

**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 2

Séance tenue le 24 avril 2001, à 19 h
Église Saint-Jean-Bosco
20, rue Booth
Hull

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 24 AVRIL 2001

MOT DU PRÉSIDENT

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

DOMINIQUE CHARRON 2

LE COMITÉ DES RÉSIDENTS DE SAINT-JEAN-BOSCO

SYLVIE TASCHEREAU 12

STÉPHANE RENAUD 22

REPRISE DE LA SÉANCE 35

RENÉ CAMPEAU ET GILBERT TROUTET 35

FRANÇOIS GORLEY 51

SOCIÉTÉ POUR LA NATURE ET LES PARCS DU Canada

JEAN LANGLOIS 59

DROIT DE RECTIFICATION :

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS : CARMEL DUFOUR 66

DOMINIQUE CHARRON 67

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5

Bonsoir, mesdames et messieurs! Reprise de l'audience publique sur le projet du ministère des Transports de lien routier sur l'axe McConnellXLaramée.

10

Nous sommes à notre deuxième session de travail dans la deuxième partie de l'audience. Je rappelle que lors de la première partie, l'attention a été portée à l'information et les gens pouvaient venir poser des questions, soit au promoteur du projet, soit aux différents ministères représentés, pour essayer de bâtir l'information sous-jacente au dossier.

15

Nous en sommes maintenant à la deuxième partie de l'audience qui est consacrée à l'audition des mémoires. C'est-à-dire que toute personne ou groupe intéressé peut venir déposer auprès de la Commission son opinion sur le projet, faire valoir ses points de vue, ses valeurs, essayer de convaincre la Commission d'opter dans un sens ou dans l'autre, étant donné, bien sûr, que la Commission ne dispose pas du projet mais remet au ministre de l'Environnement un rapport dans lequel elle fait état de son analyse, de l'examen qu'elle fait du dossier et des recommandations qu'elle fait sur la décision à prendre.

20

25

Le déroulement est simple. Vous voyez qu'il n'y a pas, comme dans la première phase, un promoteur, des experts, mais simplement une table à laquelle vous êtes conviés. Nous essayons de donner à peu près une demi-heure par mémoire. Ce soir, nous entendrons six mémoires.

30

Et, nous vous demandons de suivre la procédure suivante. Vous expliquez, vous résumez votre mémoire dans dix, quinze minutes si vous pouvez et, ensuite, la Commission vous posera un certain nombre de questions pour comprendre un peu mieux, approfondir certains aspects de votre intervention. Pas pour vous contester, pas pour vous refuser mais, au contraire, pour bien comprendre le sens de votre intervention et de votre point de vue sur le projet. C'est ça qui est essentiel.

35

À la fin de la soirée est donné à toute personne dans l'audience un droit dit de correctif, de correction. S'il y avait des choses dans la soirée qui auraient été dites et qui s'avéreraient mensongères ou fausses, il est permis aux gens de faire des rectifications. Ce n'est pas un droit de réplique, ce n'est pas un droit d'argumenter mais c'est simplement un droit de corriger des informations qui ne seraient pas fondées.

40

Alors, ce soir, donc, j'invite d'abord monsieur Dominique Charron, s'il vous plaît, à venir présenter son mémoire.

M. DOMINIQUE CHARRON :

45 Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

60 Bonsoir, monsieur Charron! Je vois que vous avez travaillé et que vous avez
probablement travaillé assez tard, puisque j'ai reçu un mémoire de votre part et j'ai l'impression
qu'il n'était pas tout à fait complété.

M. DOMINIQUE CHARRON :

55 Oui, effectivement, j'ai fait ça assez vite et à la dernière minute.

LE PRÉSIDENT :

60 Allons-y. C'est correct.

M. DOMINIQUE CHARRON :

 Mais je pense que, en gros, l'essentiel est là.

65 **LE PRÉSIDENT :**

 Oui, bien sûr.

M. DOMINIQUE CHARRON :

70 Mais, ça a effectivement un petit peu le caractère d'un brouillon. J'avais annoncé
d'emblée, à la première rencontre, qu'il y avait un aspect, moi, qui me préoccupait beaucoup
de ce projet-là, c'était son avenir, en fait, parce qu'on nous proposait un boulevard à quatre
voies après avoir proposé une autoroute, après un boulevard à six voies.

75 Moi, d'emblée, en tout cas, je pense que c'est important de questionner le fait que ce
projet-là s'inscrit dans un corridor qui a été réservé, disons, historiquement, pour compléter le
lien est-ouest régional, soit ce que la CUO appelle l'autoroute de l'Outaouais dans son schéma
d'aménagement. Et, donc, que je considérais que dans le cadre de ces audiences, il est
80 important qu'on se pose la question de savoir, est-ce que ce projet-là – pas le projet comme tel
– mais est-ce que le corridor retenu en tant que corridor pour compléter un axe est-ouest, l'axe
majeur dans le fond, est-ouest au niveau régional, si c'était pertinent.

85 Donc, de considérer dans l'aménagement actuel la possibilité que ça puisse être élargi
et de voir si ça serait pertinent ou pas de le faire et à quelles conditions. Et, entre autres, il y a
une des questions qui avaient été soulevées à la première partie des audiences, c'est de savoir
si, par exemple, on élargissait, est-ce qu'on pourrait conserver les carrefours giratoires et,

sinon, qu'est-ce qu'il adviendrait des mesures de contrôle du trafic, de la vitesse, bon, des mesures antibruit, par exemple, des choses comme ça.

90

Donc, dans le fond, mon mémoire vise à montrer que cette question-là est pertinente, parce que le corridor s'inscrit en plein centre d'un milieu résidentiel, d'un quartier relativement ancien, un quartier de Hull. Et que, aussi, c'est pertinent, parce que dans l'étude d'impact, on n'a pas considéré justement le tissu urbain, on n'a pas vraiment considéré les alternatives et, en particulier, les mesures complémentaires – dans le fond, j'appelle ça comme ça – qui peuvent être prises en complément d'un axe.

95

Bon, par exemple, ça pourrait être le projet à quatre voies, puis de voir, au niveau de la planification, est-ce qu'on peut améliorer le transport en commun, par exemple le covoiturage, et est-ce qu'il y a d'autres voies alternatives qui pourraient être, sans être majeures, mais d'autres rues qui pourraient être ouvertes. Bon, comment l'aménagement, finalement, pourrait être fait de façon plus concertée pour assurer dans le long terme que le projet qu'on a là ne va pas être élargi dans 10, 12 ou 15 ans.

100

Et, ça, effectivement, dans l'étude d'impact, ça n'a pas été fait. On prend pour acquis que le corridor, évidemment, il est là. On dit il y a des contraintes fixes aux deux bouts, mais on se base sur le fait qu'il y a eu déjà des tentatives d'améliorer le transport en commun et on dit: *Bon, ça a été tenté, ça n'a pas vraiment bien fonctionné, donc, ce n'est pas vraiment des solutions, alors on y va.+

105

110

Donc, finalement au niveau de l'étude d'impact, on prend pour acquis qu'il y a un besoin là de faire un lien et que donc, il doit donc passer par là où il est situé et que, bon, on questionne pas d'avant les besoins et les mesures complémentaires qu'on pourrait prendre pour gérer dans le fond le trafic à plus longue échéance, tout en s'assurant qu'on préserve la vie du quartier et le milieu de vie urbain qu'il y a ici.

115

Alors, donc, mon mémoire est en quatre parties. Je trace un portrait très rapide de la situation démographique et disons socio-économique du quartier, pour montrer essentiellement que c'est un quartier qui a été beaucoup dépeuplé dans l'histoire, dans les 20, 30 dernières années de Hull, qui est un quartier qui, de façon générale, est relativement pauvre. Disons, un quartier relativement défavorisé, qui se compare, même si j'ai été un peu surpris, si on considère le taux de familles à faible revenu, qui se compare beaucoup au centre-ville, ce qu'on appelle l'île de Hull. Moi, ça m'a surpris. Je m'attendais qu'il y ait une différence assez nette entre l'île de Hull, le quartier ici et je m'attendais que ce soit étagé, disons, en trois étages. Je me suis aperçu que, dans le fond, le quartier ici était en fait plus défavorisé que ce à quoi je m'attendais.

120

125

C'est une question. Je soulève le fait que les bénéficiaires de cet axe-là, ça ne sera pas les gens qui habitent ici tellement. Ça va être plus les gens qui habitent à l'ouest, en fait, dans les nouveaux quartiers qui sont des quartiers plus riches, plus jeunes aussi. Pas jeunes

130

seulement en termes de développement mais c'est-à-dire que c'est des personnes plus jeunes qui habitent ces quartiers-là.

135 En fait, ce que je fais, je veux faire valoir là-dedans, c'est que ce projet-là, le projet d'insertion, dans le fond, d'un axe routier ou en tout cas d'un boulevard d'une importance certaine pour la région doit au moins tenir compte, de façon importante, de son insertion dans le milieu. Moi, je ne crois pas que ça a été fait vraiment au niveau de l'étude d'impact. D'ailleurs, c'est manifeste dans l'étude d'impact, il n'y a aucune description pratiquement du milieu urbain dans lequel ça s'inscrit.

140 En fait, il n'y a aucun chiffre sur la population, justement le type de revenu, la distribution par âge dans la population, la valeur des propriétés ou le nombre de personnes qu'il y a dans les ménages, etc. Dans l'étude d'impact, on ne sait pas c'est quoi. Et, moi, je pense que c'est important qu'on le voie, qu'on le sache, parce que ça traverse vraiment la communauté.

145 Excusez-moi, je suis un petit peu mêlé dans mes affaires. Non seulement je l'ai fait vite, mais je ne l'ai pas relu vraiment après.

150 **LE PRÉSIDENT :**

Pour l'instant, ça va bien. C'est tout à fait la suite de votre texte. Ce que nous voudrions...

155 **M. DOMINIQUE CHARRON :**

160 Enfin, effectivement, l'autre aspect de ma présentation, ça visait à montrer enfin, essentiellement, que mes inquiétudes par rapport à l'avenir du projet n'étaient pas... ça ne relevait pas de la simple paranoïa, qu'il y a des raisons de croire que ce boulevard-là, une fois qu'il sera occupé, que la tentation va être forte, dans le fond, d'élargir le boulevard, une fois qu'il sera plein, une fois qu'on aura besoin d'accroître la capacité de transit est-ouest.

165 Une image que j'utilise, c'est de dire, actuellement, on nous dit que le tracé... c'est-à-dire que les capacités, dans le fond, qui sont aux deux bouts du tronçon, soit l'autoroute McConnell à Aylmer et la 50 de ce côté-ci, sont des contraintes fixes. Parce qu'il y a déjà ces capacités-là aux deux bouts, on doit compléter ce qui manque dans le milieu.

170 Cet argument-là va tenir encore dans 10 ou 12 ans quand le quatre voies va être à capacité. Il y aura encore une bonne capacité sur McConnell et sur la 50, et ça sera probablement très tentant de dire: **On peut élargir encore.** D'abord, il y aura la place pour le faire. On pourra élargir et encore soulager la tension dans le système.

175 Ça me préoccupe d'autant plus qu'à ce que je sais, un tel projet d'élargissement ne serait pas soumis au processus d'évaluation environnementale, en tout cas, du processus québécois.

180 Par ailleurs, historiquement, ce que je veux montrer aussi, bon, c'est que, historiquement, effectivement, ce tronçon-là a été défini depuis longtemps et encore récemment comme étant le lieu de l'axe est-ouest régional majeur, avec ce que ça implique donc de nécessité d'avoir des minimums d'intersection, la vitesse d'écoulement la plus rapide. On attribue dans le schéma d'aménagement de la CUO, dans le Plan de transport du MTQ des fonctions pratiquement autoroutières à ce tronçon-là et, à ce que je sache, ça n'a pas changé.

185 Par ailleurs, la réponse laconique qu'a faite aujourd'hui le MTQ par rapport à cette question... en fait, moi, je lui avais envoyé une lettre au ministre là-dessus, sur la question de l'élargissement éventuel du projet. Bon, la réponse qu'on a faite aujourd'hui, je ne sais pas si vous avez eu le temps de voir ça en gros, moi, en tout cas, je l'ai vu très vite aussi. Mais ce qu'on dit, c'est que, non, on n'a jamais eu l'intention de faire un six voies avec ça et que même, des six voies, apparemment que ça ne se fait plus. Il y a à peu près un an, un an et demi, 190 c'est ce qu'on nous proposait. Bon, ça non plus, ce n'est pas de nature à tellement me rassurer, en fait.

195 Le point là-dessus, c'est de dire que ça demeure plausible de croire qu'une fois que le boulevard à quatre voies ne suffira plus, qu'on soit fortement tenté de l'élargir.

200 Un autre point, c'est le fait qu'on n'a pas dans l'étude du MTQ, en tout cas à mon avis, considéré avec beaucoup de sérieux les alternatives et les mesures complémentaires qui peuvent être prises en complément, en lieu ou en complément, en tout cas, du projet qui est proposé.

205 Comme je disais tout à l'heure, essentiellement en tout cas dans le document de l'Analyse de la valeur, ce qu'on fait valoir, en fait, c'est une section qui s'appelle, je ne sais plus, *alternatives* ou quelque chose comme ça, attendez un petit peu, j'ai ça quelque part -- non, dans la justification du projet, oui, on fait valoir qu'il y a eu des tentatives de faites au niveau du transport en commun, Viabus, ça n'a pas marché, que les mesures pour augmenter, par exemple, le covoiturage, ça ne marche pas très bien et sur ce, on dit, bien, ce n'est pas la solution. Donc, la solution, c'est le boulevard.

210 Moi, j'ai trouvé ça vraiment très, très, très rapide comme approche, en fait, comme analyse, disons, des solutions. Et, bon, une des choses qui est frappante là-dedans, c'est qu'on se dit, si on mettait autant d'énergie à vendre le covoiturage et le transport en commun qu'on en met à vendre ce boulevard-là, moi, je crois que -- en tout cas, je miserais là-dessus -- le transport en commun s'améliorerait et le nombre d'occupants par véhicule aussi.

215 Par ailleurs, ces constats d'échec du transport en commun ne portent pas en soi une justification de l'ampleur du projet actuel et qui me semble être basé beaucoup, d'après la documentation, sur des prévisions dans le fond, bien plus que sur une situation actuelle.

220 On dénonce le fait que... on nous dit que les voies actuelles sont à capacité avec des ratios de .98 ou de 1. quelque et tout ça, mais, bon, en soi, par exemple dans l'Analyse de la valeur, on dit si on fait... en fait, c'est un peu comme un pari, on nous dit: **Même si le transport en commun s'améliorait...+*, c'est-à-dire que si la Société de transport rencontrait ses objectifs, je crois qu'ils étaient de 30 % du transport de transit, que même à ça, on nous dit c'est hypothétique, que probablement ça ne suffirait pas. En tout cas, moi, tout ça semble manquer
225 vraiment beaucoup de sérieux au niveau de l'analyse vraiment des alternatives, des mesures complémentaires, de qu'est-ce qui pourrait être fait finalement pour régler, disons, le problème de transport sans imposer un stress indu au quartier qui va être touché.

230 Moi, comme résidant du quartier, ça me choque beaucoup parce que ça donne l'impression que finalement, ce n'est pas... bon, peut-être que les impacts ne sont pas si grands, que ce n'est pas un sacrifice si grand ou c'est un sacrifice qui en vaut la peine, alors que la démonstration est loin d'être évidente.

235 Moi, les conclusions que je tire, moi, je crois que cet exercice-là devrait être fait de regarder d'une façon beaucoup plus intégrée la nature du besoin actuel et des besoins futurs, parce qu'il y a effectivement une partie, une part importante de l'enjeu de ça, c'est le développement dans le fond dans l'ouest de Hull et à Aylmer. Je n'ai rien contre ça et je me dis qu'effectivement, c'est une question qui va...

240 Bon, il y aura une induction de la demande si on ouvre des chemins parce qu'on va développer de nouveaux quartiers, parce que les chemins et les nouveaux quartiers vont faire qu'il y aura du monde. Bon, la demande va augmenter, c'est certain. En tout cas, il me semble qu'il y aurait moyen avec les techniques actuelles de faire des prévisions beaucoup plus fines et d'arriver avec des propositions beaucoup plus intégrées, en tout cas, entre autres au niveau du
245 transport en commun et des mesures pour encourager le covoiturage et tout ça.

Et, au niveau du quartier comme tel, moi, je crois que pour garantir la pérennité dans le fond du quartier et de vraiment asseoir, affirmer sa vocation résidentielle et commerciale, qu'on devrait réserver une partie de l'emprise à la reconstruction d'habitations ou de commerces ou
250 même de bâtiments publics, de façon à s'assurer que le jour où le réseau ne suffira plus à la demande pour ce qui est du transit est-ouest, que ce n'est pas par là qu'on va passer.

Voilà. Ça résume en gros ma présentation.

255 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Quelque chose que je voudrais vérifier. Est-ce qu'à votre avis, l'état de congestion auquel réfère le promoteur dans son projet, est-ce que c'est un état de fait? Vous vivez dans le coin, vous, là? Vous observez ou vous n'observez pas...

260

M. DOMINIQUE CHARRON :

Écoutez, moi, ça fait quatre ans, quatre ans et demi que j'habite ici. J'ai vécu dix ans à Montréal avant ça. Pour moi, non, mais, bon, d'après les normes de ce que j'ai pu connaître avant, moi, je trouve ça très, très, très, très mineur. Même au début, j'ai habité à Aylmer et je venais travailler à Hull. Moi, je trouve que – enfin, c'est mon opinion personnelle – mais par rapport à moi, mon temps d'attente en véhicule, entre autres quand j'habitais à Aylmer au début, je m'en venais vers ici, moi, je trouvais ça capricieux de dire que c'est indu d'attendre ce temps-là pour s'en venir au centre-ville ou même pour traverser les ponts.

265

270

Bon, moi, honnêtement, je voyais ça comme ça, comme un caprice. Je me disais, bon, c'est sûr que c'est par rapport à ce à quoi on est habitué. J'imagine que peut-être il y a cinq, six ans ou dix ans, ça allait beaucoup plus vite, il n'y avait pas de temps d'attente, je ne sais pas. Mais moi, attendre deux lumières le matin, pour moi, ce n'est pas un problème, évidemment. J'ai connu bien pire. Je ne vois pas tellement de problème.

275

Effectivement, il y a des temps d'attente le matin aux lumières, mais d'après moi, ça ne dépasse pas tellement ça, deux, trois lumières quand c'est pas mal bouché. Moi, je trouve ça très acceptable mais, bon, c'est d'après mes standards à moi. Je peux comprendre que quelqu'un qui n'est pas habitué d'attendre le temps de trois lumières, il peut trouver ça long. Mais en même temps, moi, comme problème, je trouve que la solution d'amener un boulevard dans le quartier, que c'est une solution, moi, que je trouve difficile à avaler en proportion du problème qui est à régler.

280

285

LE PRÉSIDENT :

Parlons de cette solution-là qui est envisagée. Est-ce que votre opinion sur le projet, j'essaie de la comprendre, est-ce que c'est de dire: *Il faut recommencer l'exercice, on est trop tôt pour être capable de décider, il faut poursuivre la réflexion, il faut mieux fouiller les solutions de rechange, il faut pousser plus loin l'analyse et on n'est pas capable maintenant de prendre une décision+ ou si, au contraire, c'est: *Bon, bien, prenons une décision comme elle est mais assurons-nous, faisons en sorte – c'est ce qui me semble être votre argumentation – de rétrocéder les parties excédentaires et donc, créons un état de fait qui va empêcher qu'on passe à six voies plus tard.+ C'est quoi votre pensée là-dessus?

290

295

M. DOMINIQUE CHARRON :

Bien, moi, je crois que le boulevard tel qu'il est là, c'est-à-dire le boulevard à quatre voies – ça pourrait difficilement être moins que quatre voies parce qu'il y a moindrement

300 l'autobus, bon, il faut que ça circule un peu – moi, ma position, ce que je vois par rapport aux
besoins actuels, je me dis ça prend quelque chose de relativement mineur dans le fond. Un
boulevard à 50 kilomètres/heure et qui prend le moins large possible dans le quartier par rapport
à l'emprise qu'il y a là, qui est vraiment très large, quelque chose qui serait en fait à peu près la
rue Laramée doublée. Bon, moi, je pense que ça suffirait à la demande actuelle. Même
305 amplement pour quand même un bon bout de temps. C'est ce que je pense. Ce n'est pas
évident de statuer là-dessus.

Ceci dit, je ne crois pas que ce soit approprié de faire plus large que ça ou de faire plus
gros que ça et que le jour où on aura besoin d'accroître la capacité, ce n'est pas par ici qu'il
310 faudrait que ça passe et il faudrait que ça se passe autrement. Donc, qu'il y ait d'autre chose.

Mais, moi, ce que je vois, c'est que c'est des choses qui se planifient. Entre autres,
tout le développement qu'on peut faire vers l'ouest, puis tout ça, c'est des choses qui sont
prévues dans le fond dans le schéma d'aménagement et c'est des choses qu'on veut réaliser.

315 En fait, c'est une chose que j'avais soulevée quand j'étais venu à la première partie de
l'audience. La réponse qu'on m'avait faite du MTQ, c'est comme si ça relevait du mystère, tout
ça, qu'on ne sait pas comment ça va se développer, par où, alors qu'on le sait parce que le
territoire est là, il ne bougera pas, ça ne va pas... On a une bonne idée dans le fond, si on
320 développe sur ce coin-là, du genre de demande que ça va induire. Et, il me semble qu'il y
aurait moyen de planifier à l'avance, plus à l'avance c'est quoi les mesures qu'on va prendre d'ici
là.

LE PRÉSIDENT :

325 Mais, profondément, vous pensez qu'il y a un certain leurre actuellement, à savoir
qu'on vous propose un quatre voies mais que la logique va mener à moyen terme à un six voies.
C'est ça, votre...

330

M. DOMINIQUE CHARRON :

335 Oui, absolument. Oui. Et, moi, je crois que, en tout cas, les raisons sont là pour croire qu'une fois qu'on sera devant le fait, disons que ça ne suffit plus ce boulevard-là, qu'il y aura de la pression et que le monde attendra encore deux, trois lumières, là.

LE PRÉSIDENT :

340 À cet état de fait accompli, vous voulez contrer un autre état de fait accompli qui serait de dire: *Mais vendez la section excédentaire, construisez-la+ et là, on créera l'impossibilité d'élargir.

M. DOMINIQUE CHARRON :

345 Bien, à ce moment-là, oui, ça forcerait à se creuser les méninges, à savoir qu'est-ce qu'on va faire une fois que tout ça va être plein. Mais une des choses que ça pourrait nous forcer à faire, et là-dessus, c'est de planifier mieux aussi la gestion, dans le fond, de l'offre. Parce que, effectivement, il y en a peut-être... moi, je ne souhaite pas qu'on aille ouvrir un chemin après un peu plus haut dans le quartier ou dans Saint-Raymond ou même dans le parc.
350 Je me dis, il y aurait moyen de gérer ça pour faire en sorte que même avec un quatre voies, on puisse faire un bon bout de chemin. Peut-être un bout de chemin assez long pour qu'après, ça vaille la peine de faire la 50 et, à ce moment-là, bien, ça pourrait régler une partie du problème.

355 Mais moi, oui, je crains très fortement qu'on nous vende un joli boulevard paysager à quatre voies mais qu'en fait, on se ramasse dans 10, 12 ans d'ici, avec un boulevard à six voies, effectivement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

360 J'aimerais connaître votre opinion par rapport aux carrefours giratoires. Comment vous voyez ces carrefours-là, surtout en termes d'intégration, en termes du milieu?

M. DOMINIQUE CHARRON :

365 Moi, le seul problème que ça me pose, c'est en termes de sécurité des piétons. Je vois mal un peu comment... je suis déjà allé en Europe à plusieurs reprises. Ça marche assez bien mais, en Europe, les passages cloutés, les gens savent ce que ça veut dire. Ici, ouf! Mais, en tout cas, bon, peut-être qu'en éduquant les gens, je ne sais pas trop. Mais déjà, moi, de ce que je peux voir du virage au feu rouge dans la région, sans campagne d'information et
370 d'éducation, si on veut, moi, ça fait plusieurs fois que je me confronte à des gens qui pensent que ça veut dire qu'ils ont priorité pour passer quand le feu est rouge et qu'ils tournent à droite. Alors, que moi, je suis sur la verte, là.

375 Bon, moi, il y a ça qui m'inquiète entre autres, ça, le passage clouté. Vraiment, je vous le dis, moi, je ne compterai pas là-dessus pour traverser les yeux fermés. Mais pour ce qui est de la gestion de la vitesse du trafic et tout ça, moi, je trouve ça très astucieux d'avoir mis ça là.

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

Puis les écrans, comment vous trouvez ça, les talus qu'ils vont planter, est-ce que c'est quelque chose qui, pour vous, peut finir par couper le quartier visuellement? Bon, c'est sûr que les gens parlaient souvent que les murs, il n'en était pas question. Un mur, c'est trop rigide. Mais maintenant, un talus?

385

M. DOMINIQUE CHARRON :

390 Moi, c'est ça, le problème que je vois là-dedans, c'est que c'est gros. Je trouve ça gros pour le besoin et pour le quartier. Parce qu'on veut mettre des camions là-dessus, ça prend des talus, des murs. Puis un talus, ça ne monte pas comme ça. Alors, on en prend large. Ce qui fait que, bon, effectivement ça crée une coupure.

395 Bon, c'est sûr que, moi, je trouve qu'ils se sont forcés par rapport aux six voies qu'ils nous mettaient, qui était du béton d'un bout à l'autre. C'est sûr que ça paraît bien mais, moi, je trouve que c'est gros. C'est gros pour le quartier, pour le besoin actuel. Et d'ailleurs, c'est une des raisons qui me fait craindre qu'on installe ça comme ça parce que si on élargit, bien, on aura déjà des buttes, on n'aura qu'à monter les murs. Et l'emprise va être habitée par le projet. Alors que si on fait quelque chose de plus modeste, on aura encore un champ dans le milieu et qu'un champ, bien, là ça sera peut-être plus tentant pour les citoyens de dire: **Faites quelque chose avec ça.** Là, on habite toute l'emprise pour un quatre voies. En tout cas, c'est ce que je trouve.

400

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

405 Monsieur Charron, j'aimerais savoir de quelle façon – j'aimerais avoir votre opinion – de quelle façon on pourrait, si je peux m'exprimer ainsi, vendre l'idée d'utiliser plus le transport en commun?

410 **M. DOMINIQUE CHARRON :**

Bien, je ne sais pas. Moi, j'habite tellement proche que je ne le prends pas beaucoup, parce que je vais travailler à pied maintenant. Ou quand je n'y vais pas à pied, je prends mon auto quand il ne fait pas beau.

415 Je ne sais pas. Moi, j'ai l'impression que ça dépend de l'offre en bonne partie, mais je ne peux pas tellement répondre à ça. Je ne suis pas un utilisateur du transport en commun, disons l'autobus tellement. Ça fait que je ne sais pas. Je ne sais pas vraiment.

420 En tout cas, j'ai déjà été en masse utilisateur de transport en commun, entre autres d'où je viens, Lévis, ça c'est avant Montréal, et le problème à Lévis, j'ai l'impression que c'est un peu le même genre. Je l'ai pris un peu au début quand je suis arrivé ici, l'autobus, à Aylmer, c'est un problème d'offre dans le fond. C'est un système où on ne peut pas partir vraiment quand on veut. Il faut vraiment connaître l'horaire parce que l'autobus passe aux 20 minutes ou à la demi-heure. Donc, il faut savoir quand on part. Et il y a une *batch* d'autobus de 6 h 30 à 7 h 30; 425 après ça, il y en a moins. Ça, c'est moins souple pour la demande.

Moi, c'est le genre de chose, comme utilisateur, que je trouvais, dans une région, si on veut, ou un endroit. Bon, c'est sûr qu'à Montréal, le problème ne se pose pas tellement. Tant qu'on est sur l'île, c'est à la demande. On sort, puis on se hèle un autobus quasiment. Ce n'est 430 pas le cas dans des endroits comme ici.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

435 Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Charron, merci.

440 **M. DOMINIQUE CHARRON :**

Merci à vous.

LE PRÉSIDENT :

445 Et, bonne chance dans vos autres travaux.

M. DOMINIQUE CHARRON :

450 Merci bien.

LE PRÉSIDENT :

455 Merci bien.
Alors, j'invite maintenant le Comité des résidants et résidentes du quartier Saint-Jean-Bosco, madame Sylvie Taschereau, s'il vous plaît.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

460 Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

465 Bonsoir, madame Taschereau!

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

470 Alors, au nom du Comité des résidant-e-s, je voudrais présenter notre mémoire. Je vais essayer de faire un bref résumé, autant que ça va être difficile.

LE PRÉSIDENT :

475 Bien, ce n'est pas nécessairement difficile dans la mesure où vous avez beaucoup de choses qui décrivent toute l'action de votre Comité et qu'on a lues.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

480 On a essayé.

LE PRÉSIDENT :

Oui. Et c'est peut-être plus important de vous centrer sur les opinions que votre groupe a sur la route elle-même, sur le projet qui est sous examen.

485 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Juste en premier lieu, à la première partie de l'audience, on avait parlé d'une étude de Louis Favreau.

490 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

495 Vous m'avez fait part que si vous aviez intérêt, d'aller chercher le document. Je suis allé le chercher à l'Université du Québec et j'en fait une copie. Si vous êtes intéressé à le voir...

LE PRÉSIDENT :

500 Parfait. Oui.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

505 ... ça répondrait peut-être aux questions de notre quartier.

LE PRÉSIDENT :

510 Tout à fait. Ça fera partie de la documentation de l'audience, madame. Monsieur Favreau est un auteur connu dans ce domaine-là et c'est quelqu'un qui a sa compétence.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

515 Enfin, il mentionne le boulevard Laramée comme quoi que ça pourrait faire...

LE PRÉSIDENT :

En plus.

520 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

En plus. Alors, faites bonne lecture.

LE PRÉSIDENT :

525 Très bien.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

530 Alors, depuis 97, l'intervention de quartier se passe dans les secteurs Saint-Jean-Bosco, Saint-Joseph et Saint-Benoît-Abbé qui font partie du secteur de Wrightville sud. Depuis 97, avec l'aide du centre diocésain, de la CDEC, on est venu à bout d'en venir à bout à un comité de résidants de Saint-Jean-Bosco avec plusieurs étapes, que j'explique dans le mémoire. Mais tout ça pour dire que le Comité de résidant-e-s est ici avec des objectifs assez
535 précis qui sont relatifs à ce projet ici.

540 C'est d'améliorer la qualité de vie des résidants et résidentes du secteur Saint-Jean-Bosco; reconnaître le potentiel des gens du milieu et participer activement au développement de l'entraide, de l'engagement communautaire et de la prise en charge de la vie du secteur par les résidants et les résidentes; représenter et défendre les intérêts et les besoins des résidants et résidentes du secteur; développer un sentiment d'appartenance dans le secteur et la solidarité face au problème de l'appauvrissement des familles et des personnes; travailler avec les partenaires à l'éducation populaire et conscientiser les résidants et résidentes du secteur aux réalités sociales, économiques et politiques.

545

Donc, le Comité de résidant-e-s de Saint-Jean-Bosco se préoccupe du bien-être des résidants et résidentes et de leur sécurité. C'est pourquoi nous avons pris part dans la construction de l'axe McConnellXLaramée.

550 Pour nous, un boulevard à quatre voies, sans transport lourd semble plus approprié que qu'est-ce que le Ministère nous présente actuellement.

555 Après multiples considérations, surtout celles de la demande des résidants et résidentes du quartier, nous, le Comité de résidant-e-s avons pris part afin de les aider à défendre leurs droits, donc en demandant d'avoir une audience publique, et pour protéger leurs besoins et leurs intérêts vis-à-vis ce projet.

560 Nous reconnaissons que le promoteur, le ministère des Transports du Québec, a déjà modifié le plan de son projet en adoptant le concept du boulevard urbain à quatre voies qui comporte des aspects plus humains et appropriés à un secteur résidentiel.

565 C'est justement pour ces raisons que le Comité prend position. Nous croyons que le ministère des Transports a fait de grands efforts pour améliorer l'axe McConnellXLaramée et pour ceci, nous les félicitons. Mais nous croyons que le promoteur pourrait davantage considérer les impacts du projet sur les résidants de notre secteur. C'est une de nos priorités qui nous inquiète le plus, la majeure, c'est celle de l'impact sur nos résidants.

570 Entre autres, on va rentrer dans le transport lourd, le bruit, la sécurité des piétons et la qualité de l'air. Il y a plusieurs propriétaires dans le secteur Saint-Jean-Bosco, on ne l'a pas mentionné à la première audience publique, ils ont hérité de leur maison de leurs parents ou de leurs grands-parents. Ces gens sont déjà aux prises avec la pauvreté, notre secteur est reconnu comme un des cinq secteurs dans l'île de Hull au point de vue d'appauvrissement.

575 Alors, ces gens-là ont des revenus avec des maisons qui sont devenues des duplex ou des triplex. Alors, ça devient un deuxième revenu et même, pour certains, des plans de retraite. Alors, ils ont déjà commencé à avoir des locataires qui ont donné leur démission, de leur fin de service pour leurs appartements, je ne sais pas comment dire ça, en tout cas, les gens ont déjà donné leur avis de notice.

580 À cause du boulevard, il y a plusieurs maisons aussi qui sont à vendre dans le secteur. Ce n'est pas des maisons qui sont faciles à vendre parce que ce sont des vieilles maisons. Les gens sont préoccupés avec ça. Pour eux, c'est qu'est-ce qui va arriver à leur pension? Pas juste l'aspect du boulevard. Ça ne vient plus juste là-dedans. C'est plus juste des autos qui vont passer mais plutôt, ça affecte leur vie future et présente.

585 Le transport lourd, bien, ça, c'est une autre chose. Là, on parle des effets néfastes du transport lourd, qu'est-ce qui va arriver à ces maisons-là encore. C'est des vieilles maisons. On parle de deux étages.

590 Le son. Je ne sais pas si vous avez remarqué, mais au sud, on n'est pas très, très bien protégé à cause des talus. Ils ne sont pas nombreux de notre côté. On se demande pourquoi. Je ne l'ai pas indiqué dans le mémoire mais peut-être répondre tantôt à votre question. Nous, ça nous choque. Ça nous choque qu'on n'est pas protégé, puis on se demande quel est le but, pourquoi on n'est pas protégé. Le son, on nous a dit à cause du vent. À ça, on dit: faux. Pour
595 nous, ce n'est pas une bonne réponse.

Est-ce que l'éventualité du ministère des Transports, c'est d'élargir un six voies du côté sud de Laramée, prendre Laramée et d'en faire un gigantesque boulevard. On se demande si c'est ça. On aimerait ça savoir si le Ministère aurait pu nous répondre si, effectivement, c'est
600 pour ça qu'on n'a pas eu des talus à ce niveau-là.

Le transport lourd va faire du bruit, même avec les carrefours giratoires. Tantôt, monsieur Dériger a posé la question des carrefours giratoires. Il va y en avoir quand même. Les gens, même avec le transport lourd, vont passer au travers du giratoire. Mais nous, quand on
605 va traverser la route, les gens vont être obligés d'arrêter et là, le bruit va recommencer quand même. Alors, quel est l'avantage des giratoires si le bruit va être là quand même?

Je veux dire, on nous a répondu au début, à la première audience, que les giratoires étaient là pour éliminer un bruit des autos qui arrêtent, *stop and go* qu'on appelle. Mais il va y en avoir quand même avec les giratoires à toutes les fois qu'il va y avoir des piétons.
610

Ce qui nous apporte à un autre point, les piétons. Est-ce que le comptage est vraiment réel? Encore, on a apporté des questions à ça au début de la première audience. Les piétons, est-ce qu'on les a vraiment considérés au niveau où ils devraient être. On a oublié une polyvalente, on a oublié des adolescents en grande quantité. On a parlé d'une vingtaine de
615 personnes qui traversent, par jour, quand il devrait y en avoir au moins 228, je pense, des adolescents concernés pour la polyvalente.

Alors, il y a vraiment des grosses questions au niveau de la sécurité. Le ministère des Transports n'a aucunement considéré les résidants de Saint-Jean-Bosco. Ils n'ont pas considéré pour l'effet du bruit, pour l'effet de la sécurité des piétons. En tout cas, c'est assez nombreux dans les questionnements qu'on a. Les nids-de-poule sur la rue Lois, pourquoi est-ce qu'ils ont pris des endroits on dirait ciblés. On dirait qu'ils ont spécifiquement pris des endroits pour
620 augmenter le volume actuel. On n'entrera pas dans les technicalités des noms, des isophones, je ne sais pas trop, mais en tout cas des sons de bruit, des décibels.
625

La qualité de l'air, on en a parlé tantôt. Nos résidants nous ont demandé: **Est-ce qu'on va être capable dans les journées chaudes de s'asseoir, puis faire cuire du barbecue, encore?+* Je veux dire, avec un boulevard de cette capacité, le Ministère nous dit que dans dix ans, on va
630 avoir encore beaucoup plus d'autos, tatati, tatata. Les gens sont inquiets à ce niveau-là.

Alors, notre commentaire. Nous comprenons que la nouvelle ville aura besoin d'une route qui reliera les limites urbaines d'un bout à l'autre, mais nous refusons d'accepter les effets néfastes du transport lourd sur la vie de nos résidants et résidantes.

635

Oui, depuis trop longtemps, la population de notre région attend cet axe mais ça vaut la peine de prendre le peu de temps qu'il faudra pour faire de ce projet un boulevard toléré, utilisé et accepté par tous les gens de la ville et de ses environs.

640

On avait encore quelques petites questions, par exemple. Qu'advient-il de la vie sociale de notre communauté à Saint-Jean-Bosco? Qu'advient-il de l'intervention de quartier qui est amorcée depuis quelques années, de concert avec les paroisses situées au nord de Laramée? Qu'advient-il à nos ados, si notre quartier devient un ghetto? Qu'advient-il du secteur Saint-Jean-Bosco? J'explique cette question-là.

645

On est déjà dans un quartier qui est... on a Taché qui nous limite nos ados. Nos ados, nos enfants, nos jeunes ados. Je parle de 12, 13, 14 ans. On a Taché. On a la promenade du Lac des Fées. On va avoir un futur boulevard qui nous met encore... on va devenir un vrai ghetto. On va être pogné dans notre quartier. Nos enfants vont être pognés. Ils ne pourront plus sortir. Ils ne pourront plus faire ce qu'ils veulent faire. Présentement, ils peuvent traverser Laramée.

650

On le sait qu'il n'y a pas 4 000 voitures par jour qui passent sur Laramée. On le sait, on pourrait s'asseoir puis les compter avec vous, ça nous ferait juste un immense plaisir de le faire. On a de sérieuses questions de qu'est-ce qui va arriver dans notre quartier Saint-Jean-Bosco.

655

On fait déjà de la prise en charge. On veut aider nos résidants. À un moment donné, on se fait remettre dans notre quartier, puis on ne peut plus bouger de là. Nos enfants vont être pognés dans notre quartier, puis c'est une de nos priorités qui nous inquiètent. Merci.

660

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame. Permettez-moi de vous ramener donc à votre commentaire central à la page 10 de votre mémoire, dans lequel vous semblez dire, vous semblez, à votre niveau, comme accepter le fait qu'il y aurait là un besoin, en disant: **Oui, il y a comme le besoin d'un axe routier+* et là, vous reprenez, et la conclusion à laquelle vous arrivez:

665

Mais ça vaut la peine de prendre le peu de temps qu'il faudra pour faire de ce projet un boulevard toléré, utilisé et accepté par tous les gens de cette ville et de ses environs.

670

Si je comprends votre pensée, vous semblez nous dire que d'une certaine manière, vous acquiescez au projet qu'il y a là, mais qu'il y a des choses là-dedans qui sont mal pensées, qui sont mal ajustées et que vous voudriez voir transformées ou changées.

675

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

C'est bien ça.

LE PRÉSIDENT :

680

Est-ce que je me trompe?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

685

Vous ne vous trompez pas.

LE PRÉSIDENT :

690

Bon. Ces choses-là, c'est quoi? C'est?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Le transport lourd. Nous, notre opinion...

695

LE PRÉSIDENT :

Donc, pas de transport lourd.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

700

... pas de transport lourd. Et de garder maintenant et dans 10, 15, 20 ans le boulevard Laramée un boulevard à quatre voies. Ne pas l'agrandir à un boulevard à six voies qui deviendrait une autoroute.

705

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous avez peur qu'on vous passe quelque chose maintenant...

710 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Un royal café. C'est l'impression qu'on a. C'est aussi clair que ça. Pour quelle autre raison est-ce que le boulevard, au sud du boulevard les résidants ne sont pas protégés? Pourquoi? On ne nous a pas répondu clairement. Et c'est ça qu'on se demande.

715

LE PRÉSIDENT :

La réponse du promoteur a toujours été la distance. A toujours été que selon les isophones, compte tenu de l'ampleur de la distance, la nuisance de bruit n'existerait pas. Ça a été sa réponse.

720

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Ça a été sa réponse.

725

LE PRÉSIDENT :

Ça vaudra ce que ça vaudra.

730 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

On n'est pas obligé de l'accepter, ça a été sa réponse.

LE PRÉSIDENT :

735

C'est ça.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

740 C'est ce qui nous inquiète. C'est que dans 10 ans, que le boulevard devienne un six voies.

LE PRÉSIDENT :

745 Et, au fond, personne ne peut garantir sa parole là-dedans, puisque les gens changent et que les acteurs ne sont pas les mêmes, puis que ça revienne.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

750 Exactement. Ils nous ont confirmé ça à la première partie de l'audience.

LE PRÉSIDENT :

Mes collègues veulent sauter sur vous.

755

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Allez-y.

760

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ma question pour le Comité, est-ce qu'il y a une prise de position par rapport aux carrefours giratoires? Est-ce que vous en avez discuté?

765

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

On a discuté des carrefours giratoires mais c'était plutôt pour le bruit. On s'est axé là-dessus parce que le ministère des Transports nous a répondu comme quoi que c'était pour éliminer le bruit et pour ralentir aussi la vitesse.

770

Maintenant, la vitesse, on croit sincèrement que les résidents des autres villes, on va s'habituer à réduire notre vitesse. C'est sûr qu'au début, ça va être inquiétant. Il faut sensibiliser les gens aux carrefours giratoires. Comme monsieur Charron disait tantôt, c'est la même chose avec les virages à droite sur les lumières rouges. La sensibilisation n'a pas été faite, d'après les résidents de notre secteur, à un assez grand niveau. Alors, les giratoires, il faudrait vraiment que s'ils ont lieu d'être, il faudrait vraiment sensibiliser les gens. Mais ce n'est pas vraiment la question de la vitesse qui nous a préoccupés autant que le bruit.

775

LE PRÉSIDENT :

780

Est-ce que je dois comprendre que vous déposez deux mémoires?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

785

C'est bien ça. Un à titre personnel et ce soir, au titre de présidente du Comité des résident-e-s.

LE PRÉSIDENT :

790

Donc, on vous reverra sur l'autre question que vous avez soulevée.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

795

Demain soir.

LE PRÉSIDENT :

800

Très bien. Parlons d'une question que mon collègue a souvent évoquée et que là, il n'a pas reprise et je vais la reprendre pour lui, qui est celle des talus ou des murs. Si le projet se réalise, du côté nord, il y aurait un talus d'une certaine hauteur, qui peut donc bloquer la vue des gens qui sont au nord et qui regardent au sud. Ils risquent, comme a dit une intervenante de cet après-midi, ils risquent de voir le ciel mais de ne pas voir l'autre côté de la rue. D'où le sentiment de ghetto que vous avez évoqué tantôt.

805

Or, vous, ce que vous demandez, vous demandez aussi un talus au sud.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

810

On demande une protection.

LE PRÉSIDENT :

815

Vous souhaiteriez une protection au sud. Expliquez-vous là-dessus.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

820

Si, au sud, on a... de toute façon, ce n'est pas vraiment les talus qui vont faire l'effet de ghetto. Il faut être conscient que c'est le boulevard qui va donner l'effet de ghetto. L'effet du boulevard avec des transports lourds. Les parents – j'en suis une – je vais être beaucoup plus réticente à donner la permission à mes enfants d'aller au nord de Laramée à cause des transports lourds. Pas vraiment à cause des voitures mais à cause des transports lourds. C'est les transports lourds qui nous préoccupent le plus.

825

Une auto ou un camion, je veux dire, si ça frappe un enfant, ça va frapper l'enfant. Mais, par contre, est-ce que le camion chargé, plein, a moins ou plus de chances d'arrêter que la voiture. C'est ce qui nous occupe. C'est ce qui nous préoccupe. C'est le chargement des camions. Là, on parle des 18 roues, des 45 pieds qui sont pleins, soit de billots ou peu importe.

830

On voit les camions avec les Cascades, ça nous est déjà arrivé sur la 50. Il y a une courbe, les camions, deux, trois fois qu'on a vu des déchargements de gros rouleaux de papier. On vit dans un secteur où on transporte beaucoup le papier.

835 Si ces camions-là arrivent, ils ne sont pas nécessairement confortables avec les giratoires. Ils arrivent après le giratoire, puis il y a une traverse de piétons. Il y a des enfants qui traversent. Qu'est-ce qui peut arriver? Je ne dis pas que les dangers sont moins grands avec les autos, parce qu'il y a plus d'autos. On a considéré ça. Mais c'est de regarder le transport lourd qui s'en vient, chargé, avec nos enfants.

840 C'est ça, c'est le boulevard qui va devenir, qui va faire de notre quartier un ghetto. Ce n'est pas vraiment les talus. Les talus, si on les a, bien, tant mieux pour les résidants de ce secteur-là, de la rue Laramée et des petites rues Jogues et Walker qui traversent. La rue Davies, aussi. Il y a des gens qui disent: **Ah! Ça ne nous dérangera pas.** Il y a même des
845 résidants de Saint-Raymond qui disent: **On est habitué au bruit.** Vous êtes habitués au bruit, ça fait longtemps que vous *dealez* avec le bruit. Il y a toujours eu des transports sur Saint-Raymond. C'est sûr. Ça a augmenté. C'est sûr qu'il y en a plus, mais ils sont habitués.

Je veux dire, s'il y a un camion qui me dérange sur la rue Lois, moi, durant la soirée,
850 bien, ça va me déranger plus que le résidant qui est sur Saint-Joseph parce que lui est peut-être habitué d'entendre le camion. Mais pas moi. Sur la rue Lois, je ne suis pas habitué. Puis sur la rue Laramée, non plus, ils ne sont pas habitués d'entendre ça. Ce n'est pas vraiment le talus qui va faire la différence. C'est le boulevard. Le boulevard va faire un ghetto mais le talus va seulement qu'aider les résidants. C'est à ces résidants-là qu'il faut penser, qu'ils n'ont pas
855 aucune mesure pour atténuer le bruit. C'est injuste pour eux.

LE PRÉSIDENT :

860 Et, l'hypothèse d'un tunnel pour passer sous la route?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

865 En tant que mère, je suis très préoccupée, à cause des viols, des tunnels en dessous de la terre. On a eu des incidents tout près de l'école de l'île, on a un tunnel qui traverse en dessous de la 50. Ça m'inquiète. Oui, ça m'inquiète beaucoup pour les viols, pour la sécurité à ce niveau-là, pour les jeunes filles.

870 Moi, personnellement, là, je ne prends pas le chapeau du Comité des résidants parce qu'il faudrait que j'en discute avec eux autres mais, personnellement, moi, je verrais plus une passerelle par-dessus qu'en dessous. Je pense que c'est triste mais, là, je parle plus en tant que mère qu'en tant que présidente du Comité des résidants. Ça m'inquiète beaucoup les tunnels en dessous de la terre, même s'ils sont éclairés, même s'il y a une surveillance. Ça m'inquiète beaucoup versus une passerelle par-dessus.

875 Moi, je trouve que c'est dommage pour les personnes qui sont handicapées. Il faudrait peut-être avoir les deux.

LE PRÉSIDENT :

880 Le risque ne devient plus rien qu'un risque de camions mais un risque d'humains à d'autres niveaux.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

885 C'est ça. Il faut chercher à être gagnant partout. Ce n'est pas facile.

LE PRÉSIDENT :

890 Notre temps est pris. Merci beaucoup de votre mémoire. Est-ce qu'il y a d'autre chose que vous vouliez dire, qui vous semble essentiel et que vous auriez oublié?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

895 Ça sera pour demain.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

900 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

905 Alors, j'invite monsieur Stéphane Renaud, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Renaud!

M. STÉPHANE RENAUD :

910 Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

915 Alors, vous nous avez déposé un mémoire. Là, vous nous renvoyez une version plus à jour, c'est bien correct.

M. STÉPHANE RENAUD :

920 Oui.

LE PRÉSIDENT :

925 Alors, on a ensemble un petit bout de temps. Donc, vous allez me résumer l'essentiel. Parce que si vous me lisez ça mot à mot, on va être à 11 h 30 et on va être encore ensemble. Alors, nous avons parcouru l'essentiel de votre mémoire. Il y a des changements mais ça ne doit pas changer du tout au tout.

M. STÉPHANE RENAUD :

930 C'est presque mineur.

LE PRÉSIDENT :

935 Bon, dites-moi l'essentiel de ce que vous voulez me dire en quelques minutes, puis après ça, on continuera l'échange.

M. STÉPHANE RENAUD :

940 D'accord. Comme je sais qu'on a un petit peu plus de temps que dix minutes, je pourrais tout de suite observer que les bras dans le parc de la Gatineau ont disparu, les sorties pour aller vers le stationnement de la CCN.

LE PRÉSIDENT :

945 Ça ne veut pas dire que ça a disparu. Ça, c'est à un certain état du projet. Correct?

M. STÉPHANE RENAUD :

950 O.K. O.K. C'est parce que...

LE PRÉSIDENT :

955 Non, non. Le promoteur ne nous a pas dit qu'il avait changé son projet.

M. STÉPHANE RENAUD :

960 Bien, moi, je sais qu'en ce moment, je me disais que c'est sûr que ça c'est un *short cut* que je vais prendre en bicyclette ou à pied, parce que je me demande si ça va être interdit de passage, s'il va y avoir des trottoirs, parce que c'est très pratique pour aller dans les centres d'achats.

965 À quelque part, il n'y a rien, même si tu mettrais des interdictions, des pancartes, il y a du monde qui vont le faire quand même. Puis je me demandais... je vous avais souligné que c'était la GRC qui est habituellement responsable du Parc. Est-ce que vous avez eu des informations...

LE PRÉSIDENT :

970 Non. Là, on n'est plus dans la période de questions. Là, vous me dites vos opinions.

M. STÉPHANE RENAUD :

975 O.K.

LE PRÉSIDENT :

Correct?

980 **M. STÉPHANE RENAUD :**

C'est bon. Non, mais je pensais que c'était... Moi, je m'inquiétais encore beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

985 Non, non. Non, non. Vous avez le droit de vous inquiéter mais vous ne pouvez pas me poser de question. C'est correct? Dites-moi ce que vous pensez du projet, correct?

M. STÉPHANE RENAUD :

990 O.K. Bien, moi, j'ai mon résumé, là, que je peux...

LE PRÉSIDENT :

995 Bien, résumez-moi votre résumé.

M. STÉPHANE RENAUD :

1000 Bien, moi, j'étais venu observer la Commission du BAPE, c'était pour me faire une idée
personnelle du fonctionnement. Puis, bien, je vais laisser passer ce petit commentaire-là. Bien,
moi, je dis que d'après mon témoignage, vous sortez les mains propres, tu sais, vous êtes
une bonne Commission.

LE PRÉSIDENT :

1005 Arrêtez donc! Vous pensez ça? Parce qu'à un moment donné, vous ne pensiez pas ça.
Vous aviez peur qu'on ait...

M. STÉPHANE RENAUD :

1010 Oui, c'est ça. Vous avez senti que j'avais des fois des espèces d'accusations cachées
dans mes questions.

LE PRÉSIDENT :

1015 Oui. Oui, oui.

M. STÉPHANE RENAUD :

1020 Puis, c'est ça. Parce que moi, j'avais eu une espèce de psychose à cause de, il y avait
trop de détails silencieux qui ne sortaient pas dans la Commission au fur et à mesure des jours.
Bon, bien, c'est ça. On s'est entendu un peu là-dessus.

1025 Bien, c'est la première fois que je me trouve devant quelqu'un qui a de l'air à me prendre
un peu au sérieux, aussi.

LE PRÉSIDENT :

1030 Ça ne veut pas dire qu'on se prend au tragique.

M. STÉPHANE RENAUD :

Non. J'espère que mon rapport, il ne sera pas là...

1035 **LE PRÉSIDENT :**

Tabletté.

M. STÉPHANE RENAUD :

1040 Exactement. À cause de mon attitude que je pourrais avoir.

LE PRÉSIDENT :

1045 Ça, ne vous en faites pas pour ça.

M. STÉPHANE RENAUD :

1050 O.K. Bien, c'est ça, là, parce que dans mon rapport, en gros, je suis très gentil mais là, je vais me trouver bien méchant à partir d'ici.

LE PRÉSIDENT :

1055 Allez-y. N'ayez pas peur. Soyez méchant.

M. STÉPHANE RENAUD :

1060 Oui. Bien, à un moment donné, j'ai été à une autre commission, puis il n'y avait pas eu de circonstances pour que les handicapés puissent avoir accès.

LE PRÉSIDENT :

 C'est une autre commission, ça.

1065 **M. STÉPHANE RENAUD :**

 C'est ça. Bien, si je me sens méchant face à vous, parce que c'est sûr que vous aviez eu beaucoup de travail, puis peut-être que...

1070 **LE PRÉSIDENT :**

 Ce n'est pas grave, ça. Dites ce qui vous inquiète. Ce n'est pas grave ça. On vivra avec le reste, nous autres, après.

1075 **M. STÉPHANE RENAUD :**

 Mais une chose qui m'inquiète en ce moment, c'est le fait que, en fin de compte, à quelque part, moi, je trouve que l'axe McConnell, ils l'ont déjà commencé officiellement. Parce qu'ils ont fait un viaduc au niveau du chemin de fer...

1080

LE PRÉSIDENT :

 Oui.

1085 **M. STÉPHANE RENAUD :**

... puis ils ont dynamité déjà dans le terrain, là, une bonne partie là. Puis, moi, je trouve que l'esprit de la loi du BAPE n'a pas été respecté face à cette problématique-là.

1090 **LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas la loi du BAPE, c'est la *Loi de l'évaluation et de l'examen des impacts*.

1095 **M. STÉPHANE RENAUD :**

C'est ça. Puis dans l'annexe que...

LE PRÉSIDENT :

1100 Que vous avez déposée?

M. STÉPHANE RENAUD :

1105 C'est ça, bien, moi, je suis pas mal curieux, là. Quand ce genre de circonstances-là arrivent, c'est à qui qu'on se plaint? À la Cour supérieure? Tu sais, comme si vous... moi, je vous dis, il y a du monde qui ne vous ont pas respecté, est-ce que c'est vous qui faites une plainte ou si c'est moi qui dois le faire? Parce que vous, vous êtes juste quelqu'un qui n'a pas de pouvoir, qui fait juste émettre des commentaires.

1110 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

1115 **M. STÉPHANE RENAUD :**

C'est quoi qui se passe dans ce temps-là? C'était ça ma question, en gros, à soir. Parce que, moi, je trouve que dans les rapports que j'ai trouvés, le Ministère a l'intention de faire un six voies, puis, moi, j'ai mesuré la distance entre les pylônes, tu vois qu'il y a de la place pour un six voies en dessous. Mais, tu sais, c'est comme...

1120

LE PRÉSIDENT :

1125 Donc, vous ne croyez pas le Ministère, vous. Quand le Ministère dit qu'il veut faire un quatre voies, vous pensez qu'en réalité, le Ministère veut faire un six voies?

M. STÉPHANE RENAUD :

1130 Bien, oui. Tu sais, ça a été mentionné dans des rapports que j'ai consultés.

LE PRÉSIDENT :

Oui?

1135 **M. STÉPHANE RENAUD :**

1140 Puis, voyons... bien, c'est ça, là. Moi, j'attends votre réponse. Est-ce que c'est déjà arrivé dans des commissions du BAPE, que des BAPE ont présidées, que le promoteur avait déjà entrepris des travaux?

LE PRÉSIDENT :

Vous voulez savoir pour le viaduc?

1145 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Non. Oui?

LE PRÉSIDENT :

1150 Parce que le viaduc, il a déjà été autorisé.

M. STÉPHANE RENAUD :

1155 O.K. Moi, j'ai pas vu dans l'Internet, nulle part.

LE PRÉSIDENT :

1160 Il y a eu une autorisation qui a été donnée.

M. STÉPHANE RENAUD :

O.K. Parce que je n'ai pas trouvé rien.

1165 **LE PRÉSIDENT :**

Parce qu'il n'était pas soumis directement au projet qu'on étudie. Donc, le promoteur l'a fait mais il a eu une autorisation pour celui-là.

1170 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Puis il avait eu l'autorisation d'empiéter sur le terrain de la CCN, aussi?

1175 **LE PRÉSIDENT :**

Là, je ne le sais pas. Il faudrait que ce soit vérifié. Je ne connais pas tout le reste, là. J'imagine que s'il aempiété sur le territoire de la CCN, ils ont dû le savoir, puis ils ont dû défendre leurs intérêts.

1180 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Qui ça?

1185 **LE PRÉSIDENT :**

La CCN. J'imagine.

M. STÉPHANE RENAUD :

1190 Bien, moi, je fais juste vous dire, eux autres, ils ont aucun intérêt à défendre. Ils veulent la faire, l'axe McConnellXLaramée. Puis là, comme s'ils ont juste remis du *gravat*, ça va être facile à enlever, il n'y a pas rien à faire dynamiter. C'est ça la difficulté de faire un réseau souterrain.

1195 En tout cas, moi, ma suggestion, c'était carrément de faire une métropolitaine, parce que...

LE PRÉSIDENT :

1200 Donc, un boulevard élevé.

M. STÉPHANE RENAUD :

Exact.

1205

LE PRÉSIDENT :

À partir de la rue Labelle jusqu'au boulevard Saint-Joseph, boulevard des Fées.

1210 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Avant le ruisseau de la Brasserie, déjà entreprendre une rampe. C'est pour ça que, moi, je trouvais que ce qu'ils ont entrepris comme travaux, ça affaiblit un peu mon projet. Puis, moi, je ferais une métropolitaine qui ferait en sorte que... puis plus haut que la métropolitaine qu'il y a à Montréal aussi, pour pas faire une espèce d'ombrage trop écrasant, puis là ça ferait en sorte que ça respecterait les citoyens, parce que... puis aussi, je suggérerais de faire peut-être des nouveaux types de panneaux antison, puis faire une dynamique devant qui ferait en sorte que la pollution serait dissoute dans l'espace. Puis qu'au niveau du son, ça serait...

1220 Moi, j'ai été faire le test, j'ai été là en dessous de l'autoroute, puis c'est effrayant comment que le son peut être diminué. Ça serait là une solution globale à tous ces problèmes-là.

1225 Pour ce qui est du reste, dans le parc de la Gatineau, moi, j'ai aucun commentaire à dire parce que, moi, ce que je vois au niveau social à court terme, c'est que d'ici 50, 75 ans, il n'y en aura plus de pollution, ça ne sera plus vraiment une préoccupation, la pollution. Comme ça, ça serait important...

LE PRÉSIDENT :

1230 Vous êtes optimiste là-dessus, vous.

M. STÉPHANE RENAUD :

1235 Oui, oui, pas juste optimiste, aussi réaliste, au niveau technique. Comme ça, moi, je trouve que faire ce type de travaux-là de ce temps-ci, pour les humains, dans un secteur aussi dense, ça serait justifiable.

1240 Moi, ma solution aussi, c'est au niveau environnemental aussi, de faire des métropolitaines. Mais là, socialement, ça serait peut-être trop coûteux, de ce temps-ci. Mais ça serait peut-être un modèle pour le futur, pour que les animaux puissent circuler par en dessous, sans qu'il y ait de barrière.

1245 Mais, c'est ça. Moi, je trouve que... vous n'avez pas la... il faudrait que je m'informe à la Cour supérieure. Vous êtes mandaté par la Cour supérieure?

LE PRÉSIDENT :

1250 Non, non. Nous autres, on est mandaté par le ministère de l'Environnement.

M. STÉPHANE RENAUD :

1255 O.K.

LE PRÉSIDENT :

1260 Par le ministre de l'Environnement qui nous donne mandat de tenir audiences. Nous, la seule autorité que nous avons, nous autres, là, c'est de tenir audiences sur le présent projet.

M. STÉPHANE RENAUD :

1265 C'est ça. J'avais dû mal comprendre.

LE PRÉSIDENT :

1270 Si c'est un autre projet, c'est une autre Commission qui siège. Nous autres, on est formé juste pour ça.

M. STÉPHANE RENAUD :

O.K. J'avais mal compris...

LE PRÉSIDENT :

1275 Mais, ce n'est pas grave.

M. STÉPHANE RENAUD :

1280 ... pendant votre première soirée.

LE PRÉSIDENT :

1285 Oui. J'avais expliqué ça mais ça fait beaucoup d'informations en même temps, puis on ne les retient pas toujours d'un seul coup.

M. STÉPHANE RENAUD :

1290 O.K. Donc, dans un sens, à quelque part, moi, je parle au niveau virtuel, tu sais, c'est comme quand tu construis un *shack* dans ta cour et tu dépasses d'un pouce ta clôture, ils t'envoient une armée d'avocats pour te le faire...

LE PRÉSIDENT :

1295 Oui, oui, oui. Tout à fait.

M. STÉPHANE RENAUD :

1300 Puis moi, je fais juste te dire, ils l'ont fait, puis si vous voyiez les graffiti, moi, j'appelle ça la dynamique sociale, tu vois que les gens qui ont marqué des messages, il n'y a pas de graffiti qui empiètent un sur l'autre, puis c'est en discipline que ça a été fait, puis s'ils se sont attaqués à ça, c'est parce qu'au niveau social, sûrement les jeunes, ils ne comprenaient absolument pas ce genre de travaux-là par rapport à la situation sociale actuelle.

1305 **LE PRÉSIDENT :**

C'est souvent très compliqué, puis parfois les gens ne comprennent pas. J'ai eu une note qui m'est arrivée tantôt me disant que le viaduc, lui, il a été autorisé.

1310 **M. STÉPHANE RENAUD :**

O.K.

1315 **LE PRÉSIDENT :**

Correct?

M. STÉPHANE RENAUD :

1320 Bien, savez-vous ça vient d'où, c'est accessible? Est-ce que c'est la Ville de Hull qui a donné le permis...

LE PRÉSIDENT :

1325 Non.

M. STÉPHANE RENAUD :

1330

... ou le Ministère?

LE PRÉSIDENT :

1335

C'est le Ministère, certainement, le ministère de l'Environnement. Si vous allez voir le responsable du ministère de l'Environnement à l'arrière, ce soir, il pourra vous donner des informations là-dessus.

M. STÉPHANE RENAUD :

1340

Bien, moi, je doute pas que vous avez cette information-là...

LE PRÉSIDENT :

1345

C'est correct.

M. STÉPHANE RENAUD :

1350

... puis que c'est véridique. C'est juste que moi...

LE PRÉSIDENT :

1355

Alors, pour le projet qui est sous examen, ce qui va arriver, c'est ceci. C'est que notre Commission, quand elle va avoir fini ses travaux, elle va produire un rapport, dans lequel elle va faire des recommandations, correct? Et le ministre de l'Environnement, lui, il va avoir un autre rapport de son Ministère, qu'avec les deux rapports, il va décider de certaines orientations et il va s'en aller au Conseil des ministres. Et c'est le Conseil des ministres qui va décider du projet. Puis peut-être que le rapport du BAPE va être bien bon, puis que ça va être bien clair, puis que le ministre va dire: **Ils ont raison+*, puis peut-être qu'il ne sera pas bon, puis que le ministre va dire: **Je fais d'autre chose.+* C'est sa décision. Nous autres, on n'a pas de décision là-dessus.

1360

M. STÉPHANE RENAUD :

1365

C'est ça. Bien, moi, j'ai comme une dernière chose à souligner. Je réinsiste quand même un peu. On sait jamais qu'est-ce qui va se passer dans le futur. Moi, les histoires de billets de contravention, si on fait des petits: pas de trottoirs, puis bien tassés, puis la police ne pourra pas se mettre sur le côté ou quoi, qui est responsable au niveau judiciaire de ce secteur-là? C'est sûr que ça va arriver *full pin* en dedans, dans le quartier.

1370

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1375 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Moi, je suis sûr qu'il va tout le temps y avoir des délinquants de quelque façon que ce soit, comme je pourrais m'inclure, qui va prendre ça comme *short cut*. Comme ça, ils ont intérêt, la CCN, de donner ce territoire-là à la municipalité.

1380

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1385 **M. STÉPHANE RENAUD :**

Pour que la municipalité, qu'on ait un pouvoir sur la municipalité, qu'on puisse leur exiger de mettre des trottoirs. Puis des trottoirs pour le pont, le viaduc.

1390 **LE PRÉSIDENT :**

Ça marche.

M. STÉPHANE RENAUD :

1395

Si vous avez des questions.

LE PRÉSIDENT :

1400 Avez-vous des questions, mon collègue? Non. La chose la plus importante que vous voulez recommander à la Commission sur tout le projet, c'est quoi?

M. STÉPHANE RENAUD :

1405

Bien, c'était de faire une métropolitaine avec ça. Parce que à partir de Saint-Raymond, tu descends une côte. Là, s'il pogne la rampe sur son élan, il va être déjà sur une bonne hauteur. Tout le trafic va aller... il n'y aura pas de bruit des camions à cause qu'il n'y a pas de carrefour giratoire, d'accélération, *désaccélération*. Ça va donner une dynamique rapide dans le trafic parce qu'il va y avoir énormément de trafic, puis le fait que ce soit rapide, tu n'es pas obligé de remonter à un six voies, tu vas pouvoir rester à un quatre voies pour les 50 prochaines années.

1410

LE PRÉSIDENT :

1415 Merci. C'est gentil à vous d'être venu.

M. STÉPHANE RENAUD :

1420 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Bonne chance!

Alors, pause café pendant quinze minutes et on se retrouve tout de suite après. Merci.

1425
(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1430 **LE PRÉSIDENT :**

J'inviterais maintenant monsieur Gilbert Troutet et monsieur René Campeau, s'il vous plaît. Bonsoir, messieurs!

1435 **M. RENÉ CAMPEAU :**

Bonsoir!

M. GILBERT TROUTET :

1440 Bonsoir, monsieur le président, monsieur, madame les commissaires! Je voudrais d'abord nous présenter. Nous sommes un groupe de citoyens de Hull et Aylmer. Moi, j'habite dans Val-Tétreault, dans le sud de Hull. Je n'ai pas d'intérêt particulier. L'axe LaraméeXMcConnell ne passe pas dans ma cour mais si je suis ici, c'est parce que je considère qu'il passe dans la cour à tout le monde. Mon collègue, René Campeau, est un ancien résidant de Wrightville. Il habite maintenant à Aylmer.

1445 Ce qu'on voudrait faire, on va procéder en deux temps. Nous voudrions surtout vous présenter nos inquiétudes par rapport à ce projet-là. Surtout au plan social et environnemental.

1450 J'aimerais commencer peut-être comme dans le *Reader's Digest*. Il y a une page qu'on lit, en commençant par la fin. J'aimerais peut-être commencer par la fin, par rapport au mémoire que nous avons présenté, dans le sens où dans la deuxième partie de notre texte, on s'est penché beaucoup sur les origines du projet et la justification du projet.

1455 Le ministère des Transports du Québec justifie beaucoup le parachèvement de l'axe McConnellXLaramée par la nécessité d'ajouter un lien est-ouest entre Aylmer et Gatineau et qui

traverserait Hull pour soulager surtout les deux axes existants que sont le boulevard Taché et le boulevard Saint-Raymond.

1460

À notre avis, s'il y a un problème de transport dans l'Outaouais, je ne vous apprendrai rien, il est surtout nord-sud et il est surtout un problème d'heures de pointe. Tout le monde s'en va dans la même direction, le matin, et tout le monde s'en revient dans la même direction, le soir.

1465

L'autre problème qu'on peut constater dans l'Outaouais, c'est un problème d'étalement urbain qui se manifeste beaucoup maintenant dans la direction de Aylmer, dans l'ouest de Hull, où on occupe tout ce qu'on peut occuper comme terrain et, ensuite, on découvre qu'on a un problème de transport.

1470

Le problème aussi, c'est l'absence de ponts interprovinciaux, de lien interprovincial à la hauteur d'Aylmer et à la hauteur de Gatineau, ce qui fait que la plupart des gens d'Aylmer ou des gens de Gatineau doivent venir à Hull pour aller travailler ou à Hull, ou à Ottawa. Alors, voilà pour ce qui est de la justification du projet.

1475

J'aimerais revenir aussi peut-être rapidement sur le concept d'autoroute urbaine. C'est un concept qui date des années 60 et qu'on n'a pas remis en question depuis dans l'Outaouais. Mais je dois cependant vous dire que – et puis ce n'est certainement pas nouveau pour vous qui connaissez ces questions-là – Décarie, à Montréal, on sait que c'est un très mauvais exemple. Heureusement, c'est un projet qu'on a éliminé tout de suite, dans ce cas-ci. L'Autoroute Ville-Marie traverse Montréal, elle a été réalisée dans les années 70. On a fait ce qu'on a pu pour l'améliorer mais il reste qu'elle a fait beaucoup de dégâts dans le tissu urbain, elle a divisé beaucoup cette partie de la Ville de Montréal. À Toronto, aujourd'hui, au moment où on se parle, on est en train de détruire un tronçon d'autoroute urbaine.

1485

En Angleterre, on a une étude qui date de 1997, a constaté – et ce n'est pas la seule qui existe – que plus vous créez des axes routiers, plus vous générez de la circulation. Alors, à moyen terme, on a l'impression de régler un problème; en fait, on ne fait que le perpétuer à plus long terme.

1490

À Boston, on est en train de remplacer une autoroute urbaine par une voie souterraine, qui a coûté très cher et, pourtant, Boston est une des capitales de l'automobile.

1495

À Vancouver, on a décidé en 1996 de privilégier à tout prix le transport en commun, parce qu'on s'est rendu compte que la circulation en ville était devenue difficile. Alors, plutôt que de créer de nouveaux axes routiers, on a décidé de prendre d'autres moyens. Alors, voilà pour les expériences qui se passent ailleurs.

1500

Je vais passer rapidement sur le problème des gaz à effet de serre. On sait que nos émissions de gaz à effet de serre auront augmenté de 35 % en 2010 par rapport à nos

engagements pris à Kyoto. Construire des autoroutes urbaines et favoriser l'étalement urbain, c'est aller, à notre avis, à contresens de ce qu'on devrait faire aujourd'hui.

1505 Une étude du gouvernement du Québec récente, qui impliquait d'ailleurs et le ministère des Transports et celui de l'Environnement, février 2000, indique que les vrais coupables en matière de transport personnel sont: 1) l'aménagement urbain qui exige toujours plus d'autoroutes et de ponts, lesquels accentuent le problème qu'ils sont censés régler; et, 2), une préférence marquée pour l'automobile.

1510 Donc, à notre avis, il s'agirait beaucoup plus de réurbaniser les centre-villes plutôt que de continuer à favoriser un étalement urbain débridé, comme ce qu'on observe pour le moment dans l'Outaouais.

1515 Le même rapport du gouvernement du Québec insiste aussi sur le fait que ces contraintes devraient aller de paire avec un développement sans précédent des moyens de transport, avec des moyens qui existent au Québec. Le Québec est un excellent constructeur de transport léger et on dirait qu'il est le dernier utilisateur. Alors, voilà pour le dernier chapitre par lequel je voulais commencer.

1520 Maintenant, je voudrais faire des commentaires sur, un, le tracé proposé pour la traversée du parc de la Gatineau, mon collègue parlera ensuite de la traversée de la partie urbaine de la ville.

1525 Pour ce qui est du tracé 1, nous considérons qu'il peut paraître le plus économique en termes financiers mais nous croyons que c'est probablement le plus coûteux en termes environnementaux, surtout parce qu'il détruit des espaces de conservation comme les boisés et la prucheraie.

1530 Le tracé 3 a surtout l'inconvénient d'empiéter sur l'ancien dépotoir avec les risques de pollution que cela pourrait occasionner. D'ailleurs, à ce sujet-là, la CCN s'était proposée au cours des années 90 de décontaminer ce site-là. Je pense que rien n'a été fait depuis. Je ne sais pas si la CCN est ici mais je serais curieux de savoir c'est quoi leurs intentions par rapport à l'avenir de cet espace-là, à part le fait d'en faire un stationnement.

1535 Le tracé 2 traverse un milieu humide et très sensible et nous, on pense que ce tracé-là, l'impact devrait être mieux documenté, de même d'ailleurs que les mesures d'atténuation.

1540 Nous sommes étonnés qu'en vertu de la Politique fédérale sur les milieux humides, que Pêches et Océans n'ait pas été impliqué. À notre connaissance, il n'y a pas eu d'étude approfondie sur l'impact des milieux humides par Pêches et Océans Canada qui est responsable de l'application de la loi fédérale sur les milieux humides.

Maintenant, les bretelles de raccordement. Nous avons été très étonnés que la CCN prévoie des bretelles de raccordement, en particulier à la promenade du parc de la Gatineau.

1545 Très étonnés parce que si l'on se base sur les documents de la CCN elle-même, de 1992, 93, qui avaient été produits à la suite de consultations élargies avec les associations, les municipalités, les citoyens, la CCN constatait déjà à ce moment-là que cette partie du parc commençait à souffrir de fractionnement.

1550 Il y a des routes déjà. On a construit ensuite le boulevard Saint-Raymond. Ensuite, il y a des liens électriques qui passent par là. Et la CCN nous avait dit, à ce moment-là: **On ne touche plus à ça. On va essayer de protéger tout ce qu'on peut protéger, en particulier les milieux sensibles et d'éviter de minimiser l'accès à la circulation automobile.** On a l'impression que la CCN nous réclame maintenant le contraire.

1555 La bretelle nord qui fait plus d'un kilomètre de long – ça a déjà été souligné, je pense, devant le BAPE ici – la bretelle nord serait inutilisée pendant six mois de l'année. Alors, à quoi bon?

1560 La bretelle sud, on se demande s'il s'agit, à ce moment-là, d'accès au parc ou s'il ne s'agit pas plutôt d'une voie de délestage vers le boulevard Taché, encore une fois un aspect contradictoire, puisque le boulevard Taché est une voie qu'on veut soulager avec McConnellXLaramée.

1565 J'aimerais cependant indiquer que pour ce qui est de l'accès au parc, il existe des alternatives bien réelles. D'une part, l'accès principal au parc où se trouve le centre d'accueil est à Old Chelsea. On y accède en 10 minutes à partir du centre-ville, par l'Autoroute numéro 5. L'accès principal au parc demeure quand même l'accès boulevard Taché. C'est l'entrée symbolique et officielle du parc.

1570 Une suggestion peut-être s'il s'agissait d'ajouter un accès supplémentaire, qui aurait beaucoup moins d'impact que les bretelles qui sont prévues ici, il y aurait peut-être la possibilité d'ajouter une courte bretelle d'accès sur le boulevard Saint-Raymond. Comme il y en a une déjà qui sort en direction de l'ouest, il pourrait y en avoir une en provenance de l'est, qui permettrait
1575 aux gens qui empruntent Saint-Raymond vers l'ouest d'embarquer directement sur le parc de la Gatineau.

De la même manière, nous ne sommes pas non plus très favorables, pour les mêmes raisons, au raccordement de l'axe à la promenade du Lac des Fées parce qu'on a l'impression
1580 que la promenade du Lac des Fées serait utilisée comme une autre voie de délestage. Encore une fois, le problème de circulation qu'on veut régler, il n'est pas nord-sud, il est est-ouest.

Alors, c'est ce que j'avais à dire pour la question des tracés et des bretelles. Je vais demander maintenant à mon collègue, René Campeau, de vous parler de la traversée du
1585 quartier et du transport lourd en particulier.

M. RENÉ CAMPEAU :

1590 Merci. Comme vous pouvez voir, nous, on voit le projet, c'est-à-dire ce tronçon-là qu'on
veut construire présentement, comme ayant vraiment deux volets: un, c'est une partie non
urbaine qui va se construire dans ce qui est maintenant le parc de la Gatineau et la promenade
du Lac des Fées; et, l'autre, il y a la section urbaine. Je vais plutôt me pencher, moi, sur la
partie urbaine qui va se situer entre l'Autoroute numéro 5 et la partie est de la promenade du Lac
des Fées.

1595 Je pense que Gilbert l'a mentionné tantôt, mais je pense que d'avoir abandonné l'idée
d'une voie encaissée, je crois que c'est une très sage et très bonne décision, et j'aimerais dire
bravo au promoteur du projet de l'avoir abandonnée de façon définitive.

1600 Tout de même, si on regarde le projet en milieu urbain, qui a quoi, une longueur d'à
peu près 1,2 kilomètre, sur la moitié de cette distance-là, on l'a mesuré en s'en venant tantôt,
sur 600 mètres, on propose de construire trois carrefours giratoires et une série de traverses
pour piétons. Alors, c'est beaucoup de stock dans très peu d'espace. Et on prévoit même, à
quelques pieds de là, un autre carrefour giratoire au coin de Saint-Joseph et Montcalm. Alors,
1605 ça commence à faire énormément de points où les véhicules devront ralentir, repartir, etc., etc.

Bon, les carrefours giratoires, il y en a un au coin de Laramée, un au coin de
Demontigny, un au coin de Labelle et j'ai mentionné celui au coin de la rue Montcalm. Alors,
tout ça, ça va créer, je pense, quand même, un stock physique qui posera problème et qui va
1610 perturber la vie de quartier. Ça, il n'y a pas à en sortir. Puis si le transport lourd s'ajoute à ce
phénomène-là, je pense que la barrière physique va devenir également une barrière
psychologique.

Tantôt, je pense qu'il y avait la présidente ou la représentante d'un comité du secteur qui
1615 parlait de ghetto. C'est exactement à ça que je fais allusion ici. Quand on parle d'une barrière
psychologique, c'est quelque chose que les gens n'osent pas franchir pour toutes sortes de
raisons.

Alors, il y a beaucoup d'exemples dans la région ici de routes de ce genre-là qui ont
1620 vraiment démolé le tissu urbain ou le tissu social entre diverses communautés. Si on regarde
dans l'île de Hull avec la construction du boulevard Maisonneuve et du boulevard Saint-Laurent,
on a vraiment parcelé, si on veut, l'île de Hull en secteurs qui, autrefois, étaient relativement
homogènes et où il y avait une interaction sociale assez poussée. Maintenant, ce sont des
secteurs ou des sections de l'île de Hull où les gens fraient très peu les uns avec les autres.
1625 Alors, les institutions qui avaient tendance à les unir, ont tendance à se désintégrer dans cette
foulée-là.

Il y en a eu également à Ottawa, parce que j'ai habité à Ottawa avant d'habiter le
1630 Québec. Du côté de la basse-ville à Ottawa, on a construit l'artère Saint-Patrick qui a divisé
vraiment la basse-ville en deux: un secteur est et un secteur ouest. Et, là encore, vraiment le
tissu urbain a été complètement désintégré par la construction de cette route-là où il y a un

transport lourd qui est véhiculé sur King-Edward. Il y a également eu la nouvelle rue Saint-Patrick qui allait dans l'autre sens et qui a également encore divisé la basse-ville en deux autres sections.

1635

Alors, c'est toujours dire que toutes ces questions-là, je crois, de transport lourd, ont un impact sur le tissu social. Il y a aussi l'impact au niveau de la pollution par le bruit. Je sais que tantôt, vous avez mentionné la question des talus, mais je ne crois pas que ça règle la question de pollution par le bruit. Il y a plusieurs facteurs qui vont jouer dans la pollution par le bruit. Dans le cas du transport lourd, il y a la décompression et la compression des moteurs lorsqu'on arrive aux carrefours giratoires, aux traverses pour piétons. Alors, les véhicules ralentissent et reprennent de la vitesse. Alors, ça, c'est une cause de pollution.

1640

Une autre cause de pollution, c'est que plus le véhicule est lourd, plus il est bruyant sur la chaussée. Plus les pneus sont larges, plus le véhicule est bruyant. Et, plus on va vite, plus c'est bruyant.

1645

Donc, il y a plusieurs facteurs qui font que la pollution par le bruit est quand même un phénomène exponentiel à ce niveau-là.

1650

J'aimerais vous faire remarquer également que si on se fie aux habitudes des conducteurs sur les boulevards à Hull, on parle du boulevard Maisonneuve, du boulevard Saint-Laurent, du boulevard Saint-Raymond, du chemin de la Montagne, du chemin d'Aylmer où il y a des limites de vitesse. Moi, je roule là-dessus souvent, il y a à peu près personne, moi compris, qui respecte les limites de vitesse. Là où c'est 50, tout le monde fait 70; là où c'est 70, tout le monde fait 90. Et, si on se promène sur la partie déjà construite du boulevard McConnell/Laramée, là où il y a une vitesse de 90 de permise, les gens filent à 110 et plus sur l'autoroute. Donc, ça pose un problème. Il n'y a personne qui respecte la vitesse permise. C'est donc dire que la pollution par le bruit est fonction également de la vitesse des véhicules.

1655

1660

Je ne parlerai pas de la pollution de l'air parce que je pense qu'on est tous conscient des émanations des résidus de carburant, surtout dans le cas du mazout ou du diesel.

Nous avons fait une série de recommandations dans notre rapport. Il y en a neuf au total. Pour commencer, sur la traverse du parc de la Gatineau, on avait quand même peut-être certains principes qui sous-tendaient nos recommandations. D'une part, on visait à minimiser autant que possible l'impact du projet dans ce secteur du parc de la Gatineau en protégeant, d'une part, les zones sensibles; d'autre part, en évitant de le morceler davantage; et, troisièmement, en y limitant la circulation automobile.

1665

1670

Donc, notre première recommandation vise le choix du tracé. Notre point de vue, c'est que si c'était les seuls trois tracés possibles, le pis-aller pour nous serait le tracé numéro 2, c'est-à-dire celui qui cause le moins de problèmes à la condition qu'on y consacre encore des études environnementales, parce qu'on n'est pas certain que ce tracé-là a bénéficié des études qu'il mérite, afin de minimiser les impacts sur le milieu.

1675

1680 D'autre part, on a une deuxième recommandation qui vise la CCN au sujet du parc de stationnement qu'il a l'intention de construire sur l'emplacement de l'ancien dépotoir de la Ville de Hull. Alors, il y a un plan de la CCN qui proposait de renaturaliser ce dépotoir-là ou ce secteur-là et je pense que c'est peut-être ça qui devrait être mis de l'avant plutôt qu'un parc de stationnement.

1685 Également, la question des bretelles. Je pense que Gilbert Troutet, tantôt, a soulevé la question des bretelles. Nous recommandons ou nous souhaitons que la CCN abandonne ses projets de bretelles, et pour la promenade du Lac des Fées et pour la promenade du parc de la Gatineau.

1690 La question d'accès au parc, parce que ça semble être l'argument que la CCN utilise pour justifier tout au moins la bretelle nord dans la partie du parc qu'on appelle l'Accueil du parc, pour nous, ça va simplement engorger l'Accueil du parc de construire une bretelle supplémentaire à cet endroit-là. Nous proposons plutôt qu'il y ait une bretelle de construite à partir du boulevard Saint-Raymond et qui monterait directement sur le parc de la Gatineau.

1695 D'ailleurs, c'est un endroit où, du parc de la Gatineau, on peut accéder au boulevard Saint-Raymond. Il y a une sortie à cet endroit-là. Donc, nous, on propose qu'il y ait une bretelle qui permette d'accéder au parc également à cet endroit-là. Je crois que ça, ça pourrait permettre de décongestionner certaines rues de la Ville de Hull ou le boulevard Taché, parfois le boulevard Gamelin, où les gens passent pour accéder au parc de la Gatineau.

1700 Il y a également, bon, enfin, de minimiser les impacts de la voie, si elle doit être construite, dans le parc de la Gatineau, on voudrait réduire le terre-plein central afin de minimiser l'emprise de la route dans le parc de la Gatineau.

1705 Et, enfin, il y a eu des propositions de faites, divers aspects sur la vitesse permise pour la circulation dans le parc de la Gatineau, sur la partie du tronçon qui traverserait le parc de la Gatineau. Encore là, pour des raisons écologiques et autres, on recommande que la vitesse soit limitée à 60 kilomètres à l'heure.

1710 Au niveau de la traversée du quartier résidentiel, nos recommandations se fondent, bon, d'une part, on cherche à réduire les effets de la circulation sur la population du quartier, tant du point de vue de la vie communautaire que des inconvénients particuliers reliés à toutes les formes de pollution que cela va engendrer. Alors, on recommande de ne pas autoriser le transport lourd sur cette partie-là du tronçon. Et, on recommande d'aller de l'avant avec la proposition de limiter la vitesse sur cette partie-là du tronçon à 50 kilomètres à l'heure.

1715 Enfin, c'est peut-être la partie la plus importante de nos recommandations, c'est la neuvième, la dernière. On demande qu'il y ait un inventaire des espèces menacées, qu'une évaluation environnementale soit réalisée par Pêches et Océans – c'est un ministère fédéral –

1720 dans le cadre de la Politique fédérale de conservation des terres humides, parce que ça traverse quand même le parc de la Gatineau qui est une propriété du gouvernement fédéral.

Je pense que maintenant on est ouvert à vos questions.

M. GILBERT TROUTET :

1725 J'aimerais peut-être ajouter un point pour terminer, monsieur le président. D'une part, pour le bénéfice des gens qui sont là, je ne l'ai pas mentionné au début, mais nous sommes dix signataires de ce mémoire, donc des gens de Hull et d'Aylmer.

1730 Je voudrais aussi mentionner que par rapport à la première version du mémoire qu'on vous avait envoyé la semaine dernière, on a modifié un peu deux paragraphes et je veux simplement lire ce qu'on dit du tracé numéro 2 qui remplace le paragraphe en haut de la page 4:

1735 *Parmi les tracés proposés, le tracé 2 nous semble moins dommageable, mais il aurait tout de même un impact majeur sur cette partie du parc. Pour mieux en mesurer l'impact, des études environnementales complémentaires s'imposent. Elles devraient permettre, entre autres, d'identifier des variantes de tracé susceptibles de réduire au minimum l'impact du projet sur les milieux humides.*

1740

LE PRÉSIDENT :

1745 Merci, messieurs. Pour ma part, juste une petite question de cohérence par rapport à votre intervention. Vous dites que le vrai problème n'est pas un problème est-ouest mais un problème nord-sud. Or, vous déconseillez la construction de la bretelle au Lac des Fées, laquelle est un axe nord-sud.

M. RENÉ CAMPEAU :

1750 Non. Laquelle amènerait la circulation sur un axe est-ouest. S'il y a une bretelle là, la circulation va s'en aller sur le boulevard Taché qui, lui, est un axe est-ouest. Donc, ça ne règle pas la question.

LE PRÉSIDENT :

1755

Oui, mais si on prend le boulevard... les noms commencent à m'échapper, là. Alors, le projet prévu dans sa partie urbaine est qu'on tourne à droite, on rentre sur la promenade des Fées et, là, on s'en va carrément nord.

1760 **M. GILBERT TROUTET :**

Nord-sud.

LE PRÉSIDENT :

1765

Nord-sud. Sud-nord, oui.

M. GILBERT TROUTET :

1770

Disons que s'il y a un problème de circulation à régler, s'il y en a un, il est est-ouest. Et, ce qu'on dit, c'est que d'installer une bretelle de raccordement sur la promenade de la Gatineau au sud, ça vous envoie des gens sur le boulevard Taché. C'est contradictoire par rapport à l'objectif de soulager le boulevard Taché, puisque là, ça devient -- la promenade de la Gatineau devient un itinéraire de délestage, à ce moment-là.

1775

LE PRÉSIDENT :

Oui, sur la promenade de la Gatineau, ça, je n'ai pas de problème. C'est sur le problème de la promenade des Fées que je vous posais la question.

1780

M. GILBERT TROUTET :

C'est un peu le même problème. C'est qu'à ce moment-là, on envoie des gens au nord et au sud.

1785

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1790

M. RENÉ CAMPEAU :

Est-ce que je pourrais faire remarquer?

LE PRÉSIDENT :

1795

Allez-y, cher ami.

M. RENÉ CAMPEAU :

1800

Juste répondre un peu en partie. Moi, j'habite Aylmer et je considère que si on construit ce tronçon d'autoroute-là, au maximum, ça va peut-être me sauver cinq minutes, même pas, pour rentrer en ville. Écoutez, ça me prend à peu près douze minutes de chez moi à mon stationnement dans le centre-ville de Hull, parce que je travaille aux Terrasses la Chaudière. Donc, je ne pourrais pas épargner énormément de temps.

1805

LE PRÉSIDENT :

Et, vous passez par Taché?

1810 **M. RENÉ CAMPEAU :**

Je passe par Taché.

LE PRÉSIDENT :

1815

Tous les matins?

M. RENÉ CAMPEAU :

1820 Tous les matins. Et, le soir également.

LE PRÉSIDENT :

Et, vous entrez à l'heure de pointe?

1825

M. RENÉ CAMPEAU :

Oui. Et, je quitte à l'heure de pointe.

1830

LE PRÉSIDENT :

Et, vous faites ça en dix, douze minutes?

1835 **M. RENÉ CAMPEAU :**

À peu près, oui.

LE PRÉSIDENT :

1840

Et on parle d'encombrement?

M. RENÉ CAMPEAU :

1845

On parle d'encombrement, généralement, oui. Ça roule lentement sur Taché, principalement. Mais, ce n'est pas... moi, je trouve que, personnellement, je ne trouve pas que je vais en bénéficier comme résidant d'Aylmer pour rentrer plus rapidement à Hull. Ça, c'est un point quand même que je voulais vous souligner. Tout ce que ça va faire, je crois, ça va permettre l'étalement urbain vers Aylmer et, peut-être dans dix ans, tous les chemins seront aussi congestionnés qu'ils le sont maintenant, parce qu'on aura rempli l'espace qu'on aura créé pour faire circuler les voitures.

1850

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1855

J'aurais une question par rapport à la question des trains. Tantôt, vous avez comme abordé d'une façon un peu... vous avez parlé des trains. Pouvez-vous un peu plus élaborer par rapport à cet aspect-là?

M. GILBERT TROUTET :

1860

Bien, il y a un projet, par exemple, dans l'Outaouais, à Ottawa, de créer, de train léger. Il a été proposé d'inclure aussi Hull dans le circuit. Jusqu'à maintenant, jusqu'à maintenant, les responsables locaux ont décidé que ça ne les intéressait pas. Nous, on pense qu'il y a peut-être d'autres solutions à envisager.

1865

Une des recommandations, par exemple – et ça, ça vient du rapport du gouvernement du Québec de février 2000, Transport et Environnement – qui recommande de recourir à des solutions innovatrices, comme, par exemple, des trains légers. Je n'ai pas de projet très particulier en tête, sauf qu'il y en a quand même un à Ottawa qui pourrait associer, qui pourrait venir jusqu'à Hull. Jusqu'à maintenant, l'Outaouais a décidé qu'on n'est pas sûr si on va embarquer la-dedans.

1870

Les solutions existent. Ce rapport du gouvernement du Québec recommande, par exemple, d'aménager les habitations autant que possible, de faire de la concentration urbaine

1875 autour des voies de transport, mais pas le contraire. Parce que si vous construisez, il n'y a pas de limite. L'étalement urbain, on le sait, la seule façon pour les gens ensuite de se déplacer quand ils habitent à l'horizontale, partout sur tout le territoire, c'est la voiture individuelle avec les problèmes d'engorgement qu'on peut voir.

1880 Il faudrait, à notre avis, repenser le développement urbain et prendre ça en sens inverse. Et ne pas dire: **On construit d'abord, puis on règle les problèmes ensuite.** Mais on essaie d'intégrer le transport, les centres commerciaux, la vie professionnelle dans un concept urbain, qui ferait que les gens ne vont pas tous dans le même sens le matin, puis qu'ils ne sont pas obligés de revenir tous dans le même sens le soir. C'est le problème que tout le monde connaît des cités dortoirs. Je regrette, mais c'est de plus en plus le syndrome d'Aylmer.

1885

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

1890 Monsieur Campeau, si j'ai bien compris, vous habitez à Aylmer et vous utilisez votre voiture pour vous rendre au centre-ville de Hull.

M. RENÉ CAMPEAU :

Oui.

1895

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Qu'est-ce qui ferait qu'au lieu d'utiliser votre voiture, vous utiliseriez le transport en commun?

1900

M. RENÉ CAMPEAU :

Le transport en commun ne passe pas près de chez moi. L'arrêt le plus proche est à plus d'un kilomètre de mon lieu de résidence. Alors, c'est pour ça que je prends ma voiture.

1905

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Parce que sur Alexandre-Taché, il y a une voie réservée au transport?

1910

M. RENÉ CAMPEAU :

Non. Je voyage seul dans ma voiture. Donc, je ne prends pas de voie réservée.

1915 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

Non, mais les autobus qui circulent, il y a sûrement des autobus qui circulent sur la voie réservée. Est-ce qu'ils sont utilisés ces autobus-là?

1920 **M. RENÉ CAMPEAU :**

Écoutez, il y a un parc automobiles pour les gens qui utilisent l'autobus, à l'Hippodrome, je crois. Le parc est toujours plein de voitures quand je passe. Alors, j'imagine qu'il y a des gens qui utilisent effectivement ce service-là.

1925

Par contre, dans mon secteur à moi, une fois, j'ai eu une panne de voiture, j'ai dû prendre un autobus. Et même à l'heure de pointe, j'ai attendu une heure et cinq minutes pour qu'un autobus passe. Alors, disons que ce n'est pas un circuit qui est très utilisable de mon point de vue.

1930

LE PRÉSIDENT :

Vous avez attendu l'autobus une heure et cinq?

1935 **M. RENÉ CAMPEAU :**

C'est bien ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

1940

Plus, après ça, le temps de parcours.

M. RENÉ CAMPEAU :

1945

Le temps de rentrer. J'aimerais faire remarquer à ce sujet, quand même au sujet des voies est-ouest, les études qui nous ont amenés finalement à penser de construire l'autoroute McConnellXLaramée datent des années 60. À ce moment-là, il y avait uniquement le chemin d'Aylmer, le boulevard Taché finalement pour rentrer d'Aylmer à Ottawa. Et, à ce moment-là, le chemin d'Aylmer était une voie simple. Ça a été élargi à deux voies depuis ce temps-là et on a construit une partie du tronçon McConnellXLaramée, qui se déverse maintenant sur le chemin de la Montagne et le boulevard Saint-Raymond.

1950

C'est donc dire qu'il y a eu de nouvelles voies de construites qui ont permis de désengorger le chemin d'Aylmer et le boulevard Taché, et peut-être que les besoins ne sont pas aussi criants aujourd'hui qu'ils l'étaient en 1965 à peu près, lorsqu'on a fait les études qui ont conclu qu'on devait construire cette autoroute-là.

1955

Et, j'aimerais beaucoup que vous me posiez la question que vous avez posée à la dame tantôt sur les tunnels.

1960

LE PRÉSIDENT :

Alors, comme vous l'avez posée, on ne peut pas résister à la tentation.

1965

M. RENÉ CAMPEAU :

Vous avez demandé tantôt à la dame qu'est-ce qu'elle pensait des tunnels? Et moi, l'idée qui m'est venue, j'ai dit: **C'est formidable. On crée un tunnel et les voitures passent dedans.*+ Plutôt que de passer sur la terre et de diviser les quartiers Saint-Jean-Bosco et Wright.

1970

Moi, je me dis, finalement les maisons ont toutes été démolies, ça serait quand même relativement simple de construire un tunnel le long de la rue Laramée. On pourrait le creuser à ciel ouvert et, ensuite, le refermer, et ça pourrait régler grandement le problème de la pollution par le bruit et de la circulation lourde et de toutes ces choses-là.

1975

LE PRÉSIDENT :

Je ne comprends pas, là. Vous voulez mettre le futur lien sous terre?

1980

M. RENÉ CAMPEAU :

Comme je vous dis, si vous me posez la question du tunnel, c'est ce à quoi j'ai pensé.

LE PRÉSIDENT :

1985

Mais la question du tunnel, on la posait pour la traverse piétonnière.

M. RENÉ CAMPEAU :

1990

Je sais, oui, j'ai compris ça quand j'ai eu la réponse. Mais quand vous avez posé la question, je n'ai pas pensé à la traverse piétonnière.

LE PRÉSIDENT :

Vous avez pensé à la rue?

1995

M. RENÉ CAMPEAU :

J'ai pensé à la rue, oui.

2000

LE PRÉSIDENT :

À la rue Demontigny...

M. RENÉ CAMPEAU :

2005

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2010

... qui passerait sous...

M. RENÉ CAMPEAU :

2015

Non. Moi, j'ai pensé à la rue Laramée.

LE PRÉSIDENT :

Au complet?

2020

M. RENÉ CAMPEAU :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2025

Mais c'était le projet que n'avait pas retenu le ministère des Transports.

M. RENÉ CAMPEAU :

2030

Non. On parlait d'une autoroute encaissée. Ce n'est pas la même chose. Moi, je parle d'un tunnel. Je parle d'une autoroute fermée. Ce n'est pas la même chose, là.

LE PRÉSIDENT :

2035

Juste, sans vouloir discuter avec vous, là, si ce sont des raisons de coût qui ont fait rejeter l'idée de l'autoroute encaissée, est-ce que l'autoroute en tunnel ne serait pas encore plus dispendieuse?

2040 **M. RENÉ CAMPEAU :**

Sans doute, mais il faut penser à la qualité de vie des gens qui habitent les quartiers avoisinants.

2045 **LE PRÉSIDENT :**

Correct.

2050 **M. RENÉ CAMPEAU :**

Et si la CCN abandonnait ses projets de bretelles, cet argent-là pourrait être investi dans un tunnel.

2055 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Je vais revenir encore une fois pour la bretelle ou pour la promenade du Lac des Fées. Moi, ce que j'avais pu comprendre jusqu'à maintenant, c'est que la Ville de Hull disait comme argumentation que cette bretelle-là servirait pour éviter qu'il y ait du délestage dans les rues résidentielles. Là, je suis un petit peu embêté. Vous dites que ça va faire du délestage mais c'est ça en réalité, la bretelle sert à ça, faire du délestage. À éviter que les voitures aillent dans les rues résidentielles pour monter vers le nord. Donc, ils disaient: **On va faire une bretelle pour forcer les gens à prendre la promenade du Lac des Fées pour aller vers le nord.** Donc, c'est un peu...

2065 **M. GILBERT TROUTET :**

Non, mais c'est un argument qui tient tout à fait. Ça, c'est entendu.

2070 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais vous, par rapport à ça, comment vous...

M. RENÉ CAMPEAU :

2075 Écoutez, il y a des solutions quand même pour éviter que la circulation qui n'est pas voulue passe dans des quartiers. Je pense que...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2080 Est-ce que vous en avez?

M. RENÉ CAMPEAU :

2085 On peut créer des sens unique. On peut créer des rues fermées. On peut barrer des
rues. Il y a un paquet de solutions qu'on peut prendre. On n'est pas obligé de créer des bretelles
pour envoyer la circulation là où elle ne devrait pas aller. Je pense qu'il y a d'autres façons de le
contrôler.

2090 Peut-être ce que la Ville propose, c'est peut-être la chose la plus facile à faire de leur
point de vue, mais ça ne veut pas dire que c'est la meilleure chose à faire pour autant.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2095 Merci.

M. GILBERT TROUTET :

2100 Je voulais juste ajouter un point peut-être. C'est que quand mon collègue a parlé qu'on
était contre le transport lourd sur l'axe McConnellXLaramée, cependant, on aimerait que le
transport en commun soit autorisé. Et, même que des voies spéciales y soient aménagées.

M. RENÉ CAMPEAU :

2105 Ou réservées.

LE PRÉSIDENT :

Et vous le voulez, ça, sans ajout d'une troisième voie.

2110 **M. GILBERT TROUTET :**

Oui, absolument.

LE PRÉSIDENT :

2115 Très bien. Merci, messieurs. Merci d'avoir pris la peine de préparer un mémoire, de le
recorriger et de venir le présenter. Merci bien.

Alors, j'invite maintenant monsieur François Gorley.

2120 **M. FRANÇOIS GORLEY :**

Bonjour!

2125 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur Gorley!

M. FRANÇOIS GORLEY :

2130

Vous allez bien?

LE PRÉSIDENT :

2135

Oui. Alors, vous nous faites ce qu'on appelle un mémoire verbal. Donc, vous n'avez pas envoyé de document écrit. Vous avez une opinion sur le projet. Je ne me rappelle pas vous avoir vu dans la première période. Vous n'êtes pas venu poser de questions à la première période de l'audience?

2140

M. FRANÇOIS GORLEY :

Non. J'ai eu la chance de rencontrer les gens en question mercredi passé.

LE PRÉSIDENT :

2145

Bon, alors, nous vous écoutons. Dites-nous ce que vous pensez du projet.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2150

Bien, moi, premièrement, je reste sur le boulevard des Prés.

LE PRÉSIDENT :

2155

Oui?

M. FRANÇOIS GORLEY :

2160

À l'autre bout de Laramée, complètement vers l'autoroute du chemin de la Montagne. D'après ce que les gens m'ont dit, l'autoroute devrait passer dans deux marécages en arrière de chez moi.

LE PRÉSIDENT :

2165

Est-ce que vous êtes dans un ensemble d'habitations qui s'appelle un Jardin quelconque, vous? Ce n'est pas les Jardins Taché?

M. FRANÇOIS GORLEY :

Non. C'est au bout des Prés. Des blocs appartements. Juste sur le bord du parc.

2170

LE PRÉSIDENT :

Juste sur le bord du parc.

2175

M. FRANÇOIS GORLEY :

Ça fait dix ans que je reste là. Il y a une faune absolument incroyable en arrière de chez nous, comme je ne peux pas la décrire. Je suis allé partout dans le parc de la Gatineau, puis en arrière de chez moi, c'est assez spécial. Il y a deux marécages en arrière de chez moi. Paraîtrait que la route veut traverser les deux marécages quand que 500 pieds à côté, 600 pieds à côté, ça passe très bien. Comme, ici, on peut voir, il y a un genre de courbe qui descend. Cette courbe-là, ça pourrait facilement aller tout droit, puis passer à côté des deux marécages qu'il y a là.

2180

2185

Il y a des arbres que, moi, je pensais que ça avait 100, 150 ans. Paraîtrait qu'ils ont 500 ans, monsieur. Des arbres de 500 ans dans le parc de la Gatineau, il n'y en a plus. Les grands-pères et nos arrière-grands-pères les ont tous coupés. Il en reste exactement 37. Ils sont pas tous de la même grosseur.

2190

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est vous qui les avez comptés?

2195

M. FRANÇOIS GORLEY :

Je les ai comptés parce que je pense que la plupart des gens, ils les ont pas comptés. On a passé dans le journal *Le Droit* la semaine passée. Dans la photo, tu en voyais deux. Mais deux comparativement à 37, c'est beaucoup, je trouve. Des pins de 500 ans, il n'y en a plus. Il n'y en a plus. Il y en a là, là. Puis le parc de la Gatineau, il n'y a pas à dire, c'est très grand, ça va jusqu'à Lucksville, ça va jusqu'à Masham, le lac La Pêche, le lac Philippe. J'ai vu des pins, jamais gros de même. Puis là, bien, 500 ans, c'est quelque chose.

2200

LE PRÉSIDENT :

2205

Vous avez l'impression que ces 32 pins-là sont uniques dans l'ensemble de tout le parc...

M. FRANÇOIS GORLEY :

2210 37.

LE PRÉSIDENT :

2215 37, pardon, je ne veux pas en couper 5. Et que les 37 dont on parle sont uniques dans l'ensemble du parc de la Gatineau.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2220 D'après moi. D'après moi, c'est unique. La faune qu'il y a en arrière de chez nous, elle est unique. Il y a des espèces d'oiseaux, des espèces d'animaux qui sont assez rares. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas ailleurs. Je fais juste dire qu'il y a une grosse concentration d'animaux en arrière.

2225 Il y a deux marais. Comme je vous dis, les deux marais, si ça passerait pas à gauche ou à droite, bien, ça passerait pas, il faudrait que ça passe là. Mais ça passe à côté. Ce n'est pas comme si ça ne passait pas. 500 pieds, 1 000 pieds à côté, c'est juste que ça arrive dans l'ancien dépotoir de Hull. C'est ça que je pense qui ne marche pas avec eux autres. Puis c'est pour ça qu'il y a un genre de petite courbe là. Puis pour pas passer dans le dépotoir, ce qui est une très belle voie, c'est tout droit, il n'y a pas de courbe, ça s'en va bien droit comme ça serait supposé d'être, il n'y a pas d'arbre, il n'y a pas de problème, il n'y a pas de marais. Il y a juste ce dépotoir-là, puis le dépotoir, ce n'est pas une grosse affaire. Ça a peut-être 500 pieds, 800 pieds de long, à traverser. À place de couper deux marais, passer sur le dépotoir, l'ancien dépotoir, je pense que ça éviterait beaucoup de malaises.

2235 **LE PRÉSIDENT :**

La réponse du Ministère, c'est que ça coûterait possiblement plusieurs millions.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2240 Passer sur le dépotoir?

LE PRÉSIDENT :

2245 Oui. Parce qu'il faudrait intervenir dedans et le décontaminer.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2250 Le décontaminer.

LE PRÉSIDENT :

Oui. C'est ce qui a été dit.

2255 **M. FRANÇOIS GORLEY :**

Ça fait que là, si je comprends bien...

2260 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ce qui a été dit dans l'audience. Je ne vous dis pas que c'est d'accord ou pas d'accord.

2265 **M. FRANÇOIS GORLEY :**

Ça fait que là, si je veux bien comprendre, là, le dépotoir est contaminé.

LE PRÉSIDENT :

2270 Le dépotoir est un lieu dans lequel on a mis des déchets. D'habitude, on met dans un dépotoir ce que vous savez.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2275 Absolument.

LE PRÉSIDENT :

2280 Et que donc, aller intervenir dedans, ça oblige de traiter ça, et il y a donc une activité de décontamination qui serait impliquée et que ça coûte très cher.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2285 Ça fait que là, les petits enfants qui jouent là-dessus l'été, que je vois chaque été, c'est-tu dangereux pour eux autres, ça?

LE PRÉSIDENT :

2290 Mon cher ami, vous auriez dû venir à la première partie de l'audience pour poser ces questions-là.

M. FRANÇOIS GORLEY :

Bien, je ne suis pas venu. Je suis ici, aujourd'hui. Je suis ici, ce soir.

2295

LE PRÉSIDENT :

Oui. Donc, ça, c'est une question qui est sans réponse.

2300

M. FRANÇOIS GORLEY :

Parce que, moi, c'est dans ma cour.

2305

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2310

Je fais du vélo de montagne tout l'été, je fais du ski de fond tout l'hiver. Je n'ai jamais vu une pancarte dire: **Défense de passer, défense de flâner, défense de jouer+* surtout.

LE PRÉSIDENT :

2315

Oui. Il est possiblement recouvert.

M. FRANÇOIS GORLEY :

Ah! Il est recouvert. Puis, par-dessus...

2320

LE PRÉSIDENT :

Mais, si vous faites une route...

2325

M. FRANÇOIS GORLEY :

... il y a des fois qu'il y a du monde qui mettent des petites nappes comme ça, puis qui font des petits pique-niques.

2330

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2335

Mais c'est contaminé, vous me dites. C'est ça que je ne comprends pas.

LE PRÉSIDENT :

2340 La réponse – ce n'est pas moi qui vous le dit – la réponse du promoteur, c'est que comme c'est un ancien dépotoir, s'ils construisent une route, ils seraient obligés d'intervenir, non pas en surface mais en profondeur et que, là, ils seraient obligés d'intervenir.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2345 Oui, oui, oui. Bâtir un genre de petit pont qui passerait par-dessus ça, ça fait que là, les enfants n'iraient plus jouer là.

LE PRÉSIDENT :

2350 C'est ça. Si vous voulez poser des questions sur ça, c'est à la Commission de la capitale nationale qu'il faut leur poser des questions sur le risque que vous pouvez soupçonner pour vos enfants.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2355 J'en ai pas d'enfant. Ce n'est pas les miens, c'est les vôtres.

LE PRÉSIDENT :

2360 Non, non, mais même ceux des autres. Parce que si c'est les miens, c'est pire, mon ami. Alors...

M. FRANÇOIS GORLEY :

2365 Mais c'est ce bout-là que je ne comprends pas. Puis là, pour, je ne sais pas trop, pour changer ça pour ne pas passer l'autoroute, parce que le monde n'arrête pas, là, on passe, ils vont bifurquer, ils vont faire du remplissage à travers deux marais, ils vont couper des arbres de 500 ans, là il n'y en aura plus. Là, les petits enfants, vos enfants, ils vont venir jouer dans le parc en arrière, puis il n'y en aura plus. Il va y en a voir d'autres, gros de même.

LE PRÉSIDENT :

2375 Êtes-vous contre l'idée de la route?

M. FRANÇOIS GORLEY :

2380 Je ne suis pas contre. Il faut que ça se fasse. Mais il y a moyen de la faire. Il y a moyen d'un terrain d'entente.

LE PRÉSIDENT :

Donc, il faudrait réétudier pour que le tracé passe ailleurs.

2385 **M. FRANÇOIS GORLEY :**

Mais qu'il passe juste à côté, sur le dépotoir, d'où ce que les enfants vont jouer. Que je pense. Ça vaut mieux que de faire du remplissage sur deux marais. C'est un terrain stable, ça, là, ce dépotoir-là. D'après moi, ça doit être ça.

2390

LE PRÉSIDENT :

Là, je ne réponds plus, parce que je vais m'embourber.

2395 **M. FRANÇOIS GORLEY :**

O.K. Bon, bien, d'après moi, c'est un terrain qui est instable. Ils ne veulent pas passer une route sur un terrain qui est instable. Mais est-ce que c'est plus instable que deux marais? Tu sais, moi, je comprends juste pas. Moi, je suis résidant d'en arrière. C'est ma cour. Je vais jouer là tous les soirs. Des animaux, des chevreuils. Nommez-en. Il les a toutes les espèces, puis des espèces très rares, des oiseaux très rares.

2400

La route, il faut qu'elle passe là. Si elle arrive là, puis regardez Laramée. Laramée, j'aimerais bien ça que ça fasse tout le tour, puis que ça ne touche pas au Lac des Fées. C'est un autre beau marais, ça, le Lac des Fées. C'est un marais qu'il y a bien du monde qui vont là, admirer les espèces animales. Il faut que ça connecte. Il faut s'entendre. Là, il y a trois marais. Ils passent sur les trois. Ils pourraient passer sur juste un. Mais ils seraient obligés de passer sur le dépotoir qui est contaminé.

2405

2410 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Vous avez bien expliqué votre point de vue.

M. FRANÇOIS GORLEY :

2415

C'est bon?

LE PRÉSIDENT :

2420

Ça marche.

M. FRANÇOIS GORLEY :

Oui.

2425

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2430

Société pour la nature et les parcs du Canada, monsieur Jean Langlois, s'il vous plaît.
Bonsoir, monsieur Langlois!

M. JEAN LANGLOIS :

2435

Vous allez remarquer que notre mémoire à nous est très bref.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2440

M. JEAN LANGLOIS :

2445

Selon nous, beaucoup des détails ont déjà été couverts par d'autres intervenants et donc, on ne voulait pas répéter, même si on est d'accord avec ce que d'autres intervenants du milieu environnemental ont dit. Donc, brièvement, on ajoute seulement quelques points de notre perspective.

2450

En tant qu'un organisme de bénévoles qui s'intéressent aux parcs en général, le but de nos commentaires, c'est surtout par rapport au parc de la Gatineau, tant du côté de contribuer à l'évaluation de la nécessité du projet par rapport aux impacts qui sont importants et, puis aussi, dans le cas où le projet serait réalisé, d'offrir des solutions pour atténuer les impacts sur l'intégrité écologique du parc de la Gatineau.

2455

Je vais juste ajouter aussi que le parc de la Gatineau, c'est un territoire que nous, on connaît très bien. Je représente la section Vallée de l'Outaouais de notre Société et puis ça fait plus de 30 ans qu'on suit de très près ce qui se passe dans le parc de la Gatineau, les plans directeurs, etc., alors on s'y connaît.

2460

2465

Le projet a des impacts vraiment à deux niveaux. Premièrement, les impacts directs sur le site même, qui ont déjà été discutés dans d'autres mémoires. Ils sont notés ici mais je ne les répéterai pas. Je vais parler surtout du niveau cumulatif sur le parc entier. Selon nous, le plus important impact environnemental du projet, qui est encore plus important que celui sur le site même du projet, c'est l'impact cumulatif de tout ce qu'on appelle les corridors d'accès qui traversent le parc. Par ça, on veut dire les routes des lignes hydroélectriques, des sentiers de motoneige, etc. Et c'est des impacts différents qui s'ajoutent aux impacts directs que chacun de ces développements-là peuvent causer.

2470 Vous notez que le parc de la Gatineau est déjà bissecté par plusieurs de ces corridors. Dans le mémoire, on donne six exemples de développements qui traversent complètement d'un côté à l'autre le parc de la Gatineau. Il y en a plusieurs autres qui sont des routes ou des lignes qui passent dans des parties du parc, mais il y a au moins six exemples qui traversent complètement le parc, puis qui coupent le parc en sections.

2475 On veut noter que l'effet cumulatif de tous ces corridors d'accès-là, ça a été documenté dans plusieurs études de parcs. Par exemple, la fragmentation des écosystèmes, des populations animales, puis l'impact sur les processus écologiques à grande échelle dans les aires protégées.

2480 La raison pour laquelle ce problème-là existe, c'est qu'il n'y a aucune politique en place pour contrôler ce genre de développement dans le parc de la Gatineau, ce qu'on appelle les développements linéaires. On a confirmé ça aux dernières audiences.

2485 Donc, encore une fois, on parle d'impacts cumulatifs. Donc, il est important que l'évaluation de ce projet tienne compte de l'existence des autres corridors qui existent déjà, parce que l'impact du projet McConnellXLaramée est beaucoup plus sérieux qu'il le serait si ces autres corridors-là n'existaient pas.

2490 Et, du côté des mesures d'atténuation, encore une fois, étant donné les impacts cumulatifs, les mesures d'atténuation, elles aussi doivent tenir compte, non seulement des corridors existants mais aussi de la situation où on a une porte ouverte à tout autre corridor, route, ligne hydroélectrique, etc. qui seraient proposés dans le parc.

2495 Donc, je veux m'assurer qu'on tienne compte de ça, tant du côté de l'évaluation du projet aujourd'hui et du côté d'évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation, puisque l'an prochain, dans 5 ans, dans 20 ans, il y a une liste indéfinie de projets qui pourraient venir.

2500 Donc, nous avons une recommandation principale là-dedans. Selon nous, la seule façon de contrer cet impact environnemental qui, selon nous, est le plus important c'est l'adoption d'une politique, ce qu'on appelle, nous, une politique de non-fragmentation pour le parc de la Gatineau.

2505 Donc, on demanderait au BAPE de poser une condition qui devrait être, dans le cas où on voudrait approuver le projet, une condition au parachèvement du chemin McConnellXLaramée serait l'adoption par la CCN et par le MTQ d'une politique contre tout autre corridor futur qui traverserait le parc de la Gatineau. Il y a d'autres observations et recommandations, mais je vais m'en tenir à la principale.

LE PRÉSIDENT :

2510 Merci, monsieur Langlois. Parlez-moi un peu de votre organisation. La Société pour la nature et les parcs du Canada, vous dites que vous êtes 20 000 membres. Donc, je dois comprendre que c'est quelque chose qui est pancanadien, ça?

M. JEAN LANGLOIS :

2515

C'est exact. C'est un groupe, on a un organisme national, au niveau national, mais on a aussi dix sections régionales au Canada, dont on se trouve à avoir le bureau national ici à Ottawa, mais aussi une section régionale qui est la section Vallée de l'Outaouais. Et, dans la section Vallée de l'Outaouais, on compte environ 1 500 membres à ce moment-ci. Donc, ça, c'est tant du côté est-ontarien que ouest-québécois.

2520

LE PRÉSIDENT :

2525 D'accord. Et puis l'objectif, vous autres, ce sont les parcs de nature du Canada en général, tant du gouvernement fédéral que des gouvernements provinciaux? C'est quoi?

M. JEAN LANGLOIS :

2530 Exactement, techniquement, je dirais les parcs et les aires protégées. Donc, on est un organisme à but non lucratif. Nos 20 000 membres sont des gens, monsieur et madame Tout-le-monde, pour qui les parcs et les aires protégés sont importants. Donc, depuis 1963, on travaille et sur l'établissement de nouveaux parcs, soit fédéraux, provinciaux ou d'autres aires protégées, par exemple, les réserves écologiques, il y en a toutes sortes quand on considère toutes les provinces, et tant du côté de la gestion des parcs, une fois qu'ils ont établis, parce que nos membres, on sait bien qu'un parc qui est établi sur papier n'est pas nécessairement une aire protégée qui est vraiment protégée sur le terrain. Donc, ça prend une certaine vigilance et c'est de ce côté-là aussi, je pense, qu'on a eu assez de succès.

2535

2540 On peut dire que dans notre 35 ans à 38 ans d'existence, on a joué un rôle central dans la création de -- on est rendu maintenant à 400 000 kilomètres carrés d'aires protégées au Canada, et puis sur la gestion des parcs aussi.

2545

Dans la région ici, le parc de la Gatineau, ça, ça a été créé avant mon temps et puis il y a beaucoup même du côté de la gestion qui s'est passée avant mon temps, mais la section ici a été établie en 1969, parce que les gens du milieu, il y avait des projets de développement à l'intérieur du parc. Donc, on me dit que le parc de la Gatineau qu'on connaît aujourd'hui est un parc parce que ces gens-là ont milité pour que le terrain -- parce que c'est vraiment juste un terrain qui appartient à la CCN -- pour qu'il soit géré comme un parc, qu'il soit géré pour la conservation.

2550

Et, donc, c'est un des problèmes qui revient, parce que c'est un terrain qui est géré comme un parc mais ce n'est pas un parc. Il n'a aucun statut légal, donc aucune politique qui pourrait limiter les développements à l'intérieur du parc.

2555 Donc, c'est pour ça qu'aux dernières audiences, on nous a confirmé qu'il n'y a aucune politique qui contrôle le développement des routes et d'autres développements linéaires qui traverseraient le parc. Et on nous a confirmé que la CCN considérerait n'importe quel futur projet qui serait projet qui serait proposé par n'importe qui. Et on nous a confirmé aussi qu'il y a d'autres projets déjà qui sont prévus.

2560

LE PRÉSIDENT :

J'imagine que vous avez examiné la stratégie de la Commission de la capitale nationale à l'égard du parc. C'est un statut qui n'est pas clair au plan juridique. Par ailleurs, le répondant, quand il est venu à l'audience, nous a parlé des différentes fonctions, de la vision qu'ils avaient de cette chose-là, puis là, de mémoire, ce qu'on appelle l'entrée, c'est-à-dire la section qui est un peu enclavée dans le milieu urbain jusqu'au boulevard Saint-Raymond, puis après ça les autres sections. Bon, il y a une espèce de catégorisation d'un certain nombre des éléments du parc. J'imagine que vous devez être plus au courant que moi de ça parce que c'est votre souci quotidien.

2570

Quel commentaire vous avez là-dessus? Est-ce que cette perspective-là vous semble encore trop floue, trop générale, ou est-ce que la politique qui est en train de se dessiner, les grandes intentions, avez-vous un commentaire là-dessus, qu'on comprenne un petit peu la perspective dans laquelle vous êtes.

2575

M. JEAN LANGLOIS :

Bien, essentiellement, l'idée, c'est qu'il y a cinq secteurs dans le parc et le but de la gestion de chaque secteur n'est pas nécessairement le même. Donc, il est évident que ce soir, on parle d'une partie du parc qui, de plus en plus, a un caractère d'un parc urbain, un terrain de pique-nique et que d'autres secteurs, par exemple, le secteur du lac La Pêche, qui est complètement à l'autre bout du parc, est un parc qui est un peu plus une aire naturelle, une aire un peu plus sauvage.

2585

Le problème qu'on voit, c'est que la politique change. Donc, à chaque fois qu'on a un plan sectoriel ou même un plan directeur, le grand plan pour le parc en entier, on regarde quelle est la situation aujourd'hui. Donc, on arrive ce soir, on dit: **Bon, ce secteur-là, il y a déjà une demi-douzaine de routes qui traversent. C'est un parc urbain.** On s'en fiche, finalement, c'est ce qu'on nous dit presque. **Donc, une autre route, quel dommage que ça pourrait faire?** Donc, ça veut dire que dans cinq ans, quand la prochaine route va être proposée, on va revenir, on va dire: **Bien, il y a déjà deux routes dans ces trois, quatre kilomètres-là. Une autre route, qu'est-ce que ça va faire?**

2590

Donc, c'est vrai qu'il y a un système de planification pour le parc mais c'est une séquence de plan et, à chaque fois, on part de quelle est la situation aujourd'hui et puis quel est

2595

l'impact marginal de ce qu'on considère aujourd'hui? Et, ce n'est pas un impact cumulatif disant quelle est la vision pour le parc de la Gatineau dans notre région dans l'an 2100.

2600 Dans l'absence d'une vision comme ça, on sait ce qu'on va voir dans 50 ans, dans 100 ans, ou maintenant, on dit un ou deux kilomètres au sud du parc, ça a une intégrité écologique beaucoup réduite, ça va être la situation d'ici à Old Chelsea. Dans 50 ans, la partie au sud du Saint-Raymond, ça va être vendu à la Ville, ça va être des petits terrains de pique-nique avec des développements.

2605 Le développement urbain, l'étalement urbain n'arrêtera pas. C'est là la raison même des aires protégées. C'est de dire, il y a un espace où on va dire on a une vision à long terme et on décide aujourd'hui quelle est notre vision pour ce territoire-là dans 100 ans. Et, dans la majorité des cas, la vision, c'est que le territoire ait le même caractère qu'il avait il y a 100 ans.

2610 Donc, on se préoccupe du point de vue que la planification est dans un contexte du temps qui est très restreint et qui ne prend pas en considération l'effet cumulatif de chacune de ces petites décisions-là qu'on prend dans le temps.

2615 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ce que je comprends dans votre recommandation, c'est que si ce projet-là viendrait qu'à être accepté, vous voudriez que ce soit le dernier?

2620 **M. JEAN LANGLOIS :**

Essentiellement, oui. Et puis, évidemment, il y a beaucoup d'autres propositions qui ont été faites par d'autres intervenants qui sont de très bonnes idées. On ne dit pas que ce soit le dernier à n'importe comment.

2625 On se pose toujours la question. Nous ne sommes pas convaincus que les promoteurs ont démontré la nécessité de ce projet-là par rapport aux alternatives. Construire une autre autoroute plutôt que de construire un train léger, par exemple, il y a d'autres exemples dans le mémoire. Nous, nous ne sommes pas convaincus qu'on a vraiment démontré que le projet, tel que présenté, est nécessaire et préférable aux alternatives.

2630 Mais ceci dit, c'est à vous de décider et, nous aussi, on dit que si la Commission trouve qu'avec une longue série de conditions, que le projet pourrait être acceptable du point de vue de son impact direct sur le site même, nous proposons qu'il est important qu'une des conditions soit qu'il y ait une politique pour l'ensemble du parc. Et puis oui, en effet, l'effet de ça, ça serait que ça serait le dernier, oui.

2635 **LE PRÉSIDENT :**

2640 Vous faites aussi une petite suggestion sur laquelle, j'imagine, vous ne lâcherai pas
aussi vite. C'est que vous demandez que le projet soit soumis au processus d'évaluation
environnementale fédéral, pour s'assurer que les impacts cumulatifs soient évalués.
Évidemment, la procédure fédérale, elle est déjà enclenchée. Ce n'est pas nouveau. Elle est
enclenchée depuis déjà 1999. Ce n'est pas une nouveauté.

2645 Notre Commission, évidemment, n'a pas de prise sur la décision du gouvernement
fédéral, mais j'imagine que votre Société doit exercer des pressions assez vives au niveau des
autorités fédérales pour que le processus d'évaluation poursuive son cours et, éventuellement,
mène à un niveau d'examen que vous souhaitez.

2650

M. JEAN LANGLOIS :

Oui. La raison pour laquelle on a mentionné ça dans le mémoire au BAPE, nous, ce
qu'on comprend, c'est que l'évaluation des impacts cumulatifs, c'est une condition pour le
2655 processus fédéral. Selon le processus fédéral, on doit considérer les impacts cumulatifs et j'ai
l'impression que ce n'est pas nécessairement nécessaire pour le BAPE de considérer les effets
cumulatifs. Est-ce que je comprends bien?

LE PRÉSIDENT :

2660

On les considère, aussi. On les considère. Mais c'est deux processus. C'est qu'au
fond, il faut comprendre ceci, et c'est pour ça que je vous pose la question, c'est qu'il y a deux
ordres de gouvernement, puis les deux ont une procédure d'évaluation environnementale qui est
un peu différente. Et, une des hypothèses qui avait été soulevée dans le cadre de notre présent
2665 travail, que malheureusement on n'a pas pu avancer, ça aurait pu être d'avoir une commission
conjointe. On n'a pas de commission conjointe.

Nous sommes une commission du BAPE et le fédéral n'a pas statué s'il irait dans ce
qu'on appelle la révision par une commission, ce qu'on appelle en anglais le *Review Panel*. La
2670 procédure est enclenchée, d'évaluation environnementale, mais comme il n'y a pas eu
d'arrimage des deux procédures, il peut y avoir une duplication ou un examen public qui
appartienne au fédéral, qui soit fait plus tard, je ne sais pas quand, et qui considérerait peut-
être avec plus d'attention la dimension proprement cumulative. Nous, nous examinons
l'ensemble des impacts.

2675

Mais je dois comprendre que de votre point de vue, il y a une volonté d'alerter ou de
sensibiliser ce décideur à mettre en oeuvre ses propres instruments.

M. JEAN LANGLOIS :

2680

Oui. Et puis, en fin du compte, c'est que la loi fédérale sur l'évaluation
environnementale exige que les impacts cumulatifs soient considérés. J'ai l'impression que le

BAPE, dans ce cas-ci, considère, même s'il n'est pas obligé de les considérer, donne l'impression de considérer les impacts cumulatifs.

2685

LE PRÉSIDENT :

Et, croyez-moi que si on veut en parler, on ne se retiendra pas, on en parlera.

2690

M. JEAN LANGLOIS :

Donc, on me dit aussi qu'au fédéral, on regarde, il y a une possibilité... la décision de si, oui ou non, il serait nécessaire de faire tout le processus fédéral dépend de s'ils trouvent que le processus du BAPE répond aux exigences auxquelles ils auraient besoin de répondre. Donc, encore une autre raison pour laquelle ça serait une bonne idée pour tout le monde que le BAPE vraiment se penche sur les effets cumulatifs.

2695

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Langlois, nous vous remercions beaucoup de votre contribution et saluez bien les membres de votre organisation. À 20 000, si vous les saluez un après l'autre, ça va prendre un certain temps. Alors, merci bien et bon retour à la maison.

2700

La procédure prévoit qu'à la fin donc de la soirée, je demande est-ce qu'il y a quelqu'un qui, dans l'assemblée, veut utiliser le droit de correction, s'il y a eu des erreurs de faits, ce n'est pas un droit argumentaire, mais s'il y a eu quelqu'un qui a erré sur des faits et que vous voulez faire une mise au point. Alors, monsieur, si vous voulez venir vous présenter. Donc, je vous invite à corriger juste les choses qui seraient fausses au plan factuel. Allez-y. Vous êtes monsieur?

2705

2710

M. CARMEL DUFOUR :

Je suis Carmel Dufour de la STO, la Société de transport de l'Outaouais.

2715

LE PRÉSIDENT :

Oui?

M. CARMEL DUFOUR :

2720

Ce soir, le premier intervenant a mentionné que -- il a évoqué un constat d'échec du transport en commun pour justifier la construction de Laramée. Ce que je voudrais dire, c'est que en ce qui concerne la STO, la Société de transport, on constate que, au contraire, c'est un constat très heureux si on regarde ce qui s'est passé depuis 95. La Société de transport est extrêmement sensible aux besoins en déplacement des résidents de la région. Depuis cinq ans...

2725

LE PRÉSIDENT :

2730

Je ne vous demande pas de me dire que vous faites bien votre job.

M. CARMEL DUFOUR :

2735

Non. Ce que je vous dis, il a erré...

LE PRÉSIDENT :

2740

Ce n'est pas à partir d'un constat d'échec que la route a lieu. C'est ça que vous voulez me dire?

M. CARMEL DUFOUR :

C'est ça, exactement.

2745

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

2750 **M. CARMEL DUFOUR :**

Au contraire. Il y a eu une augmentation d'achalandage de 30 % au cours des cinq dernières années. Et puis ce qu'on constate, effectivement, c'est que cette augmentation-là d'achalandage, si elle n'avait pas eu lieu, aurait nécessité probablement la construction d'un nouveau pont au-dessus de la rivière des Outaouais. Alors, c'est assez important.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

2760 D'autres personnes veulent faire une correction? Monsieur? Le premier intervenant, c'était vous?

M. DOMINIQUE CHARRON :

2765 Oui. Non, mais j'aimerais seulement là-dessus préciser que, d'abord, ce n'est pas moi qui dit que c'est parce qu'il y a une faillite du transport en commun. Le fait que j'ai évoqué, c'est un fait. C'est dans l'Analyse de la valeur qu'on le trouve. C'est le MTQ qui évoque que la STO n'a pas rencontré ses objectifs de 30 %, d'assurer 30 % du transit des personnes.

2770 Et, l'autre aspect, je voulais seulement mentionner que la version papier que vous avez eue de mon mémoire a été tronqué. Vous avez eu seulement la moitié de la chose.

LE PRÉSIDENT :

2775 Oui, oui, je sais bien. C'est pour ça que je vous disais que vous travailliez encore. Moi, je pensais que vous aviez seulement la moitié du mémoire de faite.

M. DOMINIQUE CHARRON :

2780 Non, mais moi, j'ai envoyé la version complète.

LE PRÉSIDENT :

2785 Ah! bien, nous autres, on n'en a lu que la moitié. Alors, j'attendais l'autre moitié, cher ami. Alors, merci.

M. DOMINIQUE CHARRON :

2790 Alors, vous allez sûrement l'avoir un jour.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Donc, c'est une pure technicalité. Je pensais qu'il était en train d'être écrit.

2795

M. DOMINIQUE CHARRON :

Non. Je l'avais envoyé comme ça.

2800

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Ça va? Alors, on se retrouve demain après-midi à 14 h, où nous reprendrons l'audition de cinq autres mémoires. Merci bien de votre présence et bonne nuit!

2805

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

2810

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.

2815