le secteur, dans d'autres tunnels. Alors, ce n'est pas rassurant. Puis des gens à qui j'en ai parlé n'ont pas vu ça d'un bon oeil.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

1135

Donc, pour vous, ce n'est pas une solution sécuritaire pour traverser l'axe.

Mme MADELEINE SCHRYER-DESLOGES :

1140

Non. La seule solution sécuritaire pour traverser l'axe, ça serait une traverse en surface, parce qu'à ce moment-là, il n'y aurait pas d'obstacle pour les personnes handicapées et les personnes âgées et les jeunes familles avec des poussettes, puis également il n'y aurait pas le risque de l'opportunité d'agression.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

1145

Je vous remercie, madame.

LE PRÉSIDENT :

1150

Alors, si je comprends bien votre position sur l'ensemble du dossier, madame Desloges, c'est que vous consentez, en un sens, à ce qu'un lien soit construit, à la condition qu'il y ait rétrocession d'une partie des terrains, qu'il n'y ait pas de carrefour giratoire, sauf à Labelle, et qu'il n'y ait pas de trafic lourd.

1155

Mme MADELEINE SCHRYER-DESLOGES :

C'est bien ça.

1160 **LE PRÉSIDENT :**

C'est bien ça. Merci. Merci, madame.

1165 Alors, j'inviterai monsieur Ian Huggett, s'il vous plaît. Hi. As you see, we take about 30 minutes together, we share this 30 minutes. I invite you to give a brief summary of your report and we hear you, and after that we will have a few questions to ask you. It's better that than if you take all the 30 minutes to speak, we'll be...

1170 **Mr. IAN HUGGETT :**

I appreciate that.

THE PRESIDENT :

1175 ... frustrated about the few questions we have. Thanks.

Mr. IAN HUGGETT :

I just want to confirm, you do have a copy of the report?

1180

THE PRESIDENT :

Yes, we do have.

1185 **Mr. IAN HUGGETT :**

Okay. What I have is a synopsis of the report...

THE PRESIDENT :

1190

Yes, okay.

Mr. IAN HUGGETT :

1195 ... and you may want to go to the appropriate sections...

THE PRESIDENT :

Yes.

1200

Mr. IAN HUGGETT :

1205 ... for the supporting material. Just a personal introduction, my name is Ian Huggett.
I've lived in the National Capital Region for 40 years. I have regularly visited Gatineau Park since
the age of 6. I have studied part-time for 8 years from the University of Waterloo in the Natural
and Social Sciences. I acted as a Research Associate for several years, conducting research on
old growth forests in Northern Ontario, including Temagami and the Lower Spanish River
1210 Watershed. I currently work as an independent environmental consultant, conducting forest
audits and investigations for ENGOs, that's Environmental Non Governmental Organizations.

THE PRESIDENT :

1215 Yes.

Mr. IAN HUGGETT :

1220 Basically, the critique on the proposed McConnell-Laramée extension entitled
Safeguarding Rare Ecosystem Components in Gatineau Park's Gateway Sector, I've questioned
the appropriateness of the proposed route through an area of Gatineau Park with very high
ecological significance.

1225 My assessment of the project's appropriateness is based on the following ecological
criteria, obtained from personal observations during field reconnaissance exercises and a literature
review. In other words, I went and I visited the site on several occasions during the months of
March and April.

THE PRESIDENT :

1230 This year.

Mr. IAN HUGGETT :

1235 And what I want to now do is list some of the exceptional landscape features. There was
features of high physiographic diversity over a small area - in other words, the morphology of the
landscape was very diverse, involving a limestone escarpment, 3 wetlands and a number of
creeks, all within a confined area, and that allows a number of different micro-habitats to flourish
for fauna and flora.

1240 There were valued ecosystems components, and that essentially means a flora and
fauna enlisted *at risk*, species at risk; there were 10 documented flora in the report the MTQ
came out with X I have a copy of it here. Two of those species, the Swamp White Oak and the
species of Lady Slipper were found nowhere else in the Outaouais.

1245 As far as the Wolffia wetlands were concerned, there were two of them, the Wolffia Borealis and Wolffia Columbiana, and one of those wetlands, the Borealis, was found in only 5 other locations in the Province of Quebec, and the Columbiana was found in only 20 other locations.

1250 And this is to give you an idea of how rare these types of wetlands are. Recent evidence of listed mammals, reptiles and amphibians had been obtain by a local resident, living in the area, who has come forward and said 'Yes, he has seen the Southern Flying Squirrel, the four-toed Salamander and two of the water snakes'.

1255 My personal observations over the last few weeks, I've seen several varieties of wildlife normally associated with more remote settings, such as the River Otter, Fisher and the Red Fox.

1260 Finally, I discovered, to my amazement and to the amazement of lot of other people, an exceptional old growth White Pine forest, and we found trees that were 10 feet in circumference, something like 39 inches in diameter, were well over 120 to 150 feet tall, and we estimate that these trees were between the age of 345 and 500 years old. That's half a millennium.

1265 And one of the questions I had, which you may want to address later, is that this report that the MTQ basically sponsored or commissioned, failed to identify this stand of trees, and yet it was within the study area. It brings to question not so much the credibility of the report, but how thorough the report was.

1270 One of the things I address in my report is that most of these impacts are what we would define as non-mitigable, they are not technological fixes, contrary to the report here saying that we dig them up and plant them elsewhere.

1275 Well, I can honestly say that it would be very difficult to dig up trees which are 500 years old and plant them elsewhere; secondly, there is no way that a highway could be put through a wetland, such as the Wolffia Borealis, without it destroying the duck wheat species which gives it his characteristic. It is technically impossible.

1280 Finally, I would like to get to the premise of my report, and there was an option that was entertained for a period of time, I think it was - I don't know exactly the date, probably 1996 - and that was the option of using Gamelin Avenue, Gamelin Boulevard, rather, and I outlined that in my report, I did a literature review, and this is from the MTQ's PR5.2, it list 7 advantages to using Gamelin, it lists only one disadvantage. This is found on Page 8 of your report.

1285 And the disadvantages were sided by the NCC; some of them were what I would define as somewhat trivial and superficial, that is that they didn't optimally serve the sectors of des Trembles and du Plateau, two residential sectors in the Eastern part of Aylmer; didn't serve them to their optimal capacity.

1290 And other than that, it appears that the Gamelin option was cheaper, it would cost a lot less, it was more direct in that no - not direct geographically, let me correct you there, but in line of sight, it was more direct.

1295 Thirdly, there were few environmental impacts involved, better visibility, more direct access to la promenade de la Gatineau, and - yes, that's about it. Seven advantages, only one disadvantage that I can see.

1300 Finally, I conclude in the report - and actually I probably didn't mention it in the report, I can't recall if I did - one of the things that came out during my research was in 1992, the National Capital Commission came out with a 'Tamed Nature Concept' for the Gateway Sector, and at the time it received a lot of public animosity, it was turned down by the public.

1305 The McConnell-Laramée Highway, I see, is a golden opportunity for the NCC to actualize this project in the Southern section of the park because it would allow vehicles to be channelled in through a formal park entrance in the Southern Section of the park via the highway, and, as a consequence, the 'Tamed Nature Concept' South of Gamelin could be realized.

1310 Now, the problem is - and I think that decision was based on the fact that it was a political liability or a management liability to try and maintain the Southern extremity of Gatineau Park in its natural state. The assumption was, and I think the assumption is true, that urban encroachments surrounding the Southern section of Gatineau Park would be so severe in the coming years, right up to the year 2011, that it would be practically impossible for park managers to retain the natural ecological integrity of the Southern section of the park, south of Gamelin.

1315 And, as a consequence, park managers decided they would throw up their hands and say, 'Okay, well if that is the case, let's develop that area extensively and place our emphasis on protecting other areas in Gatineau Park further North.' That was the argument.

1320 Now, what we've discovered in the interim, through some of the research, again thanks to the MTQ, believe it or not, in their reports, that came out with 10 different species of flora at risk, and more recent information from myself and others, that this area in the Southern section of the park is as equal, if not more, ecologically significant than much of the Erdley escarpment, and the reason is that there is certain natural landscape features located in the Gateway Sector, such as limestone escarpments, the Wolffia wetlands, a very exceptional hemlock stand behind the Hull prison, and now what we found could be the oldest and that representative stand of Pinus Strobus, that is white pine, in Quebec.

1330 So when we put all these features together in one small area, we have an exceptional area that I think warrants preservation, and the fatalist view that we can't protect those assets because of the urban encroachments surrounding the sector, I think is fatalistic.

1335 And for that reason - that is my assumption, and it's based on literature that I have reviewed and meetings I did had with the NCC back in 1992. I have made that assertion that that is why there is a strong emphasis on the part of the NCC to put the highway through there, rather than selecting Gamelin, which I believe, and I can't speak on behalf of the MTQ, but I think a few years ago they would have been quite satisfied had the highway been put through Gamelin.

THE PRESIDENT :

1340 Thanks.

Mr. IAN HUGGETT :

1345 You're welcome.

THE PRESIDENT :

I would ask Mrs. Laroche to ask you questions.

1350 **Mrs ANNE-MARIE LAROCHE, commissioner :**

It's a question about the Red Tailed Hawk. You mention in the section, the first paragraph in the *Background+, the Red Tailed Hawk nest?

1355 **Mr. IAN HUGGETT :**

It is correct.

Mrs ANNE-MARIE LAROCHE, commissioner :

1360 And I would like to know if there is the construction of the route, and I would like to know if, in your experience, the Red Tailed Hawk will come back and nest there?

Mr. IAN HUGGETT :

1365 No. Essentially, it will not nest there because his habitat is gone. The Red Tailed Hawk, like a different number of hawks, or the Broad Winged Hawk, have certain habitat preferences. They choose a certain type of tree, it may be a Poplar of a certain elevation, it may be a White Pine.

1370 In the instance when the McConnell-Laramee went through Champlain Pine Forest there were - oh, I can't remember, I think it was a White Pine that it was nesting in. Now, the tree is gone, the highway is through. Many of these Raptors are intolerant to human presence; some other type of Raptors are more tolerant, depending on the species.

1375

The Red Tailed Hawk would be intolerant to human presence. A highway is going through that sector now, only a fragment of the forest remains, and that forest that remained was opened up to increased sunlight, wind penetration, invasive species because of the exposure to vehicles, and wind throw. And that's one of the arguments that can be brought forward concerning the Oak Road stand, which was located, is certainly the whole stand, which I now identified, where approximately 20 trees, which I have marked in green on this map here, I don't know if you can see that?

1380

Mrs ANNE-MARIE LAROCHE, commissioner :

1385

Yes.

Mr. IAN HUGGETT :

1390

Okay. That's the approximate location. You'll notice that the North end of that stand goes right through the right of way for the proposed highway.

1395

Irrespective of that, these trees here, because they are exposed to the west winds, the prevailing winds, and because they have evolved for several centuries with the supporting understorey of trees, that supporting under canopy, because of the highway alignment and opening it up, will cause those trees eventually to blow down. And that actually was experienced by the McConnell-Laramée when it went through the Champlain Pine Forest. Many of the trees on the periphery of the route blew down. So, the

1400

argument is, okay, well maybe we can reroute the road around the forest, I don't think is relevant. What we need to do is collectively look at all the different natural features and say: this is an exceptional area in Gatineau Park, not because it just has a White Pine forest, but because of all the features put together. That's what makes it unique, not just one feature, not one wetland that may be rare or 10 different species. But when you put them all together, we have something exceptional there, and that's why it warrants protection.

1405

And the mandate of Gatineau Park, in part, is to protect those assets; they have a moral obligation. They may not have a legislated obligation in law per se, but they have a moral obligation. And to place or to endorse a highway in the development of that area based on the premise that it is a management liability, I think is irresponsible.

1410

Mrs ANNE-MARIE LAROCHE, commissioner :

I have another question on the inventory of the White Pine, that you made.

1415

Mr. IAN HUGGETT :

Right.

1420

Mrs ANNE-MARIE LAROCHE, commissioner :

You present a table in your document, and you said that there is five.

Mr. IAN HUGGETT :

1425

Okay.

Mrs ANNE-MARIE LAROCHE, commissioner :

1430

Is there - what kind of inventory did you make, you just...

Mr. IAN HUGGETT :

1435

What I did, I did a reconnaissance inventory, essentially that means going in there, marking the trees and numbering them. On a second occasion, I went in and I discovered that there were more trees. So when that report came out, the initial inventory was five, because I saw these five trees, measured, then came out.

1440

Went in there a second time, I came out with a number of different figures, this is a field notebook giving the numbers. The other thing what I did was, and it mentions that in the report, is trying to get an age estimate. Now, this is very difficult.

THE PRESIDENT :

1445

Yes.

Mr. IAN HUGGETT :

1450

And so what I had to do was make comparisons with other similar size trees that I found in the area and extrapolate based on the increased diameter, and the complicating factor there is that as a tree goes older, the annual increment or biomass, that's the amount of fibre that's produced, diminishes after the age of 120, dramatically.

1455 So what we had to do is come out with an equation to try and determine the age of these trees without using an increment bore. And an increment bore is a mechanism that you drill a hole into the tree, bring out a core and count the rings, which were done in the Champlain Pine Forest and also in Blueberry Point.

1460 Then what I did was I consulted with the ministère des Ressources naturelles and they came out with a certain arbitrary figure of what was considered exceptional. So I included that in my report, and I can't remember exactly what it was. 25 dbh, diameter at breast height, was considered exceptional and being of an age of 200 years. Now, these trees...

1465 **THE PRESIDENT :**

Excuse me.

Mr. IAN HUGGETT :

1470 Yes?

THE PRESIDENT :

Dbh is diameter of?

1475

Mr. IAN HUGGETT :

Diameter at breast height.

1480 **THE PRESIDENT :**

Breast height, okay.

1485 **Mr. IAN HUGGETT :**

That will be easy for you to remember.

THE PRESIDENT :

1490 Yes. Quite more.

Mr. IAN HUGGETT :

1495 So what we found was that compared to these exceptional trees that the Ministry of Natural Resources had identified, we had trees right up to 39 inches, okay, in diameter, compared to 25. When we look at one of the best stands in LaVerendrye Park, which is

1500

considered exceptional, White Pine stands, the average diameter at breast height is 29 inches, okay? That's 10 inches less than the trees we're finding, or some of the trees that we found in the highway route, and they are all in excellent health. The average White Pine can live up to 650 years.

1505

So for this part of Canada, that is exceptional within a 5 kilometre distance of Parliament Hill. What better kind of icon for the nation's capital than having these reminent White Pines indicative of the founding of our country; essentially, we were founded on the White Pine and these were ones that thank goodness, the lumber barons spared.

Mrs ANNE-MARIE LAROCHE, commissioner :

1510

I would like to know where they are located, the White Pines.

Mr. IAN HUGGETT :

Where they are?

1515

Mrs ANNE-MARIE LAROCHE, commissioner :

Yes.

Mr. IAN HUGGETT :

1520

Okay. Again, I'll pull out this map here.

THE PRESIDENT :

1525

In the green spots.

Mr. IAN HUGGETT :

1530

In fact, what I could do is point them out on this map.

THE PRESIDENT :

Yes.

1535

Mr. IAN HUGGETT :

Can you see it here?

THE PRESIDENT :

1540

Yes.

Mr. IAN HUGGETT :

1545

What we have here, just to give you an orientation, is Mountain Road, here over to the West, promenade des Fées over here.

THE PRESIDENT :

1550

Yes, it is.

Mr. IAN HUGGETT :

Promenade de Gatineau.

1555

THE PRESIDENT :

De la Gatineau, oui.

1560

Mr. IAN HUGGETT :

This area here, if I recall correctly, although it's not marked in, is the *Wolffia Borealis*, the one that's found in only five other locations. This is where the *Wolffia Borealis* is found, in only five other locations in Quebec, and it's named after the duck wheat.

1565

On a ridge up here is where we have found the Old growth White Pines, and again, some of those trees are up to - we estimate up to 500 years old. There is approximately a dozen there, right on the top of the ridge. I speculate, and I think other people speculate as well, who have done research in this area, that because of the wetland on the Western side here, and another wetland, I believe it is in here, and that would be the *Typha* - no, *Scirpe*. Anyway, another one of the wetlands here, that it was isolated, and the business of it being on a ridge and isolated or protected, surrounded by these wetlands, had the tendency to reduce the amount of natural fires that burned through the area. And that's what allowed them to grow to a certain age, to the degree that their bark became very thick, so when a tree matures, the bark gets thicker and thicker, and it would then take a very, very severe fire to be able to penetrate the bark, and so that you would have what they call a canopy fire.

1570

1575

1580

Because if the tree gets older, the branches leave the ground, so it's very rare that you would find a fire that would reach, say, a 100, 120 feet into the air. And because the bark is so thick, the fire cannot penetrate it, it's thick and corky, and I think that has happened. There is evidence of fire there, because there is a snag, a very large snag with carbon on it, but I think that those are some of the reasons why, because of the wetlands that surround it.

1585 Secondly, probably because of the access to get in and take out the trees was difficult, because of it being on a ridge. I think that was a secondary reason.

1590 The other thing is that right over here, in the alignment, coming in from mountain, I assume it was the MTQ or the NCC actually cut in a survey line through this area. If you follow the survey line, right to the North of it, about 10 meters, there's another exceptional tree, which I think was 107 inches in circumference. Right over here. But the majority of them are located here.

1595 Which brings me to one of my questions: did the Commission had an opportunity to go in and check some of these areas, for example the area with a stand here, and another exceptional forest just over here behind the prison, where there's another mature stand, albeit not nearly as old as the one over here, this one here is probably around 90 to 100 years, but it has an exceptionally beautiful hemlock stand, which the local population use now.

1600 So did you have an opportunity to see those features? You did?

Mrs ANNE-MARIE LAROCHE, commissioner :

Well, by car. We went in the promenade, but we didn't go in the...

1605 **Mr. IAN HUGGETT :**

Yes, that's what I'm getting at, because I did, actually I asked the secretary, and she said you had gone there. And I said, well, you know, did they put snow shoes on, because the beginning of March there was slush everywhere...

1610 **THE PRESIDENT :**

Yes. Yes.

1615 **Mr. IAN HUGGETT :**

1620 ... there is no way you can get in there. So you don't really get a feeling. And I have to be honest, up until recently, I didn't know it was there until the beginning of March, because, like the majority of the population, we go to the Northern section of the park to do our skiing and cycling, and the only people, the majority of the people that go to the Southern section, the Gateway sector, are local residents. And I think that's one of the reasons probably that the NCC would like to develop this area.

1625 **THE PRESIDENT :**

Thank you.

Mr. IAN HUGGETT :

1630 Okay, you are welcome.

THE PRESIDENT :

1635 Just a last observation. You made the affirmation that the extension, the proposed
McConnell-Laramée Extension through Gatineau Park will see the partition of the Gateway
sector in 4 sections.

Mr. IAN HUGGETT :

1640 Okay.

THE PRESIDENT :

1645 You think it will make a division.

Mr. IAN HUGGETT :

1650 Right. Now, going through the literature there were a number of proposals. Existing, we
have Saint-Raymond Boulevard...

THE PRESIDENT :

Yes.

1655 **Mr. IAN HUGGETT :**

... is that right? Do I pronounce it right?

THE PRESIDENT :

1660 Saint-Raymond.

Mr. IAN HUGGETT :

1665 Saint-Raymond, okay, Boulevard. We have Gamelin...

THE PRESIDENT :

Yes.

1670

Mr. IAN HUGGETT :

... which cuts through the park, and then there is a proposed road - what's it called - Pink.

1675

THE PRESIDENT :

PinkXSaint-Raymond, yes.

1680

Mr. IAN HUGGETT :

Okay, it goes right up, curves up, right underneath Pink Lake in the park.

THE PRESIDENT :

1685

Yes.

Mr. IAN HUGGETT :

1690

And all these are generally within a few kilometres of one another, and, as a consequence, we are going to fragment the park. If a park is there, in part, to preserve wildlife, we have to understand that these are barriers to wildlife, it's called ecological fragmentation, and it restricts the mobility of animals, it also restricts the mobility of native flora, because they can't move. A lot of them, their dispersal is dependant on the continuity of the landscape.

1695

THE PRESIDENT :

And it's more evident if you have such a road exactly in the middle of these sections of the park...

1700

Mr. IAN HUGGETT :

Yes. In other words, if you had...

1705

THE PRESIDENT :

... with also what we call *les bretelles+, which make the joint with the promenade de Gatineau.

1710

Mr. IAN HUGGETT :

1715 Right. Right. In other words, if we want to protect habitat to its maximum degree, we have to preserve core areas, core areas, buffers, corridors. This is the lingo that they use in biogeography.

1720 Now, if the Gamelin, let's assume for a moment that the Gamelin Avenue was not there, it may not be the most appropriate place to put the highway, but because it's already there, because it's already being disturbed, and because - when I say disturbed, anthropogenic disturbances, unnatural things like the ski hill, etc., it would make logical sense to put the highway there.

1725 And because in the literature it would appear that the MTQ had supported this option at one point in time because of the cost involved, it was a lot cheaper, and in essence it appears to be more direct, that would be the appropriate option. And I think that if a decision is not made to use that option, then this whole project should go through a federal environment assessment review process, primarily because there is two triggers involved, federal funds and federal land.

THE PRESIDENT :

1730 Yes.

Mr. IAN HUGGETT :

1735 Okay?

THE PRESIDENT :

Okay. Thank you very much, Mister.

1740 **Mr. IAN HUGGETT :**

You are welcome.

1745 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je suspens l'audience pour quinze (15), vingt (20) minutes, le temps d'une pause-santé et on revient avec monsieur Marcel Rivard et madame Claudette Massé. Donc, à tantôt. Merci.

1750

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1755 **LE PRÉSIDENT :**

J'invite donc monsieur Marcel Rivard, s'il vous plaît, à venir présenter son mémoire.

M. MARCEL RIVARD :

1760

Bonjour, messieurs de la Commission! Ce que je vais vous présenter cet après-midi, c'est une opinion personnelle concernant l'axe McConnellXLaramée.

1765

Bonjour, messieurs et madame de la Commission! Mon nom est Marcel Rivard. J'ai travaillé à titre d'inspecteur d'environnement rural dans le domaine des fosses septiques résidentielles et commerciales, tests de percolation en bordure des lacs et rivières lors du fusionnement de Val des Monts. Je détiens un diplôme en baccalauréat à titre de récréologue touristique et l'environnement est une chose qui me tient à coeur.

1770

Concernant le projet de construction de l'axe McConnellXLaramée entre l'Autoroute 50 et le chemin de la Montagne, monsieur le président, il me fait plaisir d'être ici cet après-midi pour vous faire part de mon point de vue suite au projet de construction de l'axe McConnellXLaramée et de la future autoroute des Outaouais, c'est-à-dire la 50.

1775

Monsieur le président, le désenclavement routier de l'Outaouais, notamment le prolongement de l'Autoroute 50, il y a lieu de la compléter. Cet axe majeur dont la partie est située entre le chemin de la Montagne et l'Autoroute 50 ne peut plus, selon moi, être remis en question. La raison à cela, c'est que les cinq municipalités devront bientôt se fusionner d'ici l'an 2001.

1780

Maintenant, monsieur le président, si vous me permettez, j'aimerais vous parler un peu plus de la hiérarchie de réseau routier, parce que certaines personnes ou associations sont contre le projet de construction de l'axe McConnellXLaramée.

1785

Premièrement, monsieur le président, lorsque l'on parle de réseau routier, l'on se doit de le diviser en quatre grandes catégories de voies de circulation: il y a les autoroutes, les

artères urbaines, les rues collectrices et les rues locales. Chacune des catégories a un rôle spécifique en termes de canalisation de la circulation routière.

1790 Si on prend comme exemple la catégorie représentée par l'Autoroute 50, celle-ci sert essentiellement au grand déplacement interrégional de l'est en ouest et assure le transit rapide vers des points de destination les plus importants de la région de l'Outaouais et vers les quartiers de chacune des cinq municipalités.

1795 Ce système d'autoroute qui a été prévu par le ministère des Transports du Québec pour la nouvelle ville est à toutes fins complété, à l'exception du projet de construction de l'axe McConnellXLaramée entre l'autoroute de l'Outaouais et le chemin de la Montagne.

1800 Pour ce qui est des artères principales. En ce qui concerne les artères principales, ce sont les artères servant à canaliser les volumes importants de circulation vers les municipalités voisines, les grands secteurs de la ville et les échangeurs autoroutiers.

1805 Les artères urbaines secondaires. Pour ce qui est des artères urbaines secondaires, leurs fonctions sont de recevoir des volumes importants de circulation qui sert aux grands déplacements municipaux et à relier les différents secteurs de la ville. C'est elles qui reçoivent la circulation des rues collectrices.

1810 En ce qui concerne les rues collectrices principales et secondaires. La collectrice principale, son rôle de premier plan est la structuration des centres de quartier et le trait d'union entr les différents quartiers. Pour ce qui est de la collectrice secondaire, quant à elle, elles sont conçues de façon à drainer la circulation des rues locales vers les artères urbaines. Elles servent à canaliser la circulation hors des rues locales et à contribuer au maintien de certaine qualité de vie pour les citoyens.

1815 De plus, monsieur le président, il y en a une autre hiérarchie. C'est la hiérarchie des parcs auxquels il faut avoir un accès. Et c'est cette porte d'entrée qui va nous permettre de les atteindre et de faciliter l'accès pour la nouvelle ville.

1820 Monsieur le président, la région de l'Outaouais et sa Communauté urbaine ont fait l'objet de plusieurs études majeures en transport terrestre avec le ministère des Transports. Il y a eu des présentations problématiques des orientations et des objectifs en 93. Il y a eu des scénarios d'intervention en 94, des plans de transport en 96 et des audiences publiques comme celle d'aujourd'hui. Je crois que c'est assez. C'en est assez.

1825 Messieurs et madame de la Commission, après toutes ces études majeures en transport terrestre, on se doit dans le nouveau schéma de mettre en priorité cet axe, monsieur le président. Ça fait des années qu'on en parle. Le centre-ville et ses artères principales ont un volume de circulation qui ne peut plus suffire.

1830 Les citoyens le disent. Nous sommes engorgés. Nous ne pouvons plus circuler. Nous sommes toujours en retard le matin pour aller travailler. Les ponts ne suffisent plus au nombre de voitures. On en est rendu au covoiturage. Aujourd'hui, monsieur le président, les travailleurs ont pour la plupart des téléphones portables. Ils les utilisent dans leur voiture pour recevoir leurs messages, ce qui a pour effet d'augmenter le nombre d'automobilistes sur nos routes.

1835 C'est pour cette raison, messieurs de la Commission, que je suis pour la construction de cet axe à l'entrée de l'Autoroute 50 et le chemin de la Montagne. C'est cet axe qui va nous permettre un jour de désengorger et de répartir la circulation.

1840 Suite à tout cela, monsieur le président, il y a un autre point que j'ai vu dans les journaux, un autre point fort. Les gens nous parlent de poids lourds de 20 à 24 roues qu'ils ne veulent pas avoir dans leur cour. Ces poids lourds, messieurs de la Commission, sont pour eux des pollueurs, des machines bruyantes et dangereuses pour les enfants. Et je les comprends ces gens-là. Mais il faut bien les accepter.

1845 En ce qui concerne le bruit près des autoroutes ou de rues de quartier, certains prétendent qu'un bruit de fond trop faible peut entraîner des problèmes auditifs et peuvent déclencher des malaises de tension artérielle élevée. Chez certains enfants, le stress prolongé pourrait se traduire comme une démotivation d'apprentissage dans leurs devoirs et pourrait même empêcher les enfants, lorsqu'il est concentré sur un problème, perdre sa concentration par ce bruit.

1850 Ceci est tout à fait normal, monsieur le président, pour les nouveaux arrivants près d'un axe routier ou d'un chemin de fer. Mais ce bruit, avec le temps, ils ne les entendent plus. Prenons comme exemple les enfants qui vivent dans les grandes villes. Et, bien, ils ne sont pas plus durs d'oreille que ceux qui vivent à la campagne. Le nombre de décibels de 50 à 60 n'est pas suffisant, selon moi, pour créer un stress chez les enfants.

1860 Il faudrait penser aussi au milieu familial, les voisins. Je vous donne comme exemple les chicanes qui se passent dans les maisons, les musiques fortes que les gens font et les baladeurs qu'on peut entendre quand un jeune passe au côté de nous, etc., etc. Ces derniers sont beaucoup plus stressants et dérangeants que celui des poids lourds.

1865 Mais si vous parlez aussi à des personnes ou à des couples qui n'ont pas d'enfant à la maison, là, c'est différent. Parce que le bruit que faisaient leurs enfants à la maison ne leur permettait pas d'entendre ce bruit de poids lourds. Mais maintenant qu'ils sont seuls près de ces autoroutes ou voies de chemin de fer et qu'ils ont vieilli, c'est normal que le bruit les dérange. Mais il ne faudrait pas oublier que les temps changent et que le développement routier continue dans la ville et centre-ville. La nouvelle génération se doit de vivre dans ce bruit. Ils n'ont pas le choix. Mais le rural existe encore toujours pour ceux qui n'aiment pas le bruit. Tout ça pour vous dire que certains sont pour et certains sont encore contre.

1875 Monsieur le président, si certains citoyens ou associations ne veulent pas accepter de poids lourds dans leur cour, j'aimerais bien savoir de quelle façon allons-nous pouvoir manger ou se vêtir. Parce que ce sont eux qui livrent les marchandises dans nos villes et villages, pour l'instant. Et cette livraison de marchandise demeure une nécessité, sinon, une partie de la nouvelle ville aura des difficultés quant à son approvisionnement.

1880 Maintenant, il y a peut-être une autre solution que je voudrais apporter. Je ne sais pas si vous allez me le permettre, monsieur le président. Est-ce que le ministère des Transports ou la Commission du BAPE a fait une étude pour que les marchandises de poids lourds puissent être transportées par *container* sur les voies ferroviaires jusqu'à la frontière des villes et que, par la suite, cette marchandise puisse être livrée par de plus petits camions.

1885 Monsieur le président, selon moi, cette façon de procéder permettrait de moins endommager nos réseaux routiers et ça permettrait au ministère des Transports d'économiser de l'argent pour son entretien routier.

1890 Ceci étant dit, monsieur le président, j'ai lu un article d'Anne Roy concernant les pins blancs de 500 ans qui sont menacés par le tracé de l'axe McConnell/Laramée. C'est certain que lorsqu'on regarde ces pins, ils sont présentement dans cet axe, depuis la découverte du Canada en 1534 que les environmentalistes sont contre la coupe de ces pins blancs. Mais si on regarde au niveau du développement, il faut bien que certains arbres, certaines variétés de plantes rares soient sacrifiés. Parce que l'on sait très bien que l'être humain s'en va en augmentant, qu'il se doit d'être connecté par des réseaux routiers.

1900 De plus, monsieur le président, je suis certain qu'il y a des gens responsables, qui sont assez intelligents pour ne pas détruire tout ce qu'il y a dans ce parc de la Gatineau. On n'a qu'à penser à la Commission de la Capitale nationale et à vous, messieurs du BAPE, qui êtes contre la destruction inutile de l'environnement. Nous en avons un exemple devant nous avec cette audience publique.

1905 Pur conclure, madame et messieurs de la Commission, j'aimerais vous rappeler que la faiblesse de nos liaisons intrarégionales dans l'axe est-ouest est criante. Et que le sommet de la hiérarchie routière dans cet axe est composé de l'Autoroute 50, incluant le tronçon du boulevard de la Confédération.

1910 Donc, selon moi, monsieur le président, il est impossible pour l'instant, s'il n'y a pas d'entente avec les citoyens, de développer le coeur du centre-ville et le projet du coeur de l'île. Je vous remercie de m'avoir permis de vous donner mon opinion personnelle et je souhaite que ce projet se réalise enfin pour la future ville de l'Outaouais et que des études se poursuivent pour l'utilisation des voies ferroviaires ainsi que d'un pont interprovincial à l'île.

1915 **LE PRÉSIDENT :**

1920

Merci. Je voudrais juste vérifier une chose avec vous, monsieur Rivard. Vous parlez de niveau de ce que vous appelez de hiérarchie du réseau routier. Vous parlez d'autoroutes, d'artères urbaines, de rues collectrices et de rues locales. Le projet sous examen, le projet Saint-LaurentXMcConnellXLaramée, dans quelle catégorie vous le mettez? Est-ce une autoroute?

M. MARCEL RIVARD :

1925

Ça serait plutôt un genre boulevard, pour moi. Si vous parlez de McConnellXLaramée?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1930

M. MARCEL RIVARD :

McConnellXLaramée, c'est une interprovinciale. Excusez, là...

LE PRÉSIDENT :

1935

Si c'est une interprovinciale, à ce moment-là, c'est une autoroute.

M. MARCEL RIVARD :

1940

Une autoroute. C'est d'une autoroute que je parle. Si on parle du projet McConnellXLaramée, c'est une autoroute.

LE PRÉSIDENT :

1945

C'est une autoroute.

M. MARCEL RIVARD :

1950

Exact. Mais pourquoi que le promoteur l'appelle un boulevard paysager?

M. MARCEL RIVARD :

Lorsque vous me parlez de promoteur...

1955

LE PRÉSIDENT :

Le ministère des Transports. Il prend la peine de dire que ce n'est pas une autoroute.

1960

M. MARCEL RIVARD :

Ah! bien là, je vais vous dire franchement...

LE PRÉSIDENT :

1965

Parce que vous pouvez regarder les transcriptions, même monsieur Laflamme a dit: **Autrefois, on pensait à une autoroute mais, maintenant, ce n'est pas une autoroute. Il faut parler d'un boulevard paysager.*+ Ce qui laisse entendre que dans vos catégories, le public qui l'utilise, ce n'est pas tout à fait le même public, non plus. À 50 kilomètres, on ne peut pas parler d'une autoroute. On parle de quelque chose, la route est à 50 kilomètres à l'heure.

1970

M. MARCEL RIVARD :

Si vous parlez de boulevard, un boulevard, selon moi, ça se trouve à l'intérieur d'une ville.

1975

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est ça.

1980

M. MARCEL RIVARD :

Donc, si on fait l'axe McConnellXLaramée, pour l'instant, on ne pourrait pas l'appeler un boulevard. Ça va être une autoroute. Qui va se connecter avec les boulevards à l'intérieur des centre-villes, puis ces choses-là, qui va permettre un transport plus rapide pour les poids lourds, puis ce genre de transport-là.

1985

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous demeurez vous-même dans Hull?

1990

M. MARCEL RIVARD :

1995 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2000 Dans quelle partie de Hull êtes-vous?

M. MARCEL RIVARD :

Ici, à Wrightville.

2005 **LE PRÉSIDENT :**

2010 Vous êtes à Wrightville. Parce que certains, beaucoup de gens de Wrightville viennent nous voir, puis eux autres, ils sont très sensibles aux inconvénients. Vous dites certains sont pour, certains sont contre, mais si on traduit votre pensée, vous dites: **Il faut bien que le progrès ait lieu ou il faut bien que les camions circulent pour nous livrer des biens.** Alors, vous êtes contre ceux qui sont contre, d'une certaine manière.

M. MARCEL RIVARD :

2015 Monsieur le président, avec le temps, ça change. Il y en a qui ont eu leur période de temps. Ce n'est pas parce qu'une personne vieillit, qu'il peut empêcher des *baby boomers* d'avoir le droit à un axe McConnell. Les temps changent. Le progrès avance. Tout est plus rapide, les Internet, les téléphones, ces choses-là. Comme je disais tantôt, on parle de covoiturage. On a fait du covoiturage mais, maintenant, les gens qui ont des téléphones portables ne peuvent plus faire de covoiturage, parce qu'ils s'ils s'en vont à la même destination que l'autre, comment est-ce qu'il va pouvoir répondre...

2020 **LE PRÉSIDENT :**

2025 C'était ça votre argumentation.

M. MARCEL RIVARD :

2030 Je vous voyais venir. Comment est-ce qu'il va pouvoir répondre?

LE PRÉSIDENT :

2035 C'est parce que vous m'avez intrigué quand vous avez dit ça, parce que j'ai pris la chose. Vous avez dit: **On en est rendu au covoiturage+*. Comme si c'était un malheur. Est-ce un malheur, ça, qu'on soit au covoiturage?

M. MARCEL RIVARD :

2040 Je veux dire, c'est que ce n'est pas tous les gens qui peuvent pas faire de covoiturage. Il y en a qui peuvent faire du covoiturage.

LE PRÉSIDENT :

2045 Mais est-ce souhaitable?

M. MARCEL RIVARD :

2050 Excusez. Si vous êtes, par exemple, sur un téléphone portable, il va être difficile de faire du covoiturage, parce que vous allez partir d'une destination, puis vous allez vous en aller à une autre, à un autre point. Mais de là, si vous recevez un appel pour rencontrer un client à tel endroit, mais là, là, votre covoiturage est fini, ici. Ça prend quelqu'un, ça vous prend quelque chose pour se déplacer. Ce qui fait qu'avec l'Internet, puis ces choses-là, les téléphones portables, les gens ne pourront plus voyager ensemble. Donc, c'est là que ça va
2055 prendre plus d'espace dans nos routes. Ça va s'engorger encore beaucoup plus. Il va falloir trouver des moyens pour dégager.

LE PRÉSIDENT :

2060 J'essaie de comprendre votre pensée. Vous dites qu'au fond, à mesure que les utilisations des téléphones cellulaires se développent...

M. MARCEL RIVARD :

2065 Exact.

LE PRÉSIDENT :

2070 ... ça, ça induit comme conséquence que les gens vont plus voyager dans leur voiture individuelle, plutôt que de partager le voiturage.

M. MARCEL RIVARD :

2075 Exact, monsieur le président. C'est exactement ça.

LE PRÉSIDENT :

2080 Ça marche.

M. MARCEL RIVARD :

2085 C'est pas que je suis contre le covoiturage. Je veux dire, il y a quand même des gens qui vont pouvoir faire du covoiturage, mais ceux qui vont travailler avec des portables ne pourront plus le faire. Il y a une certaine portion de gens qui vont s'en aller sur la route. Mais si on parle dans les jeunes d'aujourd'hui, les *baby boomers* qu'on peut appeler, eux autres...

LE PRÉSIDENT :

2090 Les *baby boomers* ont en général 40 et 50 ans. Eux autres aussi, ils s'en vont vers la vieillesse.

M. MARCEL RIVARD :

2095 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2100 Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2105 Vous avez parlé, je pense, des ponts. J'avais l'impression que le projet en question pourrait peut-être régler la question des ponts. C'est ce que j'ai pu comprendre. Vous pouvez peut-être revenir là-dessus un petit peu?

M. MARCEL RIVARD :

2110 Bien, c'est qu'on a McConnellXLaramée, on a une chance de faire McConnellXLaramée. Il y a les voies de chemin de fer qui pourraient être encore utilisées. Puis il y a les ponts. Donc, on parle de désengorgement. On veut désengorger, puis désengorger. Les gens le disent: **On est engorgé, on est retard à l'ouvrage, c'est ci, puis c'est ça. On est pris partout quand on arrive à Hull.+* Là, on parle de quelque chose pour désengorger. Certains sont encore contre. Mais si on prend le pont, vous me parliez du pont, l'axe
2115 McConnellXLaramée, c'est ça? Le pont?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Le pont, oui. C'est-à-dire, le...

2120

M. MARCEL RIVARD :

Le problème qui se cause en ce moment ici, selon moi, c'est que si on revient aux ponts, si vous prenez Gatineau avec son nombre de population, puis les villes plus loin qui doivent traverser Gatineau pour s'en venir travailler au centre-ville de Hull et, ensuite, traverser de l'autre côté pour aller travailler du côté de l'Ontario, la population est rendue tellement forte du côté de Gatineau, puis en montant, Buckingham, Masson-Angers, que lorsqu'ils arrivent à Hull, c'est un engorgement. Ça va être embourbé terrible.

2125

Donc, là, il y a des études qui pourraient être faites, soit qu'on fasse un pont, qu'on parle de pont interprovincial à un tel endroit, dans le futur, je ne dis pas maintenant, pour désengorger ces gens-là, pour qu'ils puissent aller travailler de l'autre côté.

2130

Si on reste ici, mais ici, on est encore embourbé. On est pris à la traverse des ponts, puis tout ça. Donc, l'axe McConnellXLaramée, selon moi, c'est une priorité. Parce qu'il y a le transport lourd, puis le transport lourd, si on ne veut pas l'avoir dans notre cour, si on ne veut pas l'avoir au travers des petites rues, il va falloir le faire passer à quelque part, parce que c'est vrai qu'il faut manger puis qu'il faut vivre. Ces camions-là, il faut que ça passe à quelque part. Donc, ça prend des corridors spéciaux, puis qu'ils puissent rentrer, eux autres, puis venir approvisionner les gens.

2135

2140

Mais moi, ce que je disais, c'est oui, les camions lourds pourraient rentrer à tel endroit, puis là, juste avant l'entrée des villes, que là il y ait des immenses bâtisses, puis là des plus petits camions viennent chercher la marchandise pour la livrer dans les centre-villes pour moins endommager les routes, puis tout ça.

2145

Mais l'autoroute McConnellXLaramée, je ne vois pas pourquoi que les gens, de quelle façon les gens peuvent refuser ça, que ça ne se fasse pas. C'est impossible, selon moi.

2150

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Monsieur Rivard, vous avez mentionné dans votre mémoire – je vais revenir par rapport au bruit – que les gens s'habituent au bruit.

2155

M. MARCEL RIVARD :

Exact.

2160 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

Et j'aimerais savoir, vous basez cette affirmation-là sur quelle observation?

M. MARCEL RIVARD :

2165

Quelle observation? C'est que j'ai déjà vécu en campagne. Il y a des gens aussi, beaucoup de gens, si on parle qui viennent de l'Abitibi ou qui viennent de n'importe où, dans les quartiers ruraux, vers tel âge, ils décident de s'en venir en ville pour chercher du travail ou ces choses-là. C'est sûr que les premiers temps qu'ils arrivent en ville, ils trouvent ça c'est bruyant. Parce que chez eux, ils sont dans des petits rangs, puis ces affaires-là, c'est tranquille. Ils ne sont pas habitués à ça. Mais aussitôt qu'ils arrivent en ville, pas longtemps après, les voitures ou le bruit, tout ça, là, ça ne les dérange pas, ça, eux autres. Ce n'est pas des gens qui vont venir plus sourds par rapport au nombre de décibels, puis ces affaires-là.

2170

2175

Donc, ils s'habituent à ça. Ils vivent là-dedans, puis *that's it*. Puis quand ils retournent chez eux, puis ils voient, bien là c'est plus tranquille. Mais ça les dérange pas. Ils peuvent utiliser, ils peuvent faire leur travail, toutes ces choses-là. C'est comme ça que je le vois, moi.

LE PRÉSIDENT :

2180

Merci, monsieur Rivard.

Alors, j'invite maintenant madame Claudette Massé, s'il vous plaît. Bonjour, madame!

2185 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

Bonjour! Ça va bien?

LE PRÉSIDENT :

2190

Oui. Et vous, madame?

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2195

Oui, très bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

2200 Alors, vous êtes venue poser des questions dans l'audience, on s'est déjà rencontré.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2205 C'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

2210 On prend à peu près une demi-heure ensemble pour faire le tour de votre témoignage. Vous n'avez pas fait parvenir votre texte auparavant.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2215 Non.

LE PRÉSIDENT :

2220 Alors, dites-moi l'essentiel de ce que vous voulez nous dire puis, après ça, on vous posera quelques questions.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2225 D'accord. Puis je vous enverrai quelque chose de fini. C'est un brouillon.

LE PRÉSIDENT :

2230 Il ne faut pas vous faire mourir à la tâche. Ce qui est important, c'est de cerner votre pensée, puis votre opinion.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2235 O.K. Alors, moi, oui, je suis pour un projet qui stimulerait la croissance de la région mais ce que je vois actuellement comme projet qui est proposé, je trouve que c'est plutôt désuet. En ce sens qu'on dit que les deux routes, Saint-Raymond et Taché, sont déjà engorgées. Alors, finalement, c'est la route McConnellXLaramée qui viendra alléger ce poids-là.

2240 J'ai un peu de difficulté avec tout ça, puis je pense que je suis mieux de lire un peu mon texte...

2240 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui. Ça va.

2245 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

... parce que je me perds. Attendez, je vais juste me rendre aux parties où est-ce que je conteste. Alors, ce que je dis, c'est que je conteste la désuétude, le retard et le caractère traditionnel du projet McConnell/Laramée version 2001.

2250 Le premier proposé il y a une trentaine d'années répondait mieux aux besoins de la population que le dernier. Il en est de même pour aujourd'hui. C'est-à-dire que celui que vous aviez déjà proposé remplirait mieux les besoins.

2255 La rue Saint-Raymond et le boulevard Taché accommoderaient plus la circulation locale. Par contre, moi, ce que je vois, ça serait plutôt une route unique à voies impaires, avec signalisation lumineuse qui orienterait la circulation sur les voies empruntées, selon l'achalandage du moment.

2260 Une version québécoise du Queensway et du 401 à Toronto, en y ajoutant les avantages du pont Jacques-Cartier de Montréal. C'est-à-dire que vous êtes au courant qu'à Montréal, on a des signaux lumineux qui nous disent exactement quelle route utiliser quand il y a beaucoup d'achalandage.

2265 **LE PRÉSIDENT :**

C'est la voie réversible que vous voulez.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2270 Oui, c'est ça. Voyez-vous, c'est ça, je n'ai pas tous les termes. Vous avez tout à fait raison.

LE PRÉSIDENT :

2275 Vous nous suggérez la voie réversible.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2280 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Dans le cas du Pont Jacques-Cartier, il y a cinq voies.

2285

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

Oui.

2290

LE PRÉSIDENT :

Il y en a trois dans un sens, deux de l'autre, variablement selon les heures.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2295

Selon les heures, c'est ça. Exactement.

LE PRÉSIDENT :

2300

En surveillant les flèches rouges.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2305

C'est ça. Exactement. Alors, moi, c'est ce genre de route-là plutôt que je voyais. Je voyais aussi la création d'un Bureau québécois qui verrait à la cohésion du réseau routier, qui pourrait apporter des solutions plus rapides aux problèmes qui sont vécus par tous ceux qui voyagent sur nos routes.

2310

Je pense à tous les gens qui vont travailler le matin et qui sont toujours victimes de tous les bouchons. Alors, apparemment... je m'excuse, je m'en viens vivre ici pour mes vieux jours mais j'habite à Longueuil.

LE PRÉSIDENT :

2315

Vous avez de quoi pratiquer tous les matins.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2320

Non. Moi, j'habite proche de mon travail, cinq minutes de marche. Mais j'entends les rapports de la circulation à la radio et je trouve ça épouvantable.

LE PRÉSIDENT :

2325 Il faut dire qu'ils dramatisent un petit peu, par exemple.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2330 Bien, j'entends qu'ici, c'est pas mal la même chose. C'est ce qu'on me dit, en tout cas.
Comme je vous dis, je ne suis pas... Alors, bon, il y avait ça. Attendez une petite minute.

LE PRÉSIDENT :

2335 Ce Bureau de référence où les gens pourraient se plaindre...

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

Oui?

2340 **LE PRÉSIDENT :**

... ce n'est pas le ministère des Transports, ça?

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2345 Bien, ça pourrait être le ministère des Transports, mais je pense qu'actuellement il n'y a pas de mise à jour. Regardez, ça fait 30 ans que le projet ici est inactif.

LE PRÉSIDENT :

2350 Ça fait 30 ans que le monde se chicane, aussi.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2355 Oui, je comprends, mais quand même, ce Bureau-là pourrait aider à faire une cohésion. Vous avez raison, tout le monde se chicane. Mais il est temps qu'on fasse quelque chose pour la région. Elle est vraiment abandonnée, la région.

LE PRÉSIDENT :

2360 Mais je ne suis pas sûr que la chicane est finie.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2365

Bon, bien, écoutez, êtes-vous passé sur McConnell, sur Laramée dernièrement? Je vous assure que ce n'est pas beau à voir tout de suite, le projet. En tout cas, c'est une plaie béante qu'ils ont laissée là-bas, sur la route. Êtes-vous allé sur la rue Laramée?

2370

LE PRÉSIDENT :

De quelle plaie vous parlez? Oui, je suis allé sur la rue Laramée mais...

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2375

La rue Laramée, mais je trouve que ça a l'air...

LE PRÉSIDENT :

2380

L'actuelle rue Laramée?

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2385

Oui. C'est épouvantable. Mais ça fait 30 ans, monsieur, que ça perdure cette histoire-là. Enfin. Une autre chose, aussi, que je trouve. La voie du 50, la zone urbaine qu'ils appellent ou l'aménagement paysager, je trouve que c'est très dangereux pour les jeunes enfants aussi. Parce que à 50 kilomètres qui suit un 90 kilomètres, vous êtes au courant qu'actuellement, il y a une campagne au Québec des agents de police qui arrêtent les gens justement sur les voies de 50 qui suivent les 90, parce qu'on dit que c'est là où il y a le plus d'accidents, de mortalités et d'autos démolies. Alors, ça serait la même chose, finalement, qui se répéterait.

2390

Imaginez-vous un camion lourd ou même une auto qui s'en vient à 90 kilomètres à l'heure, puis qui arrive dans un entonnoir de 50, je ne sais pas si vous êtes au courant qu'il y a une école primaire qui est du côté... qui est ici, d'ailleurs, qui est du côté ouest, alors que les enfants souvent habitent du côté est.

2395

LE PRÉSIDENT :

2400

Sud. Sud et nord.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

Pardon. Vous avez tout à fait raison.

2405

LE PRÉSIDENT :

C'est compliqué. J'ai eu de la difficulté à le comprendre celui-là, mais c'est sud et nord.

2410 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

Oui, oui, c'est ça. D'accord. Qui vont d'un côté à l'autre. Vous avez tout à fait raison. Pour moi, ça, c'est quelque chose qui est dangereux, même qui est criminel pour les jeunes enfants qu'on va laisser vivre dans cette situation-là.

2415

Moi, j'ai élevé mes enfants dans le West Island, donc tout proche de la traversée Morgan à Baie d'Urfée, où est-ce qu'il y avait énormément d'accidents. Croyez-moi, il y a une inquiétude de tous les instants des parents. Mes enfants, durant la journée, c'était bien, parce que j'habitais à Kirkland, donc plus éloigné, mes enfants étaient conduits à l'école en autobus. Mais le soir, quand ils sortaient, le père et la mère, on était inquiet régulièrement parce qu'il y avait tellement d'accidents. Et là, on mettrait les enfants dans cette situation-là quatre fois par jour. Je trouve ça dangereux puis même presque irresponsable de permettre ce genre de risque-là pour les enfants.

2420

2425

Il y avait les carrefours giratoires aussi. Je trouve que souvent, encore la même chose que j'explique à la page 6, les carrefours giratoires, imaginez la circulation abondante venant d'Aylmer, 90 kilomètres/heure pour arriver dans un entonnoir réduit à une voie, lorsqu'un poids lourd 45 pieds enjambe les deux voies du carrefour giratoire. Cet état éternise la circulation, le routier est frustré, les autres chauffeurs en colère et qu'arrive-t-il de leur conduite sur les autres voies lorsqu'ils se sont libérés de la congestion?

2430

Dans ce scénario, la sécurité est encore négligée. Alors, les carrefours giratoires, je ne me sens pas tellement bien avec ça. Je ne sais pas si vous êtes déjà allé dans la région de Boston où est-ce que c'est qu'il y en a énormément, ce n'est pas facile de conduire là-bas.

2435

Je passe aussi à un autre point que je veux soulever, c'est l'oubli de reconnaître la nouvelle réalité de la région. L'an 2001 ou plus tard va créer une nouvelle réalité à la région. Les fusions en ont fait une agglomération de 300 000 habitants. Savez-vous là qu'il s'agit de la densité de la population de la Ville d'Ottawa il y a 20 ans. Et regardez l'explosion aujourd'hui de la ville.

2440

Ce que je trouve dommage, aussi, c'est la lenteur à réaliser un projet vieux de trois décennies. Ce retard a causé beaucoup de dommages à toute la région. Il l'a gardée dans une obscurité et il est urgent que ce problème soit corrigé.

2445

Je trouve aussi que le projet ne répond pas à celui de Bernard Landry qui veut abolir la pauvreté du quotidien québécois et nous sortir de l'isolement. Où débouche le réseau routier projeté? Exclusivement dans la province de Québec. Saviez-vous que la plus forte croissance socio-économique du Canada se vit actuellement à Kanata? Qu'est-ce qui nous empêche de planifier une route qui nous donnerait aussi un accès direct à cette ville? Vu la proximité, grâce

2450

au nouveau réseau routier qui unirait le Québec et l'Ontario, les entreprises de haute technologie verraient un nouvel avenir au Québec, les avantages à venir s'y installer. Pourquoi reculer devant un tel projet?

2455 Nous n'avons aucune raison valable. Nous avons les ressources humaines nécessaires, les espaces immobiliers, les espaces verts et la proximité de tout. Notre région est avantagée et avantageuse.

2460 Moi, ce que je trouve aussi, c'est qu'on pousse de plus en plus les anglophones à devenir bilingue. Alors, je me dis, pour les parents, on m'a dit qu'il y a eu 800 nouvelles entreprises qui sont venues s'installer à Kanata l'année dernière. Je ne vois pas pourquoi on ne desservirait pas ces gens-là du côté du Québec, pourquoi est-ce qu'ils ne viendraient pas s'installer?

2465 Alors, si on avait la route, plus un pont qui se dirige vers Kanata, je pense que ça aiderait beaucoup à la région. Je trouve que la région a été abandonnée depuis très longtemps, d'ailleurs.

2470 Je dis en même temps, les ressources humaines du côté québécois auraient plus de débouchés et pourraient finalement mieux exploiter leurs compétences. Le bilinguisme qui doit s'établir dans les écoles québécoises peut représenter un atout très important pour les parents unilingues. Ce que je viens de dire mais j'avais oublié de le lire. Nous avons beaucoup à offrir mais nous allons devoir foncer pour atteindre nos buts. C'est le temps de le faire le plus rapidement possible. Nous nous devons de s'intégrer à la nouvelle économie le plus rapidement possible.

2480 Je sais que Nortel, GDS, Uniphase, en tout cas toutes ces entreprises-là éprouvent de la difficulté actuellement mais, à mon avis, ce n'est que temporaire. J'ai l'impression que finalement... je suis à l'embauche d'une grande entreprise canadienne. Je vois que la gestion en est presque malade. Pourquoi? Parce que la croissance a été trop rapide. Alors, on a implanté des ressources humaines ici et là, on fait tous le même travail, on se chevauche et j'ai l'impression que c'est ce qui est arrivé à Nortel et tous eux autres. En plus de ça, Nortel, c'est entendu qu'il avait à sa tête un gestionnaire qui avait peut-être une conscience élastique, mais je pense quand même que c'est là où est-ce que c'est que nos ressources humaines pourraient se diriger et puis qu'eux aussi s'en viennent vers chez nous.

2490 Alors, actuellement, avec l'autoroute qui est planifiée, ça ne prend pas conscience ou ça ne prend pas avantage de ce qui se vit actuellement de l'autre côté. Puis l'ajout d'un troisième axe routier pour palier au problème de la fluidité, je ne suis pas pour ça, comme je vous disais. Je voudrais que ce soit une grande route unique, qui serait supportée par plusieurs artères.

La zone urbaine aussi actuellement, on doit la mettre en surface. Ça, aussi, je suis contre ça. Je trouve qu'elle doit être soit encaissée ou surélevée. Encore la même chose,

2495 comme je disais, pour assurer la sécurité de tous les utilisateurs, soit routiers, automobilistes, piétons, enfants, personnes âgées, personne qui est en perte d'autonomie.

Pour moi, moi-même, personnellement, j'ai été grandement touchée par ce projet-là, en ce sens que ça vient détruire finalement mon espoir. Vous savez, je vais d'une page à l'autre.

2500

À titre personnel, le nouveau projet me fait très mal. Je le vis comme un otage du gouvernement. Je suis perdante à tous points de vue et sans doute la citoyenne qui subira les pertes directes les plus importantes: perte financière énorme rattachée au nouveau projet, sans compter celle subie depuis l'arrivée de mon voisin, le gouvernement du Québec, détérioration importante de ma qualité de vie, pollution et bruits imposés, perte totale d'espoir de retraite heureuse, aucune opportunité de croissance, patrimoine familial affaibli, vie attristée car la propriété adjacente à la zone du 50 kilomètres, donc je serai plus souvent que voulu spectatrice d'accidents routiers.

2510

Moi, je suis sur la rue Richelieu. Donc, il y a un U juste touchant ma propriété. Le premier projet, il devait y avoir une voie de service, donc qui faisait que ma propriété devait devenir commerciale, une zone commerciale. Ce que j'avais comme projet de vie, c'était à l'âge de 65 ans, de retourner aux études, de prendre mon cours d'ingénieur, d'ouvrir une école de langue seconde scientifique ici, parce qu'on est tout proche de l'Université du Québec. Alors, je voulais ouvrir autant l'anglais que le français, parce que sans l'anglais, je pense que c'est très difficile de survivre de nos jours, mais me spécialiser dans une langue seconde scientifique et avoir aussi un bureau de traduction du côté scientifique, d'accord?

2515

Comme je suis retournée sur le marché du travail quand même à un âge assez avancé, les premières années, je n'ai eu des postes que temporaires et aussi à salaire minimum. J'ai travaillé pour deux entreprises qui ont fait faillite. Donc, j'ai été au chômage. Donc, je n'ai pas pu vraiment accumuler de fonds de pension. Alors, je me suis dit, comme je ne peux pas le faire, c'est mon projet de vie pour mes vieux jours qui va me rapporter le soutien financier et, aussi, la croissance. Parce que quand même, c'est important, même si on a 65 ans, on a tout un avenir devant soi et on a un avenir où est-ce que c'est qu'on a le temps de le dévouer aussi à toute la population, pas seulement à nous.

2520

2525

Alors, avec ce nouveau projet-là, bien, c'est fini. Je ne peux pas le faire. La façon dont j'ai construit le patrimoine familial, c'est lors du décès de maman, en 93, comme je vous disais, j'avais des problèmes financiers de tous côtés, j'ai demandé à mon frère et à ma soeur de me vendre leur part et de les payer, parce que les banques ne voulaient pas me prêter un sou, et de leur repayer, selon mes moyens, d'accord? Alors, c'est ce que j'ai fait.

2530

Je suis à l'emploi de Bell depuis 6 ans, donc un poste solide. Il y a 3 ans passés, les institutions financières ont accepté de me prêter ou de me donner une hypothèque finalement. Alors, tout mon salaire va à la construction de cette maison-là. La maison, jusqu'à maintenant, avec toutes les rénovations et tout ça, me coûte tout proche de 200 000 \$ et, là, avec ce qu'ils

2535

2540 vont faire actuellement, ça va encore baisser, la valeur immobilière va baisser de beaucoup. Je ne vois pas, à mon âge, être capable de refaire toute ma vie, comprenez-vous? Quand j'ai vu ce projet-là, puis j'ai vu ce qui se passait, je me suis sentie vraiment très déprimée.

2545 Alors, je vous dis ce que je vis actuellement. Ma vie jusqu'à maintenant était débordante. Je me disais ah! mon doux, ça va être plaisant. Je vais avoir cette école-là, je vais aider à d'autres gens. Mes deux enfants étant ingénieurs et ayant eu un père ingénieur, j'ai vu les avantages de ces enfants-là, puis c'est ça que je voulais remettre avec l'école que je voulais ouvrir.

2550 Alors, tout ça, ce n'est pas drôle. Alors, autant des pertes personnelles que des pertes... Puis une chose que je trouve épouvantable aussi, ce sont les familles qui ont été délogées de leur maison, qui souvent, monsieur, c'était le seul patrimoine familial qu'ils avaient. Vous avez vu? C'est tellement laid. Ça appauvrit la région. Alors, ça appauvrit tout le monde et le gouvernement aussi.

2555 Puis, ce que je trouve de triste du gouvernement, je me demande s'ils se rendent compte de la valeur de la région. Et de la valeur des gens qui habitent ici. Vous êtes ici, vous. Vous avez entendu les gens qui sont venus. Vous les avez tous entendus. Il y a des gens qui ont de la substance, qui ont quelque chose à offrir. Puis je me demande si le gouvernement du Québec se rend compte de tout ça. Il me semble que c'est négligé depuis si longtemps.

2560 Alors, c'était ça que je voulais exprimer.

LE PRÉSIDENT :

2565 On va vous poser quelques petites questions, madame. D'abord, merci de votre témoignage. Évidemment, c'est normal, c'est des bouts de vie avec des bouts d'intuition sur des choses.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2570 Oui. Oui, vous avez raison.

LE PRÉSIDENT :

2575 Quand vous parlez de Boston et des carrefours giratoires, êtes-vous sûre qu'il s'agit de vrais carrefours giratoires? Parce que s'il y en avait de vrais, il me semble que le promoteur nous l'aurait dit.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2580 Je ne suis pas certaine si c'est la même chose. Je ne sais pas si c'est exactement la même chose. Je les vois sur photos. Mais je vous dis...

LE PRÉSIDENT :

2585 D'après moi, c'est plus des ronds points avec des lumières que des carrefours giratoires.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2590 Non. Non, non, non.

LE PRÉSIDENT :

2595 Non? Ça tourne?

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2600 On tourne, on tourne. Puis, tout à coup, on ne sait plus où on est rendu, puis on revient encore.

LE PRÉSIDENT :

2605 Ça vous semble de vrais carrefours giratoires.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2610 Oui. Puis je trouve ça difficile d'imposer ça à des routiers. Je trouve ça épouvantable d'imposer ça à toute une population, puis à toute une circulation.

LE PRÉSIDENT :

2615 Revenons sur l'essentiel de votre pensée sur le projet.

2615 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

Oui.

2620 **LE PRÉSIDENT :**

Au fond, vous nous dites deux, trois affirmations, dont l'une, vous parlez qu'il faut en créer du transport, puis vous parlez de 8 à 10 voies adaptables. Donc, vous voulez que ça roule et que ça circule.

2625 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

Oui.

2630 **LE PRÉSIDENT :**

Et, de un, ça, c'est sûr. Deuxièmement, le projet sous examen, vous dites: non.

2635 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

Non. Pas comme il est actuellement.

2640 **LE PRÉSIDENT :**

Non, parce qu'il faudrait soit en faire une autoroute surélevée, dites-vous, ou l'enfourir dans le sol mais le genre de route comme ça...

2645 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

Non.

2650 **LE PRÉSIDENT :**

... parce que notamment, l'argument que vous apportez, c'est principalement l'argument de la sécurité pour les gens.

2655 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

C'est ça. Pour tout le monde.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que là, on se trompe?

2660 **Mme CLAUDETTE MASSÉ :**

C'est ça, oui. Vous avez tout à fait raison, il y a la sécurité, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

2665

Alors, qu'est-ce qu'on devrait faire? On devrait renvoyer le Ministère à ses devoirs en disant: **Ça, pas de ça. Trouvez d'autre chose.**

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2670

Moi, pour moi, oui, vous avez raison. Le monsieur avant disait que Gamelin probablement serait un meilleur choix. Je ne m'y connais pas beaucoup dans la flore et la faune.

LE PRÉSIDENT :

2675

C'est plus tard que vous allez faire votre cours d'ingénieur, alors...

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2680

C'est ça. Alors, lui, il disait que... moi, je ne sais pas où l'installer nécessairement, parce que je n'ai pas les connaissances, mais là où je le vois, non, je ne le vois pas du tout, du tout dans cette région-là. Puis surtout, ce que je trouve, c'est de rendre cette artère-là un soutien aux deux autres, alors qu'on a besoin d'une artère, d'un bloc solide de 5, 7 ou 9 voies.

2685 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Seriez-vous plus en faveur d'une route de contournement de la ville, à ce moment-là?

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2690

Ah! oui. Oui. Parce que là, on n'attaquerait rien.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2695

Puis l'autre question que j'avais, c'est par rapport à Kanata. Tout à l'heure, la Ville de Hull nous a dit qu'ils voulaient éventuellement avoir un parc de haute technologie dans le secteur de Vanier. Est-ce que ça serait intéressant que...

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2700

Vanier, où est-ce que c'est?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2705

C'est en allant vers Aylmer.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2710

C'est par là. Oui. Alors, là, ça serait bien.

LE PRÉSIDENT :

Dans l'ouest. À votre gauche.

2715

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

O.K. Bien, c'est là. Kanata est de l'autre côté.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2720

De l'autre côté, ça serait à l'ouest.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2725

Il faut que vous sachiez qu'il y a 30 ans que je n'habite plus dans la région.

LE PRÉSIDENT :

Ça va revenir, inquiétez-vous pas.

2730

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2735

C'est ça. Oui, tout à fait, monsieur. Puis c'est ça que je trouve extraordinaire. C'est qu'on puisse faire un pont entre les deux. Je trouve qu'on a énormément à offrir ici. C'est tellement beau.

2740

Puis j'ai même une enfant qui habite en Californie, qui a comme client Intel à Silicone Valley, qui vient de donner naissance à un enfant, qui s'en vient revivre ici dans la région parce qu'elle dit: **Je ne veux pas élever mon enfant là-bas, je veux que ce soit dans cette région.** Alors, c'est pour vous montrer la richesse qu'on a. C'est incroyable! Puis c'est ça que je

voudrais. Je voudrais sortir la province de Québec de sa léthargie de cette beauté-là qui pourrait être un pilier économique pour tout le Québec, puis profiter d'un essor économique.

LE PRÉSIDENT :

2745

Très bien.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

2750

D'accord?

LE PRÉSIDENT :

2755

Merci, madame.

Mme CLAUDETTE MASSÉ :

Merci.

2760

LE PRÉSIDENT :

2765

La procédure prévoit qu'un droit de rectification, s'il y a des choses qui ont été dites, qui sont fausses, je rappelle ce n'est pas un droit argumentaire, ce n'est pas un droit de réfutation mais c'est un droit de rectification, si, cet après-midi, il y a des choses fausses qui ont été dites et que quelqu'un veut faire un rectificatif, vous pouvez vous présenter au micro, s'il vous plaît.

2770

Alors, merci. On se retrouve à 19 h pour six mémoires qui sont annoncés. Merci beaucoup. Merci aux gens qui ont consenti à venir présenter des mémoires et à ce soir. Merci beaucoup.

2775

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 de la preuve et des témoignages en cette cause, pris au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

2780

LISE MAISONNEUVE, S.O.