

**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 3

Séance tenue le 25 avril 2001, à 14 h
Église Saint-Jean-Bosco
20, rue Booth
Hull

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 25 AVRIL 2001

MOT DU PRÉSIDENT

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

PIERRE DUBÉ, GABRIELLE SIMONYI, MICHEL VIENS..... 1

LIONEL DEMERS..... 18

REPRISE DE LA SÉANCE 25

ASSOCIATION DES RÉSIDANTS DES JARDINS TACHÉ

FRANÇOISE HOULE, JACQUES LACASSE 25

REPRISE DE LA SÉANCE 40

REGROUPEMENT POUR LARAMÉE-McCONNELL

STEVE HEAFEY, ANDRÉ LACROIX, HERVÉ ST-AMOUR, BERNARD SYLVESTRE 40

MARIETTE FOREST 57

JACQUES LACASSE 61

DROIT DE RECTIFICATION :

MARC BUREAU 63

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Bonjour à chacun, chacune d'entre vous. Reprise de l'audience publique sur le projet de lien routier entre Saint-Laurent et McConnellXLaramée, projet du ministère des Transports.

10 Je rappelle que nous en sommes à la deuxième partie de l'audience consacrée à l'audition de mémoires, donc pour comprendre les opinions que vous avez sur le projet. Dans la première partie de l'audience, nous avons principalement permis aux gens de poser des questions pour faire sortir toute l'information et, dans la présente partie, nous en sommes donc à l'audition des mémoires pour recevoir les opinions, les avis, sur les décisions qui devraient être prises dans le projet sous examen.

15 La procédure que nous suivons est toute simple. Chaque personne ou groupe qui s'est annoncé pour un mémoire est invité à venir présenter sommairement sa position. Nous vous demandons de ne pas faire, autant que possible, la lecture intégrale du mémoire que nous avons déjà lu. Mais on dispose globalement d'à peu près une demi-heure. Si vous prenez, dix, quinze minutes pour exposer, il nous reste dix, quinze minutes ou quinze, vingt minutes pour
20 poser des questions et établir un échange avec vous, l'échange étant en général basé sur votre réaction par rapport à d'autres positions que les vôtres et par rapport à la compréhension que nous avons de vos opinions.

25 Cet après-midi, cinq intervenants sont prévus. Alors, je commencerai immédiatement par les représentants de la Commission de la capitale nationale. Bonjour!

M. PIERRE DUBÉ :

30 Bonjour, monsieur le président, madame, monsieur les commissaires! Alors, je suis Pierre Dubé, responsable de la planification à la Commission de la capitale nationale. Ma collègue, Gabrielle Simonyi, qui est responsable des évaluations environnementales.

LE PRÉSIDENT :

35 Très bien.

M. PIERRE DUBÉ :

40 J'ai aussi un collègue à l'arrière, Michel viens, qui est gestionnaire au parc de la Gatineau.

LE PRÉSIDENT :

45 Très bien. Merci.

M. PIERRE DUBÉ :

50 Alors, monsieur le président, d'abord, merci dans le sens que la Commission de la capitale nationale poursuit sa coopération lors de cette deuxième étape et a jugé opportun de déposer un mémoire, qu'on a rendu public hier après-midi.

55 Je pense qu'il est bon de rappeler qu'à la première étape du processus, certains intervenants ont fait part de leurs préoccupations relatives surtout aux bretelles d'accès proposées pour rejoindre la promenade de la Gatineau. Je pense que la Commission a entendu ces commentaires et même si elle est d'avis que les effets sur l'environnement sont relatifs dans leur ensemble, elle considère que toutes les options n'ont pas été évaluées de façon détaillée. Et, à ce titre, elle a confié à un expert-conseil le mandat d'évaluer d'autres options sur le plan de la faisabilité et sur le plan environnemental également. Bien sûr, ces résultats vous seront
60 communiqués au cours du mois de mai lorsque nous saurons la date de tombée. Et, il est possible de vous soumettre des informations.

LE PRÉSIDENT :

65 La date, c'est toujours hier. Allez-y.

M. PIERRE DUBÉ :

70 Ça va. Alors, je ne lirai pas le mémoire, je vais peut-être simplement extraire les points les plus importants, je pense, qu'il faut rappeler.

75 Bien sûr, la Commission de la capitale nationale, à titre de société d'état fédérale, est propriétaire et gestionnaire du parc de la Gatineau et a le mandat d'approuver les usages sur tous les terrains fédéraux de la capitale. C'est un mandat qui lui est confié par la *Loi sur la capitale nationale*, dont l'article 12.

80 Et, pour ce projet-ci en particulier, il est bien entendu que le promoteur du projet devra obtenir une approbation fédérale d'utilisation du sol et de design de la Commission, précédée d'une évaluation environnementale approuvée par toutes les instances fédérales, dont la CCN et ce, en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

85 Je rappelle que la Commission a adopté une politique corporative d'évaluation environnementale, selon laquelle elle suit l'esprit de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* et agit dans ce projet comme autorité responsable. Nous avons déjà formulé dans l'énoncé de la CNN une série de commentaires qui portaient sur le rapport d'évaluation déposé en juin, juillet 2000.

90 Je rappelle que pour la Commission, ce lien, en particulier l'accès à la promenade de la
Gatineau, est un lien que je peux appeler un lien capital. C'est un lien qui va permettre de relier
à la fois le coeur de la capitale au parc de la Gatineau et de donner un accès facile aux gens qui
désirent se rendre dans le parc de la Gatineau.

95 Ces éléments-là sont issus ou émanent finalement de toute une série de planification,
d'exercices de planification qui ont été menés au cours des dernières années, dont, entre autres,
le *Plan pour la capitale du Canada*, la *Vision et le concept pour le coeur de la capitale*. Ces
documents vous ont été déposés.

100 En fait, on conçoit que le nouveau lien va favoriser un accès amélioré et plus simple
pour les visiteurs de la capitale qui désirent se rendre dans le parc de la Gatineau et on pense
que c'est une occasion unique, à ce stade-ci, puisque si le projet se réalise, évidemment, ça
serait important pour nous qu'on ait cet accès à la promenade.

105 La Commission, dans son ensemble, souhaite que le futur tronçon qui traverse le parc
de la Gatineau, c'est-à-dire le tronçon entre la promenade des Fées et le chemin de la
Montagne, soit reconnu comme un boulevard paysager qui reflète le caractère naturel du parc.
Donc, avec une vitesse de 70 kilomètres/heure plutôt qu'une autoroute en surface, comme il est
proposé actuellement.

110 On devrait avoir qu'une seule limite de vitesse pour le territoire du parc et on pense que
la transition, en fait, lorsqu'on circule sur le boulevard, pourrait être identifiée avant la limite du
parc de la Gatineau. Ce que je dis, en fait, c'est qu'on veut que les gens qui circulent sur ce
tronçon soient conscients qu'ils traversent un parc, et c'est le parc de la Gatineau.

115 Un mot peut-être sur le mandat qu'on a confié à l'expert-conseil qui travaille actuellement
pour nous. On lui a demandé d'examiner en détails diverses solutions d'accès à la promenade.
Par exemple, la possibilité de construire soit un carrefour à niveau avec feux de circulation, un
carrefour à niveau de type giratoire moderne ou un carrefour dénivelé avec échangeur en trèfle
partiel. Demandez-moi pas ce que ça veut dire, le dernier, je ne suis pas ingénieur, mais, en
fait, c'est comme des boucles, des demi-trèfles.

120 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

125

M. PIERRE DUBÉ :

130 L'étude va consister en une analyse technique. Ce qu'on veut savoir, est-ce que c'est faisable techniquement et sur le plan environnemental, aussi, avec les données dont on dispose actuellement.

135 La Commission est d'avis que certaines de ces options, si elles s'avèrent faisables sur le plan technique, pourraient répondre aux commentaires qui ont été soulevés par le public ou par les résidants relativement à la protection de l'environnement du parc de la Gatineau.

140 Je crois qu'on reconnaît que ce lien est d'une grande importance pour la région. Par contre, le fait que la topographie même du parc, sa forme triangulaire qui pénètre dans le milieu urbain fait en sorte que s'il faut le traverser, bien... si on veut faire un lien est-ouest, il faut traverser le parc.

145 On attache une importance particulière aux critères de design et d'esthétisme et, à cet effet-là, tous les dessins détaillés devront être présentés à la Commission pour approbation.

150 Je termine en mentionnant qu'on souscrit aussi à la démarche de nos partenaires fédéraux, qui vise à compléter les inventaires existants en vue de finaliser l'évaluation environnementale et on pense que ces inventaires additionnels vont permettre de mieux évaluer les répercussions environnementales. Alors, il s'agit des inventaires sur l'habitat de poisson, l'avifaune, les micromammifères, les espèces rares et en danger et les arbres, qui ont déjà commencé d'ailleurs, mais qui vont être effectués au cours des prochains mois.

155 En terminant, je veux mentionner que le parc de la Gatineau demeure pour la Commission et pour l'ensemble de la région de la capitale du Canada un joyau et que la Commission n'a pas l'intention de modifier ses limites pour d'autres usages. De plus, elle s'engage à assurer la viabilité à long terme des écosystèmes et des habitats naturels et à favoriser la migration des espèces.

160 Je vous remercie de l'opportunité offerte à la Commission de vous avoir présenté notre position. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Mes collègues meurent d'envie de vous poser des questions.

M. PIERRE DUBÉ :

165 J'en doute pas.

LE PRÉSIDENT :

170 Allez-y, monsieur Dériger le premier, s'il vous plaît.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

175 J'aimerais savoir, concernant les accès Gamelin et l'accès Alexandre-Taché, dans
l'étude sur la circulation, qui a été faite par Roche Deluc, on parle de réaménager les accès.
Alors, si on parle d'Alexandre-Taché, on dit que bon, il faudrait peut-être installer un feu de
circulation, peut-être même faire une entrée unique. On parle de ces deux solutions-là. Et,
pour ce qui est de Gamelin, on dit que, bon, à cause du trafic qu'il va y avoir, peut-être qu'à
180 court terme, il faudrait enlever les arrêts, changer de façon que ça fonctionne pour donner
priorité à l'axe de la promenade. Et peut-être même qu'à moyen terme, repenser à l'intersection
à un feu de circulation ou même à un carrefour giratoire.

J'aimerais savoir un peu quelle est votre position par rapport à ces deux accès?

185 **M. PIERRE DUBÉ :**

Bien, je pense que je peux rappeler le mandat de l'étude de circulation. En fait, ce
qu'on voulait savoir, c'est que si on crée ces accès-là à la promenade de la Gatineau, on voulait
savoir si ça avait des impacts sur la circulation. Donc, essentiellement, c'est ça qu'on avait
190 demandé au consultant.

Peut-être que je pourrais me rendre aux deux panneaux, ici. Ce sont des photographies
aériennes qui ont été prises par hélicoptère. Ce sont des outils de travail pour nous. Ce que
vous voyez, sur les deux photos, c'est le concept ou la proposition qui est sur la table
195 actuellement. Elle n'est pas à l'échelle. Il faut bien comprendre que c'est simplement pour
visualiser.

LE PRÉSIDENT :

200 Si les gens veulent voir, vous pouvez vous tasser par là, vous allez pouvoir voir sur les
photos.

M. PIERRE DUBÉ :

205 Peut-être que je peux me servir de ça, ici.

LE PRÉSIDENT :

Levez-vous simplement, puis prenez le micro, quitte à nous le montrer.

210

M. PIERRE DUBÉ :

Alors, quant à l'accès au boulevard Taché, je ne sais pas si vous pouvez le voir?

215 **LE PRÉSIDENT :**

On voit très bien.

220 **M. PIERRE DUBÉ :**

Alors, c'est l'accès qui est ici. Alors, vous voyez, c'est comme deux bretelles.

LE PRÉSIDENT :

225 Tout à fait, oui.

M. PIERRE DUBÉ :

230 Lorsque l'étude de circulation a été complétée ou en cours de finalisation de l'étude, le consultant nous a suggéré peut-être de repenser ces deux bretelles-là pour en faire un accès unique. C'est ce que ça veut dire. Donc, plutôt que d'avoir -- en fait, il y a quatre bretelles, si on peut dire.

235 Quant au boulevard Gamelin, c'est ce carrefour ici où il y a actuellement un arrêt et pour lequel on peut tourner à droite.

LE PRÉSIDENT :

240 Par le boulevard Gamelin, actuellement, on a accès à la promenade.

M. PIERRE DUBÉ :

245 À la promenade de la Gatineau, oui. C'est-à-dire que si vous suivez mon doigt ici, vous arrivez à un arrêt, vous pouvez tourner à droite pour avoir accès à la promenade ou à gauche pour avoir accès à la promenade vers le boulevard Taché.

LE PRÉSIDENT :

250 C'est ça.

M. PIERRE DUBÉ :

Cet accès-là ici est fermé du mois de novembre au mois de mai. Voilà.

255

LE PRÉSIDENT :

Maintenant, du côté de Saint-Raymond, il n'y a pas de lien.

260

M. PIERRE DUBÉ :

Actuellement, Saint-Raymond, ici, c'est le boulevard Saint-Raymond qui traverse ici, qui rejoint le chemin de la Montagne. Il est possible de sortir, lorsqu'on descend de la promenade de la Gatineau. Alors, vous voyez ici une bretelle qui permet aux gens de sortir sur Saint-Raymond et de continuer sur chemin de la Montagne.

265

LE PRÉSIDENT :

Mais de Saint-Raymond au chemin de la Montagne, ce n'est pas possible de faire le lien.

270

M. PIERRE DUBÉ :

Non. Il n'y a pas de lien, comme vous voyez. Est-ce que ça répond à votre question?

275

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Plus ou moins. Parce que là, je ne sais pas encore qu'est-ce que vous entendez faire avec ces deux intersections-là. Votre consultant vous dit qu'il y aurait probablement une intervention à faire mais vous ne me dites pas si vous allez la faire ou non.

280

M. PIERRE DUBÉ :

Ah! Bien, ça, c'est une autre chose, à savoir si on va la faire. Actuellement, je pense que probablement cette intersection ici – et là, encore, je dis *probablement* – va devoir être réaménagée éventuellement. Je ne sais pas quand. Quant à celle-ci, je pense qu'on va devoir peut-être réévaluer dans l'éventualité où le projet se fait, le projet de McConnellXLaramée.

285

Il a été question à un moment donné peut-être d'éliminer, de fermer, en fait, le boulevard Gamelin à partir de la rue des Fées mais ce n'est qu'une hypothèse actuellement. Donc, à ce moment-là, on enlèverait un lien. Voilà.

290

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

295

Dans votre mémoire, vous mentionnez que l'axe McConnellXLaramée devrait être une promenade urbaine. Pourriez-vous nous expliquer ce que vous entendez par *promenade urbaine*? C'est dans la section *Un lien capital*, au quatrième paragraphe.

300

M. PIERRE DUBÉ :

305

Oui. D'abord, je dois vous resituer dans le contexte. Le document de *La Vision* a été élaboré en 1998. C'était un document qui apportait une série de propositions sur la table. Il y avait six propositions. Et, à cette époque, en 98, une des propositions visait justement à relier le coeur avec le parc de la Gatineau. Et le terme que nous avons employé à cette époque, c'était une promenade urbaine, pour signifier...

310

Parce que je dois vous expliquer que, à la Commission, on a tout un réseau de promenades panoramiques qui ont été construites depuis 1950, dont la promenade de la Gatineau en fait partie. Ce sont des promenades à l'intention des visiteurs et qui ont une particularité, c'est-à-dire qui sont aménagées de façon esthétique, si on peut dire, qui permettent d'avoir des points de vue. Alors, on en a des deux côtés de la rivière. C'est dans ce sens-là que je fais référence à la promenade urbaine.

315

Plus loin, c'est là où j'aimerais attirer votre attention, on parle de boulevard paysager qui reflète le caractère naturel du parc.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

320

Et un boulevard paysager, est-ce que ça comporte le passage des camions, par exemple?

M. PIERRE DUBÉ :

325

Actuellement, sur l'ensemble de nos promenades, il n'y a pas de camions qui sont utilisés.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

330

Et, éventuellement?

M. PIERRE DUBÉ :

335

Ce n'est pas dans l'intention de la Commission de permettre les camions, parce qu'elles ne sont pas conçues pour ce type de circulation-là, étant donné qu'elles sont, par exemple comme dans le parc de la Gatineau, fermées l'hiver. Donc, les standards de construction ne

sont pas les mêmes. Donc, c'est pour ça qu'il n'y a pas de véhicules lourds qui peuvent les emprunter.

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

Et, pour un...

345 **M. PIERRE DUBÉ :**

Dans ce cas-ci, nous ne nous sommes pas prononcés sur la question du transport lourd.

LE PRÉSIDENT :

350 Vous ne vous êtes pas prononcés, mais serrons les concepts un peu. Dans votre hiérarchie, vous avez un vocabulaire propre, j'imagine. Alors, la promenade urbaine se situe comment dans la hiérarchie?

355 **M. PIERRE DUBÉ :**

La promenade urbaine, je dirais que ce n'est peut-être pas une promenade panoramique au sens où on la définit comme telle. La promenade panoramique pure, à la Commission de la capitale nationale, qui émane du plan Gréber, telles qu'elles ont été conçues dans les années 50, 60. Une promenade urbaine...

360

LE PRÉSIDENT :

La promenade de la Gatineau, ça, c'est une promenade?

365 **M. PIERRE DUBÉ :**

C'est une promenade.

LE PRÉSIDENT :

370

Vraiment une promenade. Donc, elle permet le contact direct.

M. PIERRE DUBÉ :

375

Voilà. Sur le plan visuel, sur le plan...

LE PRÉSIDENT :

380 Et là, celle-là, vous l'appelleriez promenade urbaine.

M. PIERRE DUBÉ :

385 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Qui est une autre catégorie.

390 **M. PIERRE DUBÉ :**

Une autre catégorie, si on peut dire, oui.

LE PRÉSIDENT :

395

Est-ce qu'il y a une définition de ces catégories-là dans vos documents? Est-ce qu'elles sont formellement décrites?

M. PIERRE DUBÉ :

400

Oui. La définition de la promenade, elle est décrite dans les documents que je vous ai déposés. Maintenant, la promenade urbaine, elle ne l'est pas décrite, parce que, en fait, on n'en construit pas, nous à la Commission, des promenades urbaines.

LE PRÉSIDENT :

405

C'est les autres qui les font mais vous avez une catégorie pour les recevoir. C'est ça que j'essaie de comprendre.

M. PIERRE DUBÉ :

410

Oui.

LE PRÉSIDENT :

415

C'est parce que, hier, il y a un intervenant qui nous a parlé d'une hiérarchie, en disant qu'il y avait des autoroutes, qu'il y avait des artères urbaines, des rues collectrices, des rues locales. Ça, c'est tout à fait sa catégorisation pour les routes. Et, il argumentait justement que ce dont on parle, ce n'est pas une autoroute, c'est une artère urbaine. Là, j'ai un autre concept dans lequel j'essaie de me retrouver, qui est la promenade urbaine. Et si c'est une

420

catégorisation pour vous, c'est très important de savoir la nature de la catégorisation, à savoir les usages qui sont permis et les usages qui sont interdits.

M. PIERRE DUBÉ :

425

Écoutez, j'aimerais mieux qu'on parle de boulevard paysager à caractère naturel plutôt que de promenade urbaine. Comme je l'ai expliqué antérieurement, le terme *promenade urbaine* avait été amené lors du dépôt de *La Vision* en 98.

430

LE PRÉSIDENT :

Il y avait un exercice dans le *Reader's Digest* autrefois qui s'appelait: *Enrichissez votre vocabulaire*. Alors, donc, rappelez-moi maintenant, vous parlez de quoi?

435

M. PIERRE DUBÉ :

D'un boulevard urbain paysager. D'un boulevard paysager, plutôt, à caractère naturel.

LE PRÉSIDENT :

440

Un boulevard paysager à caractère naturel.

M. PIERRE DUBÉ :

445

Voulez-vous que je vous explique ce que ça veut dire?

LE PRÉSIDENT :

Vous avez ouvert la porte, mon ami. Alors...

450

M. PIERRE DUBÉ :

J'anticipais votre question. Bien, c'est dans le sens où on a parlé beaucoup en première partie des audiences de boulevard urbain paysager pour la partie qui traverse finalement les quartiers. Alors, là, on a poursuivi la réflexion en disant, bien, c'est un boulevard paysager qui devrait aussi traverser le parc.

455

460

Sauf qu'on est dans un milieu complètement différent, c'est-à-dire qu'on n'est pas dans un milieu urbain mais dans un milieu naturel. Et c'est pour ça qu'on pense que le boulevard paysager devrait ou pourrait avoir un caractère plus naturel, simplement dans son aménagement, peut-être en préservant certains points de vue avec un type d'aménagement particulier. Je veux dire, on n'a pas poursuivi la réflexion dans le détail. Ce qu'on dit, c'est ce qu'on aimerait voir comme infrastructure qui traverse le parc.

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

Actuellement, la limite de vitesse sur la promenade de la Gatineau et la promenade du Lac des Fées, elle est de combien?

470 **M. PIERRE DUBÉ :**

60 kilomètres.

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

60 kilomètres. Pour les deux.

480 **M. PIERRE DUBÉ :**

Pour les deux.

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

Et ce que vous recommandez pour le boulevard paysager à caractère naturel, ça serait de 70.

490 **M. PIERRE DUBÉ :**

70.

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

Et c'est en termes de dénomination d'une promenade et d'un boulevard que vous ne mettez pas la même limite de vitesse, c'est pour cette raison.

500 **M. PIERRE DUBÉ :**

Oui. C'est exact. Est-ce que je peux ajouter?

505 **LE PRÉSIDENT :**

Ah! oui, bien sûr.

510 **M. PIERRE DUBÉ :**

Évidemment, il faut bien penser que le projet, s'il se réalisait comme on le souhaitait, ça ne ferait pas partie du réseau des promenades de la Commission comme tel.

LE PRÉSIDENT :

510

Non.

M. PIERRE DUBÉ :

515

Ce n'est pas une promenade.

LE PRÉSIDENT :

520

Non. Sauf que, entendons-nous, quelqu'un intervient dans un équipement majeur dont vous êtes responsable et il est comme soumis à un certain nombre de critères et de contraintes. Autrement dit, vous acquiescez que le parc soit traversé pour d'autres fins mais, en même temps, vous avez vos exigences pour assurer l'intégration de cet équipement-là dans ce que vous gérez.

525

M. PIERRE DUBÉ :

Tout à fait. C'est tout à fait ça. Et, ce qu'on cherche dans le fond, c'est qu'on veut voir peut-être la meilleure option au moindre impact sur l'environnement du parc, si je peux m'exprimer ainsi.

530

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

535

Vous avez abordé la question de la gestion, entretien. Vous avez des critères à la CCN, j'imagine, pour tout ce qui est entretien. Comment vous allez faire pour que ces critères-là soient respectés dans le parc, si c'est le MTQ qui gère?

M. PIERRE DUBÉ :

540

De ce que je comprends, lorsque l'infrastructure serait complétée, elle est transférée à la province, selon les termes de l'entente sur le réseau routier. C'est par des monitorings, finalement, une espèce d'exercice de monitoring que ces éléments-là sont suivis et appliqués.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

545

Mais quels sont vos critères? Est-ce que vous pouvez en nommer quelques-uns, si possible?

M. PIERRE DUBÉ :

550

Bonne question. Je vais référer à mon collègue, il est peut-être plus au courant que moi.

LE PRÉSIDENT :

555

Il n'a pas l'air plus content de recevoir la question.

M. MICHEL VIENS :

560

Nous avons quelques critères au niveau du déglacage. Par exemple, au niveau des promenades dans le parc de la Gatineau, par exemple, on veut éviter le chlorure de calcium pour les impacts à l'environnement, alors on encourage les contracteurs d'utiliser du sel et d'autres moyens, mis à part le chlorure de calcium. On a à certains endroits dans le secteur du parc, dépendamment de l'utilisation de ces promenades-là ou de ces routes-là, on accepte même dans certains cas, enlever la neige seulement, mettre aucun produit sur les routes.

565

Alors, ça dépend des secteurs ou pas. Je sais qu'à la Commission, par contre, dépendamment des promenades -- il y a des critères qui existent, pour répondre directement à votre question, qui existent à la Commission et certains secteurs de la Commission, dont le parc de la Gatineau, on adapte ces critères-là selon les besoins. Alors, il y a des critères de déneigement, des critères nouveaux de l'application de sel à certains endroits, selon la température, etc., ce qui se compare un peu aux villes.

570

La promenade du Lac des Fées, finalement, qui va être sous la gestion de la Ville de Hull, c'est une entente qu'on a signée récemment, cette promenade-là va devoir suivre les normes de contrôle de la route de la Ville de Hull et non de la CCN.

575

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

580

Est-ce que vous en avez pour le drainage? Est-ce qu'actuellement, c'est un drainage qui va être de type ouvert dans une partie du parc? Est-ce que vous avez des choses pour le contrôle, les eaux de ruissellement, puis tout ça?

M. MICHEL VIENS :

585

À certains endroits au parc de la Gatineau, on a un contrôle de drainage. Je sais qu'il y a quand même un guide sur le contrôle des eaux de drainage en milieu urbain. Oui, ça existe.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

590

Mais l'intention, pour la partie qui nous concerne, est-ce qu'il y a des choses qui sont...

M. MICHEL VIENS :

595

J'avoue que je ne connais pas, je ne maîtrise pas bien le détail de l'entente qu'on a faite avec la Ville de Hull. C'est une entente assez récente quand même, mais je sais que la Ville de Hull devra, dans le contrôle de sa neige, s'assurer que les eaux de ruissellement soient bien contrôlées.

LE PRÉSIDENT :

600

Ces ententes-là, quand vous les faites, est-ce qu'elles sont publiques?

M. MICHEL VIENS :

605

Ce n'est pas des documents à destination publique mais, par contre, évidemment, quelqu'un qui veut avoir une copie de ça, ce n'est pas interdit.

LE PRÉSIDENT :

610

Parfait. Dites-moi, votre tracé préférentiel à travers le parc, c'est un des enjeux très discutés, tout le monde nous en parle, est-ce que le tracé retenu par le promoteur, c'est votre tracé préférentiel ou est-ce que cette chose-là est encore à l'examen?

M. PIERRE DUBÉ :

615

Je ne voudrais pas présumer des conclusions de l'étude en cours, mais on regarde à la fois -- le mandat qu'on a donné à notre expert-conseil, c'est de regarder à la fois pour l'alignement numéro 2, c'est-à-dire la proposition numéro 2 et celle-ci, qui est la numéro 1. On ne lui a pas demandé de regarder le numéro 3 en détail, puisque, selon nous, il y aurait des contraintes assez importantes, dont entre autres le fait que ça traverse le dépotoir, l'ancien dépotoir municipal. Mais on regarde très attentivement, de façon détaillée, le tracé numéro 2.

620

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

Par rapport à ce tracé numéro 2, est-ce que vous évaluez aussi les options de carrefours giratoires aux intersections?

630 **M. PIERRE DUBÉ :**

Oui. Les trois options que je vous ai nommées sont regardées pour les deux tracés.

LE PRÉSIDENT :

635

J'imagine que c'est dans cette étude-là que va revenir la question de l'identification des 37 arbres dont la vie apparaît plus longue que ce qu'on avait pressenti. Alors, c'est ça qu'il va y avoir.

640 **M. PIERRE DUBÉ :**

Entre autres. Mais aussi dans les inventaires que je vous ai mentionnés tantôt, qui sont faits en partenariat avec les autres ministères fédéraux, pour lesquels il y a des ententes entre le promoteur et Pêches et Océans, par exemple, ou Environnement Canada. C'était des protocoles d'entente qui ont été définis récemment.

645

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci bien de votre mémoire et on en a profité. On s'est dit, s'ils reviennent, c'est parce qu'ils sont prêts à répondre à un certain nombre de questions. Il y a un problème toutefois qui est celui de l'étude que vous avez donnée à un consultant, je ne sais pas lequel, et des délais dans lesquels on fonctionne.

650

Évidemment, c'est à votre honneur de faire des études et de les compléter le plus rapidement possible. Il peut y avoir des contraintes d'études et mieux vaut faire une bonne étude qu'une mauvaise étude. Il n'y a rien de dangereux dans la vie que des mauvaises études. Alors, nos contraintes à nous, la contrainte extrême dans laquelle pour qu'on puisse en tenir compte, c'est autour du 15 mai. Parce qu'après ça, ça devient très difficile. Jusqu'au 30 mai, je peux encore en tenir compte mais, après le 30 mai, pour ce qui est de nous, honnêtement, on n'est plus capable d'en tenir compte.

655

660

Mais, soyons clairs. Il est mieux que vous remettiez une étude au 10 juillet sans que je puisse en tenir compte dans la production du rapport mais que ça soit une bonne étude, que de nous donner une mauvaise étude au 15 mai, parce que ça, c'est un boomerang. Et ça, là... c'est correct? Et si en chemin, nous, nous n'avons pas pu avoir l'étude pour les raisons qui seront les vôtres, nous dirons: **Il y a ici une lacune de connaissance et nous n'avons pas pu intégrer l'étude qui est en cours.** Mais, mieux vaut qu'une étude soit bien faite qu'une étude

665

mal faite, parce qu'une étude mal faite, dans deux ans, vous vous la ferez reprocher encore.
Correct?

670

M. PIERRE DUBÉ :

Oui.

675

LE PRÉSIDENT :

Les règles sont claires?

680

M. PIERRE DUBÉ :

Mais, définitivement, monsieur le président, le 15 mai, ça serait impossible. Je vous le dis tout de suite. Par contre, on va essayer de faire une bonne étude, en tout cas, pour le 30 mai. À ce moment-là...

685

LE PRÉSIDENT :

Si vous me la donnez le 30 mai et qu'il y a des éléments qui sont pertinents au dossier, on sera capable de les intégrer.

690

M. PIERRE DUBÉ :

D'accord. Alors, on s'entend pour le 30 mai.

695

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

700

M. PIERRE DUBÉ :

Merci.

705

LE PRÉSIDENT :

Merci bien à vous.

Alors, j'invite monsieur Lionel Demers, s'il vous plaît.

M. LIONEL DEMERS :

710

Bonjour, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

715

Bonjour, monsieur Demers!

M. LIONEL DEMERS :

720

Madame et monsieur les commissaires! Moi, j'ai fait un mémoire parce que j'habite à Saint-Jean-Bosco à peu près à 75 pieds de l'actuelle rue Laramée. Je demeure sur la rue Jogues depuis 1968, soit quatre, cinq ans avant les annexions et puis je suis très, très préoccupé par les questions de bruit, de pollution d'air et de sécurité.

725

J'habite du côté sud de la rue Laramée. Mon opinion sur le projet, c'est que ce qui nous a allumés un peu, c'est que lors de la journée de *marketing* que j'appelle à la Maison du citoyen, auxquels les citoyens étaient invités et que le ministère des Transports avait déployé toute une panoplie de belles photos, puis de beaux dessins, tout ça, je considérais ça comme un tape-à-l'oeil, parce que quand on s'est mis à poser des questions songées ou des questions éclairées, on n'avait pas les réponses.

730

Quand j'ai fait remarquer au type du ministère des Transports qu'avec toutes les rangées d'arbres qu'il y avait là-dessus, il ne resterait plus de place pour faire la route, on m'a dit: **Mais, ça, monsieur, c'est juste un concept. Il peut y en avoir moins ou plus.+* Puis quand on regardait d'un peu plus près les légendes au bas des dessins, c'était beau, ça, mais c'était marqué... j'ai dit: **Qu'est-ce que ça veut dire, ça, aménagement paysager par d'autres+?* Là, ils m'ont dit: **C'est les propriétaires riverains sur les rues environnantes.+* Ça fait que là, tout de suite, ça enlevait un peu du cachet puis du *glamour* du projet.

735

740

On m'a même affirmé, cette journée-là, qu'il y avait 4 000 voitures par jour qui circulaient sur Laramée. On a dit au type que c'était impossible. Il nous a dit: **Écoutez, on l'a compté.+* Ensuite de ça, bien, on m'a dit que c'était 2 000 au Château Cartier puis, là, je me suis dit, bien, d'ici à ce que le chemin se fasse, on n'aura plus de problème, il n'y aura plus de circulation, on vient d'en perdre 2 000 dans deux mois.

745

On m'a encore affirmé ici, à l'arrière de la salle, lors d'une pause café, qu'il y avait 4 000 voitures sur Laramée entre Demontigny puis Saint-Joseph, puis 2 000 à la hauteur de la rue Labelle. C'est absolument impossible. Puis quand je dis ça aux gens, on me demande si j'ai inventé ce chiffre-là. Je dis: **Non. C'est les spécialistes du ministère des Transports qui m'ont affirmé qu'ils avaient fait un comptage.+*

750

755 Ensuite de ça, la qualité de l'air. J'ai dit, comment on peut m'affirmer, puis maintenir leur position qu'on passe... moi, je prends de 2 000, je veux être généreux, je vais prendre un de leurs chiffres, 2 000, à 17 670 véhicules par jour dans le quartier Wright et Saint-Jean-Bosco, puis que la qualité de l'air ne sera aucunement affectée.

Comment on peut nous dire, sans rire, le plus sérieusement du monde, qu'il n'y aura pas plus de bruit? Comme je dis, puis comme le Ministère l'affirme lui-même dans son rapport d'évaluation environnementale de juin 2000:

760 *Les riverains du boulevard Saint-Raymond profiteront également d'une diminution de la circulation et du bruit qui en résulte*

765 C'est où, la magie? S'ils ont diminué le bruit à un endroit donné et qu'on transporte la cause sur le futur boulevard – je viens d'apprendre un nouveau terme – comment se fait-il qu'il n'y aura pas plus de bruit qu'actuellement? C'est inconcevable. Je n'ai pas ma réponse encore. D'ailleurs, je n'étais pas le seul. Le ministère de l'Environnement du Québec a posé des questions pertinentes à ce sujet, de même que vous-mêmes, de la Commission.

770 Dans une lettre – j'avais posé des questions le 15 mai – le spécialiste du Ministère m'a répondu et il me dit:

Il est possible de concilier camionnage et impact sonore faible sur l'axe McConnell/Laramée sans qu'il soit nécessaire d'implanter des mesures d'atténuation contre le bruit dont la hauteur serait inacceptable.

775 Ça fait que ce spécialiste-là contredit le ministre Chevrette qui, lors de sa visite, avait dit qu'il n'y avait pas de transport lourd. En septembre 99, monsieur Chevrette, lors de sa visite à Hull a dit: **Pas de transport lourd. Six voies, sans transport lourd,*+ soulevant l'argumentation que les mesures d'atténuation contre le bruit seraient inappropriées dans un quartier résidentiel. Ça, j'imagine c'est des murs d'une quinzaine de pieds de haut. Alors que là, on en prévoit 1,50
780 mètre.

Une autre contradiction du MTQ, c'est que dans son petit livret *Mieux s'entendre avec le bruit*, à la page 21, il est dit que:

785 *Pour être efficace, à la condition qu'elle soit très touffue et peu profonde d'au moins 30 mètres.*

- un aménagement paysager -

790 *Une telle solution peut amener une baisse maximale de niveau de bruit de 5 à 10 décibels, lorsqu'elle est bien conçue, soit une réduction de presque la moitié du niveau sonore perçu par l'oreille humaine. L'aménagement horticole léger n'entraîne aucune réduction du niveau du bruit.*

Quelle conclusion il faut tirer de ça? Que les artères rue Laramée et le boulevard seront côte à côte. C'est de là mes gros doutes sur la véracité des dires du MTQ.

795 Conséquemment à toutes ces interrogations, contradictions et invraisemblances, nous sommes d'avis que le MTQ aurait effectué une sélection parmi les études ou relevés ne présentant que les plus favorables à son projet. Les autres, c'est ce que vous avez demandé et que le ministère de l'Environnement a demandé, puis on n'a pas eu toutes les réponses à ces questions-là encore.

800 Nous sommes d'accord avec la construction d'un boulevard urbain mais pas à n'importe quel prix. Il ne faudrait pas perdre de vue que les quartiers Saint-Jean-Bosco et Wright sont des secteurs résidentiels et que les résidants ont droit à ce que leur qualité de vie soit maintenue.

805 La construction d'un boulevard en surface, sans transport lourd, avec mesures d'atténuation contre le bruit efficaces et non démesurées pourrait être acceptable. On pourrait peut-être envisager comme solution, pour éloigner le boulevard davantage, de mettre des glissières de type New-Jersey dans le centre au lieu d'avoir un terre-plein. De cette façon, l'emprise de la route serait réduite, puis serait encore éloignée davantage de la rue Laramée
810 actuelle.

 Ça permettrait peut-être là de faire des mesures d'atténuation de bruit avec un aménagement paysagé plus consistant. Comme, exemple, des conifères, des épinettes ou des pins bleus qui vont jusqu'à terre, que ça, ça peut vraiment couper le bruit.

815 Le mur en ciment ou en métal, c'est que ça aurait pour effet d'isoler le secteur Saint-Jean-Bosco complètement du reste de la Ville de Hull. Au sud du secteur Saint-Jean-Bosco, c'est la rivière Outaouais, puis la voie ferrée, puis le boulevard Taché. À l'est, encore là, c'est la voie ferrée. Puis, au nord, on aurait les fameux murs de je ne sais pas combien, 15 pieds,
820 je pense, ce qui aurait pour résultat d'isoler complètement Saint-Jean-Bosco, nous confinant en un véritable ghetto, dans le fond.

 Dans l'éventualité où il serait impossible de prévoir des mesures d'atténuation contre le bruit appropriées et de hauteur acceptable, en plus d'être esthétiques, bien, là, il faudrait peut-être revenir à la solution *encaissée*. Là, au moins, d'un côté à l'autre, on peut se voir, puis saluer nos voisins de l'autre côté.

 C'est à peu près ça, mon intervention. Moi, je sympathise beaucoup avec les gens du secteur Saint-Raymond. Mais, comme je dis, s'il y a une épidémie au Lac Saint-Jean, on n'envoie pas la moitié des malades en Abitibi pour équilibrer les forces. Là, c'est ce qu'on veut faire. Ils ont un problème avec Saint-Raymond, ils veulent le régler en envoyant la moitié dans notre secteur. Je pense que ça, c'est complètement inacceptable. Puis ce n'est pas à moi à trouver la solution, c'est aux autorités gouvernementales, je pense. C'est à peu près tout, monsieur le président.

835

LE PRÉSIDENT :

Merci. Je voudrais bien comprendre où vous demeurez. Vous demeurez au sud de Laramée?

840

M. LIONEL DEMERS :

Oui. Immédiatement, la rangée de maisons de Laramée, moi, je demeure la première maison perpendiculaire à Laramée. En arrière d'une maison de la rue Laramée.

845

LE PRÉSIDENT :

Puis du côté nord. Donc, de votre côté, il n'y aurait pas de mur.

850

M. LIONEL DEMERS :

Absolument rien.

LE PRÉSIDENT :

855

Et c'est pour ça que vous demandez un New-Jersey, pour éloigner davantage la route de vos résidences.

M. LIONEL DEMERS :

860

C'est ça. Puis dans la région ici, les vents dominants sont nord-ouest, puis nord fort. Ça fait que c'est ça qu'on a peur. S'il n'y a pas de mesures d'atténuation de bruit, le vent va transporter le bruit puis la pollution dans notre secteur, avec absolument rien pour atténuer ça.

865

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pour la question du New-Jersey, j'essaie de comprendre un peu. C'est que, actuellement, le New-Jersey sert aussi pour la traverse, c'est-à-dire que ça se fait en deux temps. Ce que le promoteur propose, c'est de le faire en deux temps. Donc, il y a une traversée qui dure neuf secondes, si je ne me trompe pas. Donc, on traverse, on se rend juste au milieu à neuf secondes. Là, on attend dans ce qu'il appelle un niveau de refuge qui est dans le terre-plein. Et, ensuite, on réactionne le feu et là, on traverse l'autre section. Donc, si on élimine le New-Jersey, à ce moment-là, il n'y a plus cet îlot de refuge pour la traverse. Comment est-ce que vous voyez la traversée, à ce moment-là? Est-ce qu'elle devrait se faire en un seul temps? Comment vous voyez la traversée des piétons?

875

M. LIONEL DEMERS :

Bien, peut-être comme quelqu'un a souligné l'autre jour, avec des feux.

880

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, on ferait la traverse d'un bout à l'autre, sans arrêt au centre. C'est un peu ça que vous voyez?

885

M. LIONEL DEMERS :

Ce n'est pas la solution idéale. Moi, je voyais surtout pour éloigner le bruit, parce que ça a l'air que jusqu'à date, ils ne veulent rien faire, rien mettre du côté sud de Laramée.

890

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vous, votre intention, c'est vraiment de pousser l'emprise, pousser la route le plus loin possible du côté sud.

895

M. LIONEL DEMERS :

Oui. Puis la question de sécurité, c'est comme une dame l'a souligné l'autre jour, ça prend quasiment des feux de circulation, si on veut que les voitures arrêtent.

900

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis, vous, les carrefours giratoires, comment vous trouvez l'idée?

905

M. LIONEL DEMERS :

Moi, les carrefours giratoires, je pense que c'est un beau concept pour nous vendre l'idée. Ça faisait partie du tape-à-l'oeil que je parle. Parce que je ne vois pas un 45 pieds, moi, s'engager dans une route à deux voies, sans qu'il écorche quelqu'un de chaque bord, de chaque côté. Tu sais, je vois ça difficilement.

910

Mon idée à moi, c'est que les carrefours giratoires sont là temporaires.

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

Ah! oui?

920 **M. LIONEL DEMERS :**

Ah! oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :
925 Qu'est-ce que vous voyez à long terme?

M. LIONEL DEMERS :
930 Ça ne sera pas fonctionnel, puis ils vont rentrer les *bulls* là-dedans, puis les camions, venez-vous-en, vous êtes les bienvenus. Je ne comprends pas, non plus, que le camionnage lourd, en dedans de trois, quatre mois, entre la visite de monsieur Chevrette puis le printemps suivant, que ça soit changé, quand à Ottawa, on veut les sortir de la rue King-Edward puis du centre-ville. Dans toutes les grandes villes, c'est ce qu'ils tentent de faire.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :
935 Mais, ça, le changement, moi, j'ai l'impression que c'est à cause des dates, c'est l'Analyse de valeur qui a fait le changement. C'est-à-dire que l'idée du carrefour giratoire est apparue au moment de l'Analyse de la valeur et ça a été une solution qui a permis que les
940 camions puissent revenir. Donc, j'ai l'impression que c'est le carrefour qui a fait la modification du six voies au quatre voies et qui a ramené le camionnage dans le projet. C'est peut-être un peu une question de -- il faudrait voir les dates de ces événements-là, mais ça pourrait peut-être être la raison pour laquelle il y a un changement.

M. LIONEL DEMERS :
945 Les dates, je ne les connais pas.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :
950 Monsieur Demers, j'aimerais savoir quelles autres solutions vous proposez à part de reculer l'emprise vers le nord?

M. LIONEL DEMERS :
955 La plus coûteuse.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

960 La plus coûteuse, qu'est-ce que vous voulez dire?

M. LIONEL DEMERS :

965 Encaissée. Si pour être efficaces les mesures d'atténuation c'est des murs, puis que notre secteur est complètement isolé du reste de la ville, bien, moi, j'opterais pour l'encaissé. Il n'y a plus de problème pour les piétons pour traverser. On passe au-dessus. Puis on n'est pas isolé.

970 Comme si vous connaissez un peu le Queensway à Ottawa, il y a des murs de quinze pieds de chaque bord, chaque côté. Ça a l'air... le mur de Berlin est tombé. Pourquoi qu'on en érigerait un à Hull? Je ne comprends pas. En tout cas. Je ne pense pas qu'ils ont l'idée de faire ça, c'est juste qu'actuellement, ils ont l'idée de rien faire. C'est ça que je déplore, puis c'est pour ça que je conteste.

975 Premièrement, que le camionnage lourd passe là, ça n'a pas d'affaires là. Puis, deuxièmement, si le camionnage lourd est là, bien, il faut prendre les moyens qui vont avec pour que les gens maintiennent une qualité de vie.

LE PRÉSIDENT :

980 Et s'il n'y a pas de camionnage lourd, est-ce que vous êtes d'accord avec les giratoires?

M. LIONEL DEMERS :

985 Oui. Ce que j'ai peur, moi, c'est ces gros camions-là, quand ils vont arriver là-dedans. Parce que même, aujourd'hui, la courtoisie avec les chauffeurs de gros camions – pas tous – mais il y a une grosse partie, je crois qu'ils sont trop dangereux. Ils ne devraient même pas conduire ces gros véhicules-là. On le sait, on se fait tasser, puis on se fait coller. Ça fait qu'avec un 45 pieds, si quelqu'un est dans la ligne du centre, puis que lui s'engage là-dedans, comment ils vont faire? Il va en résulter des accidents et des accrochages. À mon point de vue.
990 Peut-être que je me trompe mais jusqu'à date, je pense et je maintiens cette position-là.

LE PRÉSIDENT :

995 Il y a un certain nombre de perceptions que vous avez et sur lesquelles vous ne bougez pas.

M. LIONEL DEMERS :

1000

Non. Comme, par exemple, on s'est fait leurrer avec ces beaux concepts de tape-à-l'oeil qu'on a eus. Puis, depuis ce temps-là, il n'y a personne qui m'a apporté des arguments ou des explications valables, faisant en sorte que je changerais d'opinion.

1005

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Demers.

M. LIONEL DEMERS :

1010

Merci de m'avoir écouté.

LE PRÉSIDENT :

1015

C'est la moindre des choses.

Alors, je déclare une petite pause santé, pas longue, cinq, dix minutes maximum et on reviendra avec l'Association des résidants des Jardins Taché. Merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1020

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

1025

L'Association des résidants des Jardins Taché, monsieur, madame, je vous invite donc à vous présenter et à présenter votre mémoire et on vous posera des questions ensuite. Allez-y.

Mme FRANÇOISE HOULE :

1030

Bonjour, messieurs, madame! Nous vous remercions d'avoir accepté de rencontrer notre Association. D'abord, j'aimerais présenter mon collègue, monsieur Lacasse, Jacques Lacasse, qui est vice-président de l'Association. Moi-même, Françoise Houle. Je fais partie du conseil d'administration de l'Association. Il y a un auteur du mémoire, monsieur Larabie, qui est absent parce qu'il est retenu à son travail.

1035

En premier lieu, j'aimerais situer ou localiser les Jardins Taché et nous avons des vues aériennes mais j'ai aussi une carte.

1040 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame.

1045 **Mme FRANÇOISE HOULE :**

Voici.

LE PRÉSIDENT :

1050 Très bien. Merci beaucoup.

Mme FRANÇOISE HOULE :

1055 Alors, nous sommes une Association qui existe depuis plus de 40 ans, dans un secteur résidentiel qui est tout à fait au sud du parc de la Gatineau, à l'ouest de l'entrée de la promenade, l'entrée du boulevard Taché. Donc, nous sommes très concernés par le projet, puisque le projet de route ou d'axe va passer à quelques centaines de mètres de nos maisons. Notre Association compte environ 500 résidants et nous avons plus d'une centaine de membres actifs.

1060 Tout d'abord, quelques mots pour situer le contexte de notre mémoire. Notre Association, nous devons l'avouer, avait des hésitations face à des positions. Ça fait 30 ans que le projet est dans l'air, que des maisons ont été démolies sur la rue Laramée. Donc, il y a certaines personnes qui souhaitent que ce soit complété et qu'on n'en entende plus parler.

1065 D'autre part, il y a d'autres personnes qui sont totalement opposées à une percée au centre-ville et surtout à la traversée du parc de la Gatineau.

1070 Notre mémoire, en fait, a essayé de prendre une position mitoyenne, de réconcilier ces points de vue et nous devons dire que nous avons un parti pris pour la préservation de l'environnement et que nous sommes pour les personnes avant les autos.

1075 Donc, nous avons fait trois recommandations, et nous avons été très heureux tout à l'heure, d'entendre monsieur Dubé de la CCN expliquer que la CCN allait faire une étude qui reprend plusieurs des points qui font partie de nos recommandations.

Je vais parler d'abord de la première recommandation, monsieur Lacasse parlera des deux autres.

1080 La première recommandation, c'est que nous ne voulons pas, disons qu'il ne devrait pas y avoir de circulation lourde sur l'axe et que la vitesse devrait être limitée à 70 kilomètres. Un des arguments que la Ville de Hull a avancés pour faire circuler des camions sur l'axe, c'est de dégager le boulevard Saint-Raymond. Saint-Raymond a été prolongé, comme vous le savez,

1085 pour aller rejoindre Pink au nord. Et c'est un axe est-ouest, de même que Laramée-McConnell est aussi est-ouest. Nous croyons que d'avoir fait une erreur sur Saint-Raymond ne devrait pas être répété sur Laramée-McConnell.

1090 D'autre part, un autre argument aussi qui est avancé, c'est qu'il faut dégager le boulevard Taché. Nous osons avancer que nous sommes les premiers concernés par le boulevard Taché, puisque nous vivons à côté. Ça fait 30 ans que nous voyageons sur le boulevard Taché est-ouest, soit pour aller à Aylmer, soit pour aller au centre-ville de Hull, soit pour aller à Ottawa. Il y a 30 ans, c'était la seule route possible pour aller du centre-ville de Hull vers Aylmer ou vers le Pontiac. Depuis, il y a eu des alternatives ou des routes qui se sont ajoutées. Le boulevard Saint-Raymond qui est rattaché à Pink, donc qui fait un lien est-ouest.

1095 D'autre part, sur le boulevard Taché, il y a un pont, le Pont Champlain qui relie le côté de l'Outaouais à l'Ontario. Et, une troisième voie est en construction après 20 ans de discussion, une troisième voie qui va être réservée au transport en commun et aux taxis. Cette voie va être ouverte au mois de décembre 2001, ce qui va dégager considérablement la circulation sur le boulevard Taché. Les gens d'Aylmer n'auront pas besoin de venir au centre-ville de Hull pour aller à Turney's Pasture, par exemple.

1105 D'autre part, finalement sur le boulevard Taché, après de très grandes demandes des citoyens, la STO, la Société de transport a fini par créer une voie réservée aux autobus entre Saint-Joseph et la rue Montcalm. Ça a été fait un peu par accident il y a quelques mois, lors du réaménagement de la promenade du Portage, mais comme ça avait énormément dégagé le boulevard Taché, la STO a décidé d'aménager cette voie de façon permanente. En ce moment, c'est temporaire mais ça sera permanent à partir de l'automne. Donc, il y a des mesures est-ouest qui ont déjà été prises et nous croyons que ça ne justifie pas d'envoyer les camions sur le nouvel axe.

1115 D'autre part, nous sommes tout à fait d'accord avec la CCN qui dit que la vitesse devrait être limitée à 70 kilomètres. Il y a des sections de l'autoroute McConnell dans la partie Aylmer où la vitesse est déjà limitée à 70 kilomètres. Pendant la traversée du parc, nous ne voyons absolument pas pourquoi la vitesse devrait être à 90 kilomètres. Nous pensons que 70 kilomètres est tout à fait suffisant.

1120 Donc, c'est notre première recommandation: pas de circulation lourde; vitesse limitée à 70 kilomètres.

M. JACQUES LACASSE :

1125 Concernant les trois tracés proposés par le MTQ, nous avons regardé les arguments en
faveur du tracé numéro 1 qui a été retenu et ne croyons pas qu'ils sont valables mais qu'il s'agit
plutôt d'un tracé le plus dommageable pour l'environnement.

1130 En ce qui concerne le tracé numéro 3, qui traverse l'ancien dépotoir qui a des contours
incertains, d'après les informations que nous avons eues du MTQ, il faudrait environ 6 millions \$
pour le décontaminer.

1135 Reste le tracé numéro 2, mais il comporte de nombreux points d'interrogation. Nous
avons été heureux tantôt d'apprendre que la CCN -- et on appuie en tant qu'Association l'étude
qui va être déposée le 30 mai prochain par les gens de la CCN.

Il y avait également un quatrième tracé, soit sur le boulevard Gamelin, qui existe déjà,
et qui traverse la promenade. À votre avis, c'est un tracé que l'Association... nous ne voyons
pas comment il serait possible d'avoir un tracé qui contournerait par la promenade du Lac des
Fées jusqu'à Gamelin et reprendre McConnell et le chemin de la Montagne de l'autre côté.

1140 Concernant les bretelles d'accès à la promenade, nous trouvons que le projet est assez
dommageable en traversant le parc et que rajouter des bretelles, ça serait de maximiser l'impact
ou de détruire encore plus justement ce bout de parc-là, le bout sud du parc.

1145 Pour débiter, la bretelle nord, elle est censée de contourner un ancien dépotoir, juste
contourner, longer la falaise qu'on disait tantôt où les limites du dépotoir ont des limites
incertaines, les gens ne savent pas où exactement était situé le dépotoir. Et vous savez que les
eaux de lixiviation du dépotoir se déversent dans le marais Wolffia et que lui se déverse dans le
petit ruisseau Moore, et que le ruisseau Moore se déverse tout juste à côté dans la rivière des
1150 Outaouais, tout juste à côté de l'usine de traitement des eaux.

Nous trouvons aussi que faire un stationnement dans le dépotoir est très dommageable
pour l'environnement, parce que ça ferait une espèce de marmite qui, les eaux encore de
lixiviation se déverseraient dans les petits ruisseaux avoisinants, sans compter aussi les sels de
1155 déglacage qui vont passer sur les viaducs, qui vont traverser le marais Wolffia.

Concernant la bretelle sud, nous avons ici des photos de la prucheraie qui ont été prises
en février dernier. Une prucheraie vieille de 70 ans, où ce qu'on peut y circuler librement, où ce
que la plupart des gens du quartier, du quartier MacKenzie qui est tout juste au côté, en fin de
1160 compte où presque tout le monde pratique des sports de toutes sortes. Comme vous voyez,
dans notre mémoire, on en a fait mention.

Aussi, nous nous interrogeons sur la disparition de plusieurs espèces végétales à statut
précaire, sans compter l'épervier de Cooper qui justement à son nid dans la prucheraie
1165 mentionnée.

1170 Également, on s'interroge beaucoup au niveau sonore. La prucheraie, ce n'est pas un bon écran protecteur contre le son, contre le bruit. Puis également, les bretelles, on les remet en question puisque le parc, comme on vous l'a mentionné un peu plus tôt, est fermé six mois par année.

1175 Il y aurait une alternative qu'on pourrait envisager, ça serait un carrefour giratoire. L'alternative, si l'axe croise la promenade en surface, examiner si un carrefour giratoire serait possible, sans trop de dommages. Ou encore mettre tout simplement des feux de circulation au carrefour des deux routes.

Un autre point de vue: améliorer l'entrée officielle de la promenade sur le boulevard Taché, l'aménager et la paysager.

1180 Avant d'arriver à la conclusion, nous avons également une crainte qui est, une fois que le projet réalisé est terminé, la partie sud du parc, la partie entre le boulevard Taché et l'axe McConnellXLaramée – et l'axe McConnell, en réalité – ne devienne la proie des promoteurs immobiliers avec des échanges de terrains de part et d'autre avec la Ville de Hull et ne devienne plus une partie du parc mais plutôt que les promoteurs construisent dans cette partie-là du parc.

1185 En conclusion, l'axe et l'autoroute McConnellXLaramée sont des restants de la mentalité des années 1960, qui ne voyait pas d'inconvénients à favoriser l'étalement urbain, à charcuter les centre-villes et à valoriser l'automobile. Nous espérons que le BAPE va rappeler au ministère des Transports que cette mentalité est obsolète et qu'il faut chercher d'autres conclusions. Il y va de notre avenir à tous. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1195 Alors, merci à vous deux de votre mémoire. Vous prenez une position très claire sur deux, trois éléments, trois éléments exactement. Je poserai la première question donc à madame Houle et mes collègues continueront sur les autres points.

1200 Vous avez dit des choses nouvelles au plan de l'information et qui ne sont pas dans votre mémoire, me semble-t-il. Vous les avez dites verbalement. Quand vous avez parlé d'un allègement qui s'était produit du trafic sur le boulevard Taché, pouvez-vous me répéter ces interventions-là, comment elles se sont produites.

Mme FRANÇOISE HOULE :

1205

Oui, d'accord. Comme vous le savez, le projet de l'axe date de la fin des années 60.

LE PRÉSIDENT :

1210

Oui.

Mme FRANÇOISE HOULE :

1215

Depuis ce temps-là, disons depuis 69, 70 à peu près, il y a eu différents aménagements, différentes constructions qui ont transformé la circulation. Ce que j'ai mentionné, c'est que d'abord le boulevard Saint-Raymond, qui maintenant traverse le parc, et qui rejoint l'axe Pink, donc, ça, c'est une possibilité et ça rejoint aussi, si on est du côté de Hull, ça donne accès aux autoroutes, l'Autoroute 5 et puis on peut aller vers Ottawa.

1220

Donc, ça n'existait pas et ça existe maintenant. Donc, il y a moyen d'aller vers l'ouest ou vers l'est et vice versa.

1225

L'autre aspect sur le boulevard Taché, c'est que un des problèmes qu'il y a, et il ne faut pas exagérer non plus, c'est que la circulation est très importante de 7 h 30 le matin à 8 h 30. Le reste de la journée, c'est une route urbaine qui est assez achalandée mais quand même pas encombrée. Cet achalandage...

LE PRÉSIDENT :

1230

Ça, vous le voyez quotidiennement.

Mme FRANÇOISE HOULE :

1235

Ça fait depuis 1972 que j'habite d'abord les Jardins MacKenzie-King, ensuite les Jardins Taché. Et, j'ai pris l'autobus ou l'auto pour aller travailler à Ottawa pendant toutes ces années-là. Donc, je l'ai vu quotidiennement.

1240

Une des raisons de l'encombrement du boulevard Taché, qui a diminué beaucoup depuis, mettons, une dizaine d'années, un: une autre raison, c'est que maintenant, les gens travaillent à la maison, le télé-travail est beaucoup plus important qu'il n'était en 1970, par exemple.

1245

Mais une autre raison qui va alléger encore la circulation, c'est que les gens d'Aylmer qui vont travailler, par exemple, à Statistique Canada qui se trouve de l'autre côté, juste en face, si vous voulez, de l'Outaouais, pour aller à Turney's Pasture à l'heure actuelle, si on prend l'autobus, par exemple, il faut faire un détour, aller jusqu'à Ottawa au centre-ville et prendre un autre autobus pour aller à Turney's Pasture.

1250 Évidemment, la voie la plus simple, c'est le Pont Champlain, mais le Pont Champlain est à deux voies et était archi-encombré. Après des discussions interminables, y compris des discussions, l'opposition des gens d'Ottawa qui ne voulaient pas avoir trop de voitures dans leur quartier, les gens de Hyden Park, finalement la CCN a – parce que le pont appartient à la CCN – la CCN a accepté d'ajouter une troisième voie, qui est en construction à l'heure actuelle, et cette troisième voie va être réservée au transport en commun et aux taxis.

1255 Alors, dans le sens nord-sud le matin...

LE PRÉSIDENT :

1260 Réversible.

Mme FRANÇOISE HOULE :

1265 ... Aylmer, et réversible le soir. Donc, ça, ça va considérablement alléger tous les gens d'Aylmer ou de l'ouest, si vous voulez, qui s'en vont travailler soit à Turney's Pasture, soit à Kanata, soit enfin dans la région du côté d'Ottawa.

1270 Et ce que j'ai mentionné aussi, et parce que nous avons un parti pris aussi en faveur du transport en commun, ce que j'ai mentionné, c'est que la STO a fini, après, encore là, de nombreuses interventions de citoyens, par créer une voie réservée. Si vous êtes passé, on a mis des poteaux temporaires à l'heure actuelle, une signalisation temporaire mais ça va devenir permanent en octobre ou novembre 2001.

1275 Et, franchement, on prend l'autobus maintenant à partir des Jardins Taché pour aller, par exemple, aux Terrasses de la Chaudière, ça prend cinq minutes, le matin. Alors qu'auparavant, ça pouvait prendre 20, 25 minutes, parce que c'était pas à pas. Mais maintenant, quand les autobus atteignent le boulevard Saint-Joseph, ils prennent cette voie-là et ils filent jusqu'à la rue Montcalm.

1280 Donc, ce sont des mesures qui ont été prises entre le début des concepts de l'axe et aujourd'hui. Alors, c'est un point que nous faisons. Il ne faut pas penser qu'il n'y a rien qui a changé depuis 30 ans. Et je ne parle pas à travers ça, je viens juste de le mentionner, le télé-travail, le fait que la Fonction publique n'occupe plus la même place, le fait que de plus en plus... par exemple, la haute technologie est très importante dans la région, la haute technologie, ce n'est pas au centre-ville, c'est dans la zone de Kanata à l'ouest ou, encore, au nord de la Ville de Hull. Donc, encore là, il y a eu des changements dans les *patterns*, si vous voulez, du travail et du déplacement.

LE PRÉSIDENT :

1290 Très bien.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1295 Ma question concerne principalement les sentiers récréatifs qui sont dans le parc. Dans
votre mémoire, vous parlez que l'axe couperait les sentiers nord-sud. Le promoteur, dans son
projet, prévoit deux passages actuellement. Il en prévoit un, si je ne me trompe pas, à l'ouest
du chemin de la Montagne, qui est un passage inférieur, donc en forme de tunnel, et un autre
qui serait au viaduc entre la promenade et l'axe McConnell.

1300 Est-ce que ça vous semble suffisant comme passage pour permettre le lien entre les
deux sections?

Mme FRANÇOISE HOULE :

1305 Bien, on n'est pas trop sûr de qu'est-ce que ça veut dire exactement. Encore là,
aujourd'hui, il y a une piste cyclable qui part du boulevard Taché puis qui permet d'aller, par
exemple, au belvédère Champlain à 28 kilomètres d'ici. Cette piste, l'hiver, est utilisée pour le
ski de fond, mais il y a plein de petits sentiers secondaires alternatifs qui ne sont pas
1310 nécessairement sur les cartes et sur les plans officiels mais qui sont empruntés régulièrement
par beaucoup de gens. C'est d'ailleurs la grande caractéristique et le grand atout de la région ici,
c'est d'avoir, comme on l'a dit sans arrêt, la nature aux portes de la ville. Donc, nous croyons
que cette nature est exceptionnelle. On est rendu en 2001 et on pense qu'on ne doit pas
charcuter, on ne doit pas mettre des obstacles constamment. Au contraire, on doit la préserver
1315 et l'encourager.

M. JACQUES LACASSE :

1320 Pour juste un petit peu compléter ce que madame Houle aborde, oui, il y a plusieurs
sentiers qui ne sont pas seulement empruntés pour faire du ski de fond mais plutôt pour
randonnée pédestre et du vélo de montagne, tout ça. Puis aux premières auditions du BAPE, il
y a une personne, je ne me souviens plus, je pense que c'est le MTQ, qui a abordé la question
en disant que le parc rentrait dans la ville. Mais ça serait plutôt – j'aimerais y apporter un
correctif – c'est plutôt la ville qui s'est bâtie alentour du parc. Puis il est agréable aussi d'avoir un
1325 parc. Je trouve qu'on est choyé d'avoir un parc juste à notre porte, puis il est important de le
préserver également.

Pour conclure, pour les pistes cyclables, tout ça, non, elles ne sont pas face à la CCN.
Ce n'est pas des pistes qui sont formelles mais c'est plutôt des gens du quartier avoisinant qui
1330 l'empruntent et qui l'entretiennent. Ça fait partie de notre vie de quartier.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

1335 Dans votre mémoire, la position officielle de votre Association, un des points, c'est que
vous vous opposez à la destruction d'un milieu naturel et vous mentionnez qu'il y a d'autres

alternatives qui ont été identifiées. Est-ce que c'est possible de nous les mentionner, ces alternatives-là?

M. JACQUES LACASSE :

1340

Il y a le tracé numéro 2, comme j'ai mentionné tantôt, qui, à notre avis, nous sommes conscients que la vie économique, ça prend un axe est-ouest, encore là avec beaucoup d'hésitation. Comme madame Houle disait tantôt, les gens ont tendance à dire que le boulevard Taché est congestionné, puis pourtant on demeure dans le quartier, puis on ne le trouve pas si congestionné que ça. Je trouve que les gens de l'extérieur parlent beaucoup pour nous. Je les en remercie mais la congestion sur le boulevard Taché, c'est seulement que le matin à l'heure de pointe. Puis elle est très pointue l'heure, on ne comparera pas avec Montréal comme j'écoutais, hier. Ça ne se compare pas. Il n'y a pas de comparable pour Montréal.

1345

1350

En ce qui concerne la destruction du parc, en fin de compte, c'est un héritage qu'on a eu. Un tracé qui pourrait au moins envisager le tracé numéro 2, que nous voyons qui est le moins destructeur dans le parc, puis les bretelles où on trouve que déjà si le tracé passe, que les bretelles sont de trop, vraiment. Ou, à tout le moins, d'envisager un carrefour giratoire.

1355

Mme FRANÇOISE HOULE :

Peut-être que je pourrais ajouter qu'on fait allusion aussi aux études qui étaient déposées à la bibliothèque municipale de Hull. Il y avait treize études de toutes les sortes et nous, on n'avait pas les moyens ni le temps de faire une étude spéciale, mais on s'est inspiré de ces travaux-là. Alors, entre autres, les trois tracés étaient parfaitement bien décrits avec tous leurs inconvénients et leurs avantages.

1360

1365

Et, pour en revenir à notre surprise, c'est que le tracé 1, c'est à peu près celui qui avait le plus d'inconvénients et celui qui avait le moins d'avantages, mais pourtant, c'est celui qui a été choisi. Donc, pourquoi est-ce que c'est parce que c'est 1, c'est plus facile que de dire 2? Mais nous ne croyons pas que c'est une bonne raison. Alors, nous reprenons tout simplement les arguments de ceux qui ont fait les études.

1370 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

D'après vous, les mesures qui sont mises en place pour le transport en commun, est-ce que vous les jugez suffisantes en ce moment? Ou il y aurait d'autres moyens d'améliorer?

1375 **Mme FRANÇOISE HOULE :**

1380 Vous parlez du transport en commun à l'heure actuelle, sur, par exemple, les axes où ça existe? Disons que, moi, je considère – encore une fois, je vais donner mon exemple personnel qui remonte à 1972 – à l'endroit où je peux prendre l'autobus, il y a dix lignes d'autobus qui passent le matin et il y en a une seule qui ne se rend pas au centre-ville de Hull ou au centre-ville d'Ottawa. Parce que la circulation, ici, dans la région, c'est vers le centre-ville de Hull ou le centre-ville d'Ottawa. Donc, il y en a une seule et c'est celle qui se rend au Cégep.

1385 Alors, pour moi, personnellement, égoïstement, ça me convient. Dix, j'en ai assez. Le matin et le soir, c'est la même chose.

1390 Je serais tout à fait pour le fait qu'il y ait un autobus ou des autobus, je ne sais pas, je connais pas les détails, qui passeraient sur l'axe. Ça, je pense que ça devrait être autorisé. Nous avons parlé aussi, bien sûr, de la nouvelle voie sur le Pont Champlain. C'est prévu que cette voie-là sera exclusivement réservée au transport en commun, autobus et taxis. Quoi d'autre?

1395 Ce qu'il faut éviter, je pense, et il semblerait que la plupart des études le confirment, c'est que plus on ouvre d'autoroutes, plus on encourage les gens à prendre l'auto, pas l'autobus. C'est ça qui est le problème. Et, finalement, ça fait boule de neige, parce que une fois que les gens se sont habitués à prendre leur voiture, bon, il y a des ennuis et tout, mais là, ils réclament une nouvelle route ou un nouveau contournement.

1400 Si on veut arrêter cette logique, je pense qu'il faut dire qu'on a un parti pris et je pense que c'est le rôle d'un organisme comme le vôtre d'avoir un parti pris pour le transport en commun qui est certainement préférable, du moins pour se rendre du point A au point B, de son domicile à son lieu de travail.

1405 Mais, encore une fois, peut-être que je pourrais mentionner, la STO, dans la région, la Société de transport de l'Outaouais fait quand même des efforts avec des stationnements incitatifs du côté d'Aylmer, par exemple, qui incitent, comme le mot l'explique, les gens à prendre leur auto pour se rendre à un point donné et, ensuite, à prendre l'autobus.

1410 **M. JACQUES LACASSE :**

Pour compléter la question de madame Houle concernant la STO, oui, la STO fait beaucoup d'efforts pour le transport en commun, j'en suis même un peu au courant. Justement, ils sont à leur troisième étape d'agrandissement du parc incitatif Rivermead. Reste que la partie
 1415 du boulevard Taché au coin de Saint-Joseph et Saint-Dominique, la partie du boulevard Taché pourrait être mieux aménagée justement pour le transport en commun. On a une voie réservée à cette hauteur-là, mais n'empêche que s'il y avait un aménagement du boulevard Taché, je pense qu'il y aurait une meilleure fluidité et la voie réservée pourrait être continue jusqu'à la rue Montcalm. Ça fait qu'à ce moment-là, le transport en commun pourrait desservir encore mieux.

1420

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dans votre mémoire, vous avez un paragraphe qui s'appelle: *De vraies solutions à long terme*. Vous parlez de contournement. Qu'est-ce que vous voyez comme contournement? Est-ce que c'est une route qui viendrait ceinturer la Ville de Hull plus au nord?
 1425

Mme FRANÇOISE HOULE :

Oui, tout à fait. Je pense que si on regarde ce projet-là, c'est un projet tout à fait 1960. D'ailleurs, c'est à cette époque-là qu'il a été conçu. Je pense qu'aujourd'hui, j'espère qu'aujourd'hui, on ne reculerait, qu'on ne proposerait pas une solution de ce genre qui dit on va passer direct au travers du centre-ville.
 1430

Si on regarde des exemples étrangers, je me souviens d'être déjà allée à Boston, c'était un lacis absolument incroyable de routes. On dit qu'on a démoli justement des autoroutes au centre-ville pour essayer de dégager le centre-ville. Je sais qu'à Vancouver, les citoyens se sont opposés à ce qu'on charcute le centre-ville.
 1435

Donc, il y a un renversement, je pense, de cette mentalité qui était genre *Après moi, le déluge*. Ça va être la dernière route qu'on va faire mais on a besoin de la faire. Malheureusement, c'est ce qui se passe ici parce qu'on a fait les deux bouts, il reste ce trois kilomètres à compléter. Je pense que notre souhait le plus cher aurait été que ça ne se produise pas mais on ne peut pas changer, reculer, remonter en arrière.
 1440

Et, finalement, ce qu'on voudrait, c'est qu'il y en ait le moins possible. Mais ça devrait être la dernière fois que ça se produit un genre de mesure de ce genre. Et, à l'avenir, on doit passer au nord, complètement au nord.
 1445

Vous avez des exemples encore à Ottawa, la rue King-Edward, le monsieur qui nous a précédés a cité le cas. King-Edward, c'était une rue résidentielle qu'on a agrandie, qu'on a élargie et, aujourd'hui, la ville va dépenser, il me semble que j'ai vu 12 millions \$, pour essayer de réhabiliter ça un peu et d'interdire les camions.
 1450

1455 Dans Hull, vous avez l'exemple de Maisonneuve qui a été construit il y a 20 ans, carrément encore une fois, sorti du pont du Portage, on a passé à travers le milieu urbain. C'est un désastre à tous les points de vue, esthétiquement, pour la circulation. Et, la semaine dernière ou il y a deux semaines, la Ville de Hull a présenté un projet de 10 millions \$ pour essayer de corriger cette *erreur*. Donc, est-ce qu'on doit continuer toujours à suggérer de faire une construction et, 10 ans ou 20 ans plus tard, corriger et construire ailleurs?

1460

Donc, c'est un peu ce point de vue-là qu'on voulait, on lançait un plaidoyer, si vous voulez, pour que le BAPE rappelle aux autorités qu'elles ont un rôle de planification. Et, quand on parle de planification, c'est dans l'avenir qu'on doit penser, dans 20 ans, 30 ans. C'est rien, ça passe très vite, on s'en rend compte aujourd'hui. 50 ans, un horizon de 50 ans est un horizon aussi qui prend en considération le bien-être des gens actuels mais le bien-être des générations futures également.

1465

LE PRÉSIDENT :

1470

Ça va. Alors, essayons de nous comprendre, toutefois. Il y a là le résidu de décisions passées. Beaucoup pensent comme vous qu'aujourd'hui, ces décisions-là ne pourraient pas être prises. Elles ont été prises, elles ont été implantées. Il y a un résidu de trois kilomètres à construire.

1475

Si je comprends bien votre position, vous êtes d'accord pour la complétion, sauf que vous souhaitez 70 kilomètres à l'heure dans le parc, vous refusez le trafic lourd et vous demandez de relocaliser le tracé dans le parc, et vous dites les bretelles sont de trop.

1480

Mme FRANÇOISE HOULE :

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1485

C'est ça fondamentalement votre position.

Mme FRANÇOISE HOULE :

Oui.

1490

LE PRÉSIDENT :

1495 Pour la partie du parc, les mots sont difficiles parce que, souvent, dans l'audience, on a utilisé le mot *autoroute*. Dans la partie McConnell à Aylmer, il y a du 90 kilomètres, il y a du 70 kilomètres. On utilise de temps en temps un mot de boulevard, de temps en temps on parle d'autoroute.

1500 Quand on rentre dans le parc, le promoteur a tendance à parler d'une autoroute. Il nous a dit qu'un gabarit comme ça, il faut que ça roule à 90 parce que construit comme ça, ça incite. Si vous le ramenez à 70, avez-vous dans votre tête de diminuer le gabarit de ce bout de route-là, le deux kilomètres dans le parc, pour en faire quelque chose qui est proche -- et, là, j'essaie de comprendre les mots parce qu'on en apprend tous les jours, donc, on a eu d'autres mots aujourd'hui...

1505

M. JACQUES LACASSE :

Promenade urbaine.

1510 **LE PRÉSIDENT :**

... boulevard paysager à caractère naturel. Bon, est-ce que ça obligerait de faire un design de route moins sévère, moins dur, aménagé autrement pour ralentir le trafic, le ramener à 70? Avez-vous des opinions là-dessus? Est-ce qu'on est dans du flou ou comment est-ce que vous pensez ça?

1515

M. JACQUES LACASSE :

1520 Non, je ne crois pas qu'on est dans du flou. Je crois que le tracé idéal, ça serait le tracé qui endommage le moins. Je m'explique. Si on prend le tracé numéro 1 qui passe aux abords de la prucheraie et aussi d'où les pins -- je n'ai pas retenu le nom d'hier, du monsieur, des fameux pins de 300, 500 ans -- on évite de les couper. On évite surtout de passer tout près, puisque, avec les vents, lorsque ça serait défriché, les vents feraient tomber ces fameux pins-là et feraient partir l'épervier de Cooper et la buse à épaulette ou...

1525

LE PRÉSIDENT :

Elle n'était pas là, la buse.

1530 **M. JACQUES LACASSE :**

Elle n'était pas là, la buse, elle était plus loin.

LE PRÉSIDENT :

1535

C'est un autre projet, ça.

M. JACQUES LACASSE :

1540

D'accord. Puis si on prend le tracé numéro 3 qui passe littéralement dans l'ancien dépotoir, ça serait un désastre écologique, à moins de vraiment vouloir le décontaminer, puis de lui donner son caractère du début.

1545

Je crois que le tracé numéro 2 me semble le tracé le plus logique, le moins dommageable pour l'environnement parce que...

LE PRÉSIDENT :

1550

Ça, j'ai compris votre point de vue. Ce que je vous demande, c'est le gabarit de la route, pour la ramener à 70 kilomètres, doit-il, à vos yeux, être différent ou s'il suffit de mettre des pancartes en disant: **Ici, c'est 70 kilomètres+*.

Mme FRANÇOISE HOULE :

1555

Moi, je dirais, monsieur...

LE PRÉSIDENT :

1560

Comment est-ce qu'on va penser la route? Est-ce que le changement de vitesse amène à un changement de conception de cette présence de l'équipement dans un parc.

M. JACQUES LACASSE :

1565

C'est parce qu'il serait assez difficile – pour répondre à votre question – il serait assez difficile de changer le gabarit sans, côté sud ou côté nord, toucher ou endommager plus que le tracé présentement. Le tracé numéro 2 est, à mon avis, le tracé le plus écologique pour les espèces fauniques, les espèces d'oiseaux, les aires de nidification, puis en même temps aussi pour la pollution qui nous guette au nord et les espèces en voie de disparition qui guettent au sud. Ça fait que le tracé numéro 2 me semble, pour avoir... j'espère qu'avec les espèces de pancarte à 70 kilomètres, ça incite les gens à aller à 70 kilomètres. Mais on sait 70 donne 80, 90.

1570

Mme FRANÇOISE HOULE :

1575

On pourrait peut-être prendre l'exemple de cette route-là quand elle continue vers Aylmer. Quand on arrive dans le bout d'Aylmer, il y a des endroits où c'est à 70 kilomètres. Il y a des endroits aussi où il y a des feux de circulation. Donc, il me semble que ça pourrait se répéter quand ça traverse le parc. Mais avec le tracé le moins dommageable possible.

1580

LE PRÉSIDENT :

Ça marche.

1585

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste une chose. Je pense, par exemple, que la raison de 70 kilomètres dans la partie plus à l'ouest, j'ai l'impression qu'elles sont concentrées aux intersections. C'est comme si à chaque intersection, on ralentit à 70 mais dès qu'on a passé l'intersection, on remonte à 90. On réduit à 70 à l'intersection. C'est un peu un genre de...

1590

Mme FRANÇOISE HOULE :

Oui, mais là, on parle de 1.5 kilomètre, peut-être, à 70 kilomètres. Après ça, les gens seront rendus au chemin de la Montagne, puis là, bien, ils suivront ce qui est indiqué.

1595

LE PRÉSIDENT :

Merci.

1600

M. JACQUES LACASSE :

Merci infiniment de nous avoir écoutés.

1605

LE PRÉSIDENT :

Je vous en prie et bravo pour votre mémoire. Et, bonne chance dans la poursuite de votre Association.

1610

Mme FRANÇOISE HOULE :

Bonne chance à vous, aussi, surtout!

1615 **LE PRÉSIDENT :**

Nous autres, on est marqué par le destin. Alors, cinq minutes de détente et on revient ensuite avec le Regroupement pour McConnellXLaramée.

1620 (SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1625 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'invite maintenant les représentants du Regroupement pour McConnellXLaramée à présenter leur mémoire. Je vois, messieurs, que vous êtes quatre. Alors, je ne sais pas quel est le leader du groupe. Si vous pouvez vous identifier et identifier vos collègues et, ensuite, présenter rapidement le mémoire.

1630

M. ANDRÉ LACROIX :

Alors, monsieur le président, madame, monsieur, mon nom est André Lacroix et au nom du Regroupement pour McConnellXLaramée, nous nous présentons devant vous au nom de tous ceux et toutes celles pour qui ce projet doit être complété dans les meilleurs délais. Et pour vous prier de recommander au gouvernement du Québec l'intervention qui corresponde aux besoins de développement optimal de la nouvelle de Hull et Gatineau et de sa population actuellement privée de ce lien routier est-ouest.

1635

1640

Ainsi, donc, l'argumentation sera destinée à faire en sorte que votre recommandation permette au ministère des Transports de procéder à la construction de l'axe McConnellXLaramée entre l'Autoroute 50 et le chemin de la Montagne, conformément au projet déposé en juin 2000, tout en considérant tous les éléments objectifs et subjectifs qui constituent le cadre de vie des individus qui y vivent, et y travaillent, et qui y transitent, en appuyant votre recommandation, favorable au projet, on l'espère, de toutes les mesures d'atténuation requises à la qualité de l'environnement et à la qualité de vie des populations riveraines autant de Saint-Raymond, d'Alexandre-Taché, du chemin de la Montagne, de Gamelin et de Montclair, qu'à celle du segment Laramée.

1645

1650

Pour ce faire, monsieur Steve Heafey vous soumettra notre argumentation relative aux liens à établir entre le potentiel de développement de centaines d'emplois non polluants et le parachèvement de McConnellXLaramée, alors que messieurs Bernard Sylvestre et Hervé St-Amour vous présenteront le point de vue des fortement majoritaires, des commerçants et professionnels du boulevard Saint-Joseph. Quant à moi, en essayant d'éviter d'être trop émotif, j'interviendrai avec le biais incontournable d'un enfant de Laramée, puisque j'ai grandi sur la rue Labelle à deux pas de la zone expropriée.

1655

1660 Mais, avant d'aller plus loin, je voudrais vous prier, monsieur le président, madame, monsieur, d'excuser l'absence bien involontaire de monsieur Charles Masse qui, jusqu'à ce jour, a été le principal porte-voix du Regroupement pour McConnellXLaramée et qui est cette semaine à l'extérieur du pays. Il nous prie d'ailleurs de vous transmettre ses respects.

1665 Alors, avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais maintenant céder la parole à monsieur Steve Heafey.

M. STEVE HEAFEY :

1670 Merci, monsieur Lacroix. Monsieur le président, monsieur et madame, mon nom est Steve Heafey. Je suis membre du Regroupement pour McConnellXLaramée. Je suis également conseiller juridique pour le Groupe Heafey, une société qui est copropriétaire de deux immeubles désignés CDTI et occupés par des entreprises de haute technologie. Évidemment, ces immeubles-là se retrouvent sur le territoire de la Ville de Hull.

1675 Également, notre société participe activement à des démarches pour développer dans le quartier du Plateau, un secteur industriel pouvant accueillir des entreprises de haute technologie. À cet effet, nous avons déposé récemment un rapport au ministre des Finances, afin d'obtenir une accréditation CDTI pour ce projet.

1680 Mon discours portera sur l'importance de l'axe routier McConnellXLaramée dans le développement économique de la région, plus particulièrement dans le développement économique du Plateau.

1685 Depuis quelques années, la région d'Ottawa-Hull profite d'une croissance économique fulgurante. Cette croissance est principalement alimentée par les entreprises de la nouvelle économie. Dans le passé, la plupart de ces entreprises ont choisi de s'installer à Kanata ou à Ottawa. Toutefois, depuis un certain temps, le courant a changé. Les programmes d'aide fiscale du gouvernement québécois et des coûts de location élevés à Ottawa ont incité un nombre important, un nombre croissant d'entreprises de haute technologie à s'installer dans l'Outaouais québécois.

1690 Néanmoins, nous avons encore beaucoup de travail à faire si nous voulons que la tendance se continue. La demande de nouveaux locaux par ces entreprises non polluantes est encore très forte et ce, malgré le ralentissement économique temporaire que nous connaissons présentement.

1695 D'un autre côté, les endroits où nous pouvons accueillir ces entreprises se font de plus en plus rares. Aussi, la compétition entre les deux rives de la rivière des Outaouais pour attirer ces entreprises est encore très forte. C'est pourquoi nous avons amélioré la position concurrentielle de l'Outaouais québécois, afin de mieux profiter des opportunités offertes par la nouvelle économie.

1700

1705 Pour ce faire, nous devons posséder les ingrédients suivants: le premier, c'est un bassin de population éduquée; le deuxième, un environnement qui encourage l'entrepreneursip; le troisième, une politique fiscale favorable à l'investissement; le quatrième, une qualité de vie exceptionnelle; et, le cinquième, des infrastructures adéquates permettant aux entreprises de croître. Le meilleur exemple, c'est un réseau routier capable d'assurer la fluidité des déplacements de personnes et de marchandises.

1710 Parmi les ingrédients que j'ai énoncés, il n'y en a pas un qui est plus important que les autres. Or, l'absence d'un seul ingrédient peut grandement entraver les efforts d'une ville qui désire attirer de nouveaux investissements.

1715 Donc, pour assurer le développement économique du Plateau et de l'ouest de la Ville, et pour inciter les entreprises de la nouvelle économie à s'installer dans le secteur, la construction de l'axe McConnellXLaramée est essentielle.

1720 Notre région possède presque tous les ingrédients nécessaires pour faire avancer notre projet de développement d'un secteur industriel. La construction de l'axe routier McConnellXLaramée ne fera que compléter la liste des ingrédients. Merci pour cette opportunité. Je cède maintenant la parole à monsieur Bernard Sylvestre.

M. BERNARD SYLVESTRE :

1725 Merci, monsieur Heafey. Monsieur le président, madame et monsieur les commissaires, je me présente. Bernard Sylvestre. Je m'adresse à vous aujourd'hui à titre de président de l'Association des gens d'affaires et des professionnels de Hull. Fondée depuis 1994, l'AGAP de Hull représente aujourd'hui plus de 277 places d'affaires, employant plus de 10 000 travailleurs.

1730 L'un des premiers mandats que l'AGAP s'est donné en a été un de revitaliser le boulevard Saint-Joseph. Depuis 1997, l'AGAP collabore avec la Ville de Hull au plan d'action de cette principale artère commerciale de Hull qui désire retrouver sa vocation plus régionale. Grâce à la venue du Casino de Hull, aux nouveaux aménagements des centres commerciaux, les Galeries de Hull et Place Cartier, avec le CDTI phase I et, bientôt II et III, ainsi que le
1735 nouveau complexe touristique, le boulevard Saint-Joseph aura de plus en plus un rôle important dans le développement de notre nouvelle ville fusionnée.

1740 Cependant, la revitalisation du boulevard Saint-Joseph dépend en grande partie du parachèvement de l'axe McConnellXLaramée. C'est pourquoi l'AGAP de Hull s'est impliquée depuis le début au Regroupement pour le parachèvement de cet axe.

À titre d'agent économique et commercial, l'AGAP de Hull pense que la vocation de l'axe McConnellXLaramée est une priorité au développement de tout l'Outaouais. L'Outaouais est la région urbaine qui connaîtrait la plus forte croissance au Québec au cours des 25 prochaines

1745 années. Cet axe est-ouest sera non seulement un lien privilégié avec la capitale nationale mais, aussi, avec l'ensemble de l'Outaouais.

1750 Depuis trop d'années, les terrains vacants et la situation actuelle de l'axe McConnellXLaramée ont terni l'image et le milieu des affaires du boulevard Saint-Joseph. Il est temps de rectifier la situation et prendre les moyens d'améliorer notre milieu de vie et procurer tant aux touristes qu'aux résidents de la région un lien routier efficace et adapté aux besoins du nouveau millénaire.

1755 Telle que l'assemblée générale annuelle de nos membres du 14 avril 2000, l'AGAP réitère donc son appui formel au parachèvement de l'axe McConnellXLaramée afin que ce lien routier soit réalisé dans les plus brefs délais.

Je laisse la parole à monsieur St-Amour.

1760 **M. HERVÉ ST-AMOUR :**

1765 Monsieur le président, mesdames, messieurs, je suis Hervé St-Amour. Je me suis déjà présenté devant vous. Je suis commerçant établi sur le boulevard Saint-Joseph depuis maintenant près de 30 ans. On est situé à l'axe Saint-Joseph-Laramée-McConnell. Je suis membre fondateur de l'Association des gens d'affaires et vice-président de ce même organisme.

1770 Les commerçants de mon secteur ont une grande partie de leur clientèle à Hull, provenant aussi de la région et un fort pourcentage en provenance d'Ottawa. De là l'importance du parachèvement de Saint-Laurent jusqu'à Saint-Joseph via LaraméeXMcConnell, donnant facilement accès aux touristes en provenance d'Ottawa, au Musée des civilisations et prolonger leur visite un peu plus loin et un peu plus longtemps en Outaouais québécois.

1775 Notre secteur est en pleine expansion avec une tour à bureaux en construction, une autre déjà annoncée à être construite prochainement et d'un important projet à se réaliser dans l'édifice Connors sur la rue Montcalm. Pour ces raisons et beaucoup d'autres, je suis venu vous dire que nous, les commerçants du secteur particulièrement touché, on est venu vous dire qu'on souhaitait la réalisation de LaraméeXMcConnell dans les meilleurs délais, en accord avec mon Association et le Regroupement avec lequel on a travaillé depuis plusieurs années déjà. Merci.

1780

M. ANDRÉ LACROIX :

Alors, monsieur le président, inutile de prolonger. Je pense qu'on est prêt à répondre à vos questions.

1785

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci. Évidemment, on avait lu le mémoire et la présentation est un petit peu différente, et c'est bien correct. Juste une chose que j'aimerais. En page 11, vous citez une étude que vous avez faite, monsieur Heafey, je ne sais pas si c'est ce à quoi vous avez référé tantôt, le mémoire du 13 novembre 2000 présenté à monsieur Landry et, ensuite, ce document-là est recité un peu plus loin. Donc, ça me semble un document important. Est-ce qu'on pourrait avoir copie de ce mémoire-là?

1790

1795

M. STEVE HEAFEY :

Oui, j'en ai une, en effet, ici, une copie.

LE PRÉSIDENT :

1800

Ça nous permettra de comprendre l'ensemble de l'argumentation dans laquelle vous vous...

M. STEVE HEAFEY :

1805

J'en ai une copie seulement, par contre.

LE PRÉSIDENT :

1810

Formidable. Je me chargerai de le diffuser et de le faire connaître. D'accord. Ça, c'est toujours dangereux quand on me confie des choses à moi, parce que moi, je les perds. C'est le secrétariat qui va s'en occuper.

1815

D'abord, merci de votre communication, de votre point de vue. C'est un point de vue qui a sa légitimité, qui a son argumentation. Ce que j'aimerais surtout, la démonstration dont on aurait besoin en particulier, parce que là il y a une controverse, c'est l'espèce de rénovation ou de – je cherche le mot, ce n'est pas *rénovation* – c'est la revitalisation du boulevard Saint-Joseph.

1820

Bon, voici un axe important, ça a, il me semble, c'est 7,5 kilomètres. C'est un boulevard d'une certaine importance. Le petit bout, le petit kilomètre que je fais entre l'hôtel jusqu'ici ne m'a pas convaincu que c'était un axe, pour l'instant, très majeur dans une économie. Et, c'est quoi les plans par rapport à plus tard? Qui va aller là et en quoi une route de ce type-là va revitaliser cet ensemble-là?

1825

Parce que, par exemple, ce qui est prévu, c'est deux giratoires. Un giratoire à Montcalm, un giratoire Laramée-Saint-Joseph pour que le trafic aille plus vite, ait plus de fluidité et des opposants disent: **Non, surtout pas un giratoire. Mettez de vraies lumières, permettez aux gens d'y venir, qu'on traîne un peu dans cet espace-là, qu'on n'y passe pas trop vite.*

1830

Alors, j'aimerais comprendre c'est qui les clients qui vont venir là et comment le redéveloppement de Saint-Joseph va se faire? Vous êtes des hommes d'affaires, c'est votre capital qui est investi.

M. HERVÉ ST-AMOUR :

1835

Les giratoires, nous, ce qu'on nous a dit au ministère des Transports, puis qu'on nous a expliqué très clairement, c'est que pourquoi ils ont choisi des giratoires? D'abord, un, parce que si on en a choisi un au départ, c'est parce qu'il est prouvé que les giratoires donnent effectivement la possibilité à une plus grande circulation, avec beaucoup plus de sécurité.

1840

J'entendais des gens – puis je suis content que vous me posiez la question – parce que ce que ça produit un giratoire, c'est que ça amène la circulation à ralentir. Ce que ça fait un giratoire par rapport à une lumière, une lumière... on posait la question: *Qu'est-ce que les gens font sur une lumière jaune?* Ils accélèrent pour la faire. Puis de là le danger qui découle pour les gens qui circuleraient.

1845

LE PRÉSIDENT :

1850

Mais ce que vous devez me faire comme démonstration, c'est que le giratoire amène les gens à rester.

M. HERVÉ ST-AMOUR :

1855

Bien, c'est justement. Nous autres, ce qui arrive sur Montcalm, on nous dit qu'avec LaraméeXMcConnell, la circulation sur Montcalm... parce que madame parlait tantôt de la circulation sur Taché, j'étais un petit peu surpris qu'elle dise qu'il y a des bouchons ou qu'il y a un ralentissement achalant. Je sais que la situation est améliorée, comme elle l'a dit, mais je ne pense pas qu'elle ait été améliorée autant. En tout cas, ce n'est pas l'impression qu'on a, nous, à l'axe LaraméeXMcConnell. Parce qu'on nous dit qu'avec McConnellXLaramée, ça amènerait 40 % de diminution du trafic sur Montcalm. C'est énorme. On s'est posé la question à savoir même si ça pouvait être vrai.

1860

1865

Puis ce qu'on dit, c'est que le problème de Saint-Joseph, c'est qu'il y a un problème, mais son problème, c'est dans sa solution. Le problème, c'est qu'on a trop de circulation, et ayant trop de circulation en transit, c'est que ça ne permet pas aux gens d'arrêter parce qu'ils prennent tout l'espace pour le trafic.

Ce qu'on veut créer sur Saint-Joseph, c'est une destination où...

1870 **LE PRÉSIDENT :**

La clientèle qui va venir à Saint-Joseph, elle va venir du quartier Saint-Jean-Bosco, du quartier Wright ou elle va venir d'ailleurs?

1875 **M. HERVÉ ST-AMOUR :**

1880 Elle vient d'ailleurs. Ce qui arrive, je l'ai mentionné ici, moi, comme exemple, moi, mon commerce, je tire 28 à 30 % de ma clientèle d'Ottawa. Pourquoi? Nous, la première étape, on était tout emballé. Parce que la première étape qui devait se réaliser du projet, elle devait prendre de Saint-Laurent puis finir à Saint-Joseph. Puis il y a eu des arguments, puis on a voulu aller la finir un petit peu plus loin, je ne sais pas, Demontigny, presque.

1885 Mais toujours est-il que cette partie-là ne s'est pas faite. Mais ce que ça donnait comme résultat, ça? C'est que les gens, je le dis, ici, c'est que nous autres, on a un problème à Hull, on ne retient pas les touristes suffisamment longtemps. Puis il y a un problème qui ne s'est pas nécessairement solutionné avec la venue du Casino, qui amène encore beaucoup de touristes. Mais ce que le Casino fait, c'est qu'il amène des touristes en autobus, puis les gens rentrent, puis sortent de là, puis s'en retournent.

1890 Puis ça, moi, j'ai travaillé sur un comité pendant une année, puis on a même pensé de compliquer la circulation au point où est-ce qu'ils se perdent, puis qu'ils passent plus de temps dans Hull. Ce n'était pas trop acceptable mais ça aurait...

1895 **LE PRÉSIDENT :**

Quelques New-Jersey quelque part dans la ville.

1900 **M. HERVÉ ST-AMOUR :**

1905 Et, voilà. Alors, là, ce matin, on nous a dit... parce qu'on est en train d'organiser, pour notre association, une étude sur la circulation sur le boulevard Saint-Joseph. On a voulu faire des réaménagements sur le boulevard Saint-Joseph pour redonner plus d'espace aux gens pour marcher. Parce que, effectivement, le CTDI qui s'est construit au coin de Saint-Raymond sur Saint-Joseph, c'était une nouvelle source de clientèle, puis on voulait, à l'Association, trouver des moyens pour amener ces gens-là à consommer dans le secteur. On a dit: **C'est facile, ils sont de l'autre bord. La première étape, c'est de les amener à la Place Cartier où il y a encore des grosses transformations, puis si on réussit à les amener à la Place Cartier, puis qu'on les traite bien, ça va être facile de les amener aux Galeries de Hull+,* parce que les Galeries de Hull, au cours des temps, sont devenues une place d'attraction. On a dit: **Un coup qu'ils*

1910 *seront rendus là, bien, on va pouvoir les charrier un petit peu plus loin, puis peut-être même les amener chez nous à l'axe.+*

1915 Puis, à l'axe, nous autres, ce que ça a fait à date le retardement, c'est que tous les projets qu'on aurait pu aller mettre en application, ou les aménagements, ou les améliorations de nos commerces, c'est tout arrêté avec LaraméeXMcConnell. Puis moi, je dis toujours que ça n'aurait pas dû être LaraméeXMcConnell, ça aurait dû être Saint-Laurent jusqu'à Saint-Joseph. Parce que là, au moins, on aurait eu une expérience, puis on aurait pu apprendre à vivre avec.

1920 Par contre, tous ceux qui ont fait des représentations ici, tout le monde doit être très heureux, parce que les projets qu'on nous a montrés, il y a quelques années, puis les projets améliorés qu'on nous a remontrés la dernière fois, peut-être que moi, je suis un peu trop emballé trop rapidement, mais je peux vous dire que c'était une nette amélioration avec laquelle, moi, j'étais convaincu qu'on pouvait tous vivre. Mais, en cours de route, on s'est aperçu qu'il y a des problèmes, puis tout ça, puis on voit que votre Commission les respecte, puis elle va essayer de trouver le meilleur parti, puis de protéger les intérêts de tout le monde en même temps pour en faire un projet acceptable à la grande majorité.

1930 **LE PRÉSIDENT :**

Ce que vous appelez le CDTI, c'est quoi?

M. HERVÉ ST-AMOUR :

1935 Monsieur peut vous le dire parce que, pour nous autres...

LE PRÉSIDENT :

C'est lui, le CDTI?

1940 **M. HERVÉ ST-AMOUR :**

C'est eux autres qui les ont amenés dans la région, puis qui les ont remplis, puis ils veulent en remplir d'autres.

1945

LE PRÉSIDENT :

1950 C'est Centre de développement des technologies de l'information ou quelque chose comme ça?

M. STEVE HEAFEY :

1955 Oui. Je vous ai amené des pamphlets qui expliquent ça mais je peux quand même vous l'expliquer un peu plus. C'est des immeubles qui sont désignés CDTI. C'est des immeubles où se trouvent des entreprises de la nouvelle économie. Ces entreprises-là, si elles s'installent dans ces immeubles-là, ont droit à de l'aide du gouvernement. Par exemple, des crédits d'impôt, des congés fiscaux, etc.

1960 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

M. STEVE HEAFEY :

1965 On veut que ces entreprises-là se retrouvent dans un même immeuble pour faire des alliances.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1970 Ils sont où, ces immeubles-là? Est-ce que c'est Vanier et McConnell?

M. STEVE HEAFEY :

1975 Il y en a un qui est tout près, au 200, Montcalm. Puis il y en a un autre au 490, Saint-Joseph.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1980 Mais le projet qui est prévu, qu'on voit sur Vanier, c'est un parc de haute technologie, c'est autre chose?

M. STEVE HEAFEY :

1985 Sur Vanier?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1990 Vanier, puis McConnell.

M. STEVE HEAFEY :

1995 Ah! Le Plateau?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, le Plateau.

2000 **M. STEVE HEAFEY :**

Oui. Vous voulez savoir où ça va se trouver?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2005 Non, mais c'est quoi ce projet-là?

M. STEVE HEAFEY :

2010 C'est un projet d'aménagement d'environ 1.5 million de pieds carrés d'espaces à bureaux, pour des entreprises de la nouvelle économie, des entreprises non polluantes. Parce que comme j'ai mentionné dans mon discours, il commence à manquer d'espaces, et à Ottawa et à Hull. Donc, nous, pour pouvoir accueillir ces entreprises-là, on veut que ce secteur-là, un petit secteur du Plateau, soit désigné CDTI. Puis, à ce moment-là, les entreprises vont pouvoir
2015 s'installer à cet endroit-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2020 Et, vous croyez que l'axe McConnell va permettre un développement?

M. STEVE HEAFEY :

Bien, c'est sûr que l'axe LaraméeXMcConnell va nous aider dans la vente de notre projet, puis pour amener les entreprises à cet endroit-là.

2025

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2030 Moi, ce que j'ai un peu de difficulté, c'est ouest. Parce que l'axe McConnell, bon, c'est l'axe est-ouest. C'est pour dégager aux heures de pointe, en fait, la circulation. Donc, là, on s'en va dans un sens inverse du trafic.

M. STEVE HEAFEY :

2035 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2040 C'est quoi la difficulté?

M. STEVE HEAFEY :

2045 Bien, ça va se faire dans les deux sens, dans le sens où dans le Plateau, les gens vont pouvoir habiter à côté de leur lieu de travail, c'est-à-dire sur le Plateau. Ils vont pouvoir travailler sur le Plateau, puis habiter à cet endroit-là. Mais ce n'est pas tous les gens qui vont faire ça. Il y a des gens qui vont venir du centre-ville d'Ottawa, du centre-ville de Hull.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2050 Non, mais s'ils viennent du centre-ville d'Ottawa, ils s'en viennent en sens inverse du trafic.

M. STEVE HEAFEY :

2055 Oui. On peut dire ça, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2060 Donc, à ce moment-là, ils ne sont pas pris dans la congestion. Puis ceux qui habitent au Plateau, bien, ils sont à côté; donc, ils n'ont pas de problème de transport.

M. STEVE HEAFEY :

2065 Oui, mais ce n'est pas tous les gens. Il y en a qui vont venir de l'ouest, il y en a qui vont venir de l'est. Il y en a qui vont habiter là.

M. ANDRÉ LACROIX :

2070 Et, actuellement, si vous le permettez, ceux qui viendraient par les routes actuelles seraient obligés d'y venir principalement par Taché ou Saint-Raymond, en fonction de ce projet-là. Mais il y a déjà deux édifices CDTI établis tout près du projet: un carrément sur Saint-Joseph et l'autre sur Montcalm, à proximité du carrefour Saint-Joseph-Montcalm.

2075 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est parce que, moi, ce que j'ai cru comprendre jusqu'à maintenant, c'est que l'idée, c'est d'amener les gens à Saint-Joseph. C'est ce que j'ai pu comprendre. Après ça, ça devient moins un danger pour vous et vos commerces.

2080

M. HERVÉ ST-AMOUR :

2085 Non. Le Plateau de la capitale, sa naissance a été un effet contraire à l'étalement urbain. L'étalement urbain, les grandes surfaces, nous autres, ici, ce qui est arrivé, c'est qu'à un moment donné, ça donnait l'impression de s'en aller tout à l'est, à Gatineau. Puis, en cours de route, c'était trop loin. Les gens, pour toutes sortes de raisons, là c'est revenu.

2090 Puis ce que ça a servi, le Plateau de la capitale, dans l'esprit des développeurs puis du politique probablement, c'était de recréer à Hull -- de permettre à Hull de reprendre sa place. Puis le premier argument pour démarrer ce projet-là, c'est des promoteurs, c'est encore les mêmes, puis les promoteurs, qu'est-ce que vous voulez, bien souvent, c'est eux autres qui améliorent l'économie mais qui améliorent aussi en même temps la qualité de vie. Puis, naturellement, il y a des petits problèmes qui viennent avec.

2095 Alors, nous, les commerçants, puis les associations d'affaires sur le boulevard Saint-Joseph à Hull, c'est qu'on s'est dit, les grandes surfaces, on n'en veut pas. Mais, d'autre part, on ne veut pas toutes les avoir à Gatineau. Donc, on en veut un peu à Hull. Finalement, c'est de là que les gens réalisant que c'était trop loin, comme Price Club, puis d'autres, Zellers, un qui a fermé à Gatineau et l'autre qui cherche à aller ailleurs, bien, il y a eu un retour, puis c'est 2100 ça qui a fait la popularité du Plateau de la capitale, en même temps qu'on repartait à Hull, on avait des nouveaux espaces pour bâtir des maisons unifamiliales ou... On pouvait ramener des gens habiter à Hull parce qu'à un moment donné, on n'avait plus de place, c'est pour ça qu'il y avait l'effet de l'étalement urbain. Là, c'est revenu.

2105 Mais le Plateau de la capitale, en particulier, surtout avec l'élargissement du Pont Champlain... on ne peut pas prendre les gens de Gatineau dans le moment, puis de les amener à Aylmer ou de les amener au Plateau de la capitale, sans les faire contourner tout partout. Puis, après ça, c'est presque anormal qu'une région qui est en train de se fusionner, puis qui a rien qui semble pouvoir circuler à l'intérieur. Heureusement que la STO, avec le transport en 2110 commun, a amélioré la situation, puis tout ça. Mais je peux vous dire que si vous partez de Hull à certain temps de la journée pour essayer de vous rendre à Gatineau, c'est tout un problème.

2115 Notre plus gros problème, c'est que tout est est-ouest, puis c'est Hull-Ottawa. Mais LaraméeXMcConnell va donner l'occasion de corriger un peu cette situation-là, puis va amener une meilleure circulation interrégion.

2120 Puis le Plateau de la capitale, avec des voies d'accès qui ont du bon sens -- le but du Plateau de la capitale, c'est d'aller chercher une clientèle ontarienne supplémentaire, puis de là la raison pourquoi on a élargi, plus bien d'autres raisons, le Pont Champlain, puis c'est un grand bienfait. Puis, en plus de ça, on le donne au transport en commun, c'est encore plus valable. Puis LaraméeXMcConnell ne peut... je ne pense pas que le Plateau de la capitale, s'il n'a pas cet outil-là pour se développer, je pense qu'il va être sérieusement handicapé. Ça va être plus long et les opportunités qui se présentent, autant pour les développeurs que pour nous, si on ne complète pas ça, on va les manquer.

2125 Puis en plus de ça, ce matin, ce qu'on nous a dit, dans une étude à la Ville de Hull qu'on est en train de finaliser, c'est qu'on est venu presque nous garantir que le Plateau de la capitale allait être un élément important pour nous aider à remplir les espaces vacants de commerces qui manquent sur le boulevard Saint-Joseph, présentement.

2130 Alors, sur le boulevard Saint-Joseph, il y avait plusieurs... Il y a un mixte commercial, l'offre a besoin d'être bonifiée, la circulation a besoin d'être améliorée. McConnellXLaramée, tout ce qu'il a fait dans notre secteur à date, c'est qu'il nous a empêchés de faire quoi que ce soit pour se développer. Puis LaraméeXMcConnell, qu'on le veuille ou pas, de la façon qu'il a été délaissé dans le passé, puis traité... même les résidents des quartiers, puis même les commerçants, on a été très tolérants d'accepter qu'ils nous laissent un espace vacant dans cette condition-là continuellement, tout le temps.

2140 C'était dégueulasse, c'était malpropre. Il y a même des résidents l'an dernier puis les années précédentes qui se sont pris en main, puis qui sont venus faire des rocailles avec des fleurs pour essayer d'aider la situation.

2145 Nous, à l'Association, en tant que commerçants du secteur, on a été privé encore dernièrement. Il y a 1 400 000 \$ que notre Association était prête à investir pour améliorer la revitalisation sur le boulevard Saint-Joseph, puis notre secteur n'a pas pu y aller parce qu'on attend. Ça ne nous donne rien de rien faire dans ce secteur-là, parce que LaraméeXMcConnell, tant et aussi longtemps que ça ne sera pas fait, on ne saura pas ce que ça va être.

2150 Alors, le 1 400 000 \$ que notre petite association, puis c'est sa raison d'être, c'est des petits commerçants qui l'ont fondée, bien, on ne peut pas investir dans notre secteur parce que LaraméeXMcConnell est encore là. C'est supposé de nous servir éventuellement, mais après 30 ans, il faut le réaliser, ça n'a pas servi. Puis, nous autres, bien, le 1 400 000 \$, on va le dépenser ailleurs, tant et aussi longtemps que LaraméeXMcConnell ne se complétera pas.

2155 Puis, moi, je me dis, je n'ai jamais compris pourquoi LaraméeXMcConnell est venu nuire à Saint-Laurent-Saint-Joseph. Parce qu'il va falloir que ça se fasse. Puis, nous autres, de Saint-Laurent à Saint-Joseph, ça ne dérangeait pas personne, il n'y a pas de résident, il y a rien là. C'est un trou béant, encore.

2160 Mais, de toute façon, là, on le voit en entité, puis on dit: **Assez! Allons-y.+.*

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

2165 Alors, si je comprends bien, le fait que cet axe-là ne soit pas construit, ça vous nuit. Mais avez-vous pensé, est-ce qu'il y aurait d'autres alternatives? Ou, pour vous, c'est LA solution. Il n'y a rien d'autre à faire. Il faut que ça se fasse.

M. HERVÉ ST-AMOUR :

2170 Si vous permettez, je dis aux gens qui sont ici, les camions, qu'ils passent sur Saint-Raymond, qu'ils passent sur Taché ou qu'ils passent n'importe où ailleurs, un jour, les camions, le phénomène qu'on remarque aux États-Unis, puis je le vis parce que j'y vais à l'occasion, c'est que si on ne fait pas ce qu'Ottawa fait dans le moment, de commencer à pouvoir planifier une route à l'extérieur de nos grands centres pour les camions, le problème des camions, j'ai
2175 l'impression qu'il va prospérer beaucoup plus rapidement que les automobiles.

Parce que l'automobile, moi, je pense que le transport en commun, avec le travail qu'on y fait, puis la responsabilité des gens, puis c'est devenu un moyen de transport très pratique, aussi, avec les gens qui puissent stationner leur auto, prendre leur autobus, s'en aller à une
2180 place du point A au point B, je suis convaincu qu'il y a beaucoup de gens... si, moi, je n'avais pas à me servir de mon auto pour mon travail le jour, pour me déplacer juste rapidement, je peux vous dire que je serais un utilisateur du transport en commun.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

2185 Hier soir, il y a certaines personnes qui sont venues nous dire qu'ils ont proposé une solution dans l'avenir, que peut-être une partie des terrains pourrait être rétrocédée et qu'on pourrait reconstruire, par exemple, des commerces.

2190 **LE PRÉSIDENT :**

Sur Laramée.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

2195 Sur Laramée. Qu'est-ce que vous...

LE PRÉSIDENT :

2200 La partie sud.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

2205 La partie sud.

M. HERVÉ ST-AMOUR :

2210 Moi, je ne vois pas ça du tout, pour la simple raison que tout ce que j'ai entendu ici, c'est qu'il ne faut pas... moi, j'ai dit que les camions, c'était malheureux qu'on soit obligé d'en accepter une partie sur LaraméeXMcConnell. On aurait aimé ne pas en avoir. Nous, en tant que commerçants, on aurait aimé ne pas en avoir. Puis on l'avait dit au conseiller Filion aussi, à un moment donné, de ne pas penser qu'il allait nous *dump*er tous ses camions.

2215 Mais, en cours de route, en bons citoyens... je veux dire, personne en veut. Pas-dans-ma-cour. Mais, à un moment donné, il faut vivre avec la réalité. Il y en a, puis on a accepté, nous autres, de les partager avec eux autres pour une certaine période de temps.

2220 Puis on ose espérer que ce qu'on nous a dit, que des giratoires avaient pour effet... moi, je dis que les gros camions qui auront à arrêter à un giratoire, à un deuxième, puis un troisième, je ne pense pas que les gros camionneurs vont vouloir se servir. Moi, je trouvais que c'était une mesure dissuasive pour faire en sorte que les camions n'utilisent pas ça ou qu'ils l'utilisent le moins possible.

2225 Puis c'était la question de la sécurité des gens, parce qu'à un moment donné, il y avait une école sur un bord, puis une école sur l'autre bord, puis il n'y avait pas trop, trop de moyens de pouvoir échanger ou communiquer ou traverser. Avec les giratoires, à mon avis, ça avait été amélioré. On a même pensé à un moment donné qu'il y en avait peut-être un de trop, mais on est revenu à la charge pour nous dire: **Non. Il faut faciliter la circulation pour les gens, même si ça ne serait pas aussi facile qu'on aimerait.**

2230 Puis l'autre affaire, quand on entend des résidants qui viennent se plaindre ici avec certains arguments qui ont un certain bon sens, tu sais, quand il va passer un certain nombre de véhicules, puis que le monsieur est à moins de 100 pieds de là, il a un peu raison. Puis, nous autres, on a à coeur à ce que les résidants restent dans le secteur aussi, parce qu'il y a un avantage puis il y a quasiment un spécial.

2240 Dans notre secteur à nous autres, le secteur en particulier, c'est le plus vieux secteur de Hull dans le moment où il y a des commerçants, puis où il y a des gens qui cohabitent. Puis là, il y a un autre phénomène dans le secteur qui a commencé, c'est qu'il y a des gens qui étaient des enfants du secteur, puis ils ont commencé à se construire et à se bâtir dans le secteur.

Puis, ça, pour nous autres, c'est bien important qu'il y ait des résidants, qu'il y ait l'université, qu'on développe un petit quartier latin, puis que les tours à bureaux se remplissent, puis que Connors voie le jour, puis que LaraméeXMcConnell circule avec le moins de problèmes possible pour tout le monde.

2245

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous voyez dans le quartier Wrightville et Saint-Jean-Bosco, est-ce que vous prévoyez un phénomène de gentrification qu'on appelle, c'est-à-dire de transformation de la population en fonction de nouvelle population? On peut penser au Plateau Mont-Royal à Montréal, qui est le cas classique de la gentrification. Est-ce que vous avez l'impression qu'il y a un processus comme ça qui est en train de se faire?

2250

M. HERVÉ ST-AMOUR :

Dans notre mixte commercial, ils disaient que notre secteur était un secteur où... à cause de la présence de l'université, de tours à bureaux, de certains restaurants qui attirent une certaine clientèle, on y voyait là des éléments pour faire un quartier latin. Puis on a l'impression que si Connors se complète en une bibliothèque, avec l'Université du Québec, avec les tours à bureaux, les bons restaurants qui existent déjà... là, on sait aussi qu'avec notre mixte commercial à l'Association, qu'il faut arriver à avoir des commerces spécialisés, puis on sait qu'il y a beaucoup d'études de marché qui nous disent qu'il faut que ce soit du haut de gamme, mais il faut quand même vivre avec la réalité de notre secteur actuellement.

2255

2260

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lacroix, je pense que vous vouliez parler?

2265

M. ANDRÉ LACROIX :

Pour compléter sur la question qui a été posée par madame Laroche sur l'implantation éventuelle peut-être de nouveaux commerces dans le secteur Laramée. Ça ne serait peut-être pas la solution la plus opportune parce que déjà, le fait qu'il soit difficile d'accéder à ce secteur-là du boulevard Saint-Joseph entre Saint-Jean-Bosco, par exemple, et Gamelin, parce qu'il n'y a pas d'axe est-ouest qui amène un flot de consommateurs suffisants, si on allait ajouter des commerces sans donner d'accès, je ne suis pas sûr d'abord qu'un commerce qui fasse une étude veuille s'y installer et, ensuite, qu'il y ait le potentiel commercial pour le développement de nouvelles places d'affaires.

2270

2275

2280

Cependant, comme on l'indique dans le mémoire, le développement de McConnellXLaramée qui établisse un lien est-ouest et qui évite que nos gens continuent à magasiner nord-sud, donc vers Ottawa, pour revenir est-ouest avec un lien plus facile, dynamiserait peut-être le boulevard Saint-Joseph et, en même temps, pourrait contribuer à

2285 régénérer l'activité humaine dans ce coin-là, parce que les quartiers limitrophes vieillissent, la population vieillit sur place, le milieu urbain a besoin d'être repensé et, aussi, déjà la Ville de Hull considère des hypothèses pour pouvoir améliorer le stationnement hors-rue pour faciliter l'accès à Saint-Joseph.

2290 Alors, je pense que tout ça mis ensemble fait que le lien dans le segment Laramée devient important.

LE PRÉSIDENT :

2295 Très bien.

M. STEVE HEAFEY :

J'ai peut-être une petite intervention à faire.

2300 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Heafey?

M. STEVE HEAFEY :

2305 Concernant votre intervention, monsieur Dériger. C'est que le développement, il n'y a pas seulement notre projet qui est en développement dans le secteur, dans l'ouest de la ville. Il y a peut-être d'autres projets, aussi. Il y a Aylmer, il y a la Ville d'Aylmer qui a son secteur industriel à l'ouest de la ville. Donc, l'axe LaraméeXMcConnell, ça va non seulement desservir
2310 notre projet mais également cette partie-là d'Aylmer.

2315 Donc, peut-être que la circulation s'en va dans le sens contraire du trafic présentement mais, éventuellement, dans le futur, s'il y a d'autres développements qui se font dans ce secteur-là, la circulation va être égale dans les deux sens.

LE PRÉSIDENT :

Ça va, messieurs. Merci et bonne chance à vous.

2320 Alors, j'invite maintenant, madame Mariette Forest.

Mme MARIETTE FOREST :

Bonjour!

2325 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, madame Forest!

2330 **Mme MARIETTE FOREST :**

Bonjour, madame la commissaire, monsieur le commissaire! J'ai tissé mon mémoire pour la sauvegarde du quartier Wright et du parc de la Gatineau.

2335 (L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

LE PRÉSIDENT :

2340 Merci bien, madame. Je vais demander à ma collègue de vous adresser la première question.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

2345 Madame, vous nous avez parlé de la revitalisation sur le boulevard Maisonneuve.

Mme MARIETTE FOREST :

Oui.

2350 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

Est-ce que c'est possible peut-être de nous faire un petit historique de ce qui s'est passé sur le boulevard Maisonneuve?

2355 **Mme MARIETTE FOREST :**

2360 Ah! bien, là, je suis un petit peu mal placée, parce que moi, je suis arrivée en 76 seulement à Hull. J'étais venue me promener, j'ai vu ça en construction, en chantier mais, moi, je n'ai pas connu pour ainsi dire, même si j'étais peut-être venue une fois ou deux avant là, je n'avais pas connu Hull vraiment pour savoir qu'est-ce que c'est qui se passait. Je sais que ça a été exproprié, des choses comme ça, mais je suis un peu mal placée pour vous parler de l'historique de ça, parce que je n'ai pas connu l'ancien boulevard Maisonneuve. Si ça s'appelait boulevard Maisonneuve, je ne le sais même pas si ça s'appelait ça, dans ce temps-là.

2365 Je pense qu'il y a un livre qui a été écrit par un monsieur Poirier **On nous a volé la rue principale+*. Je ne l'ai jamais lu, mais j'imagine qu'on en parle dans ça assez en détail.

LE PRÉSIDENT :

2370 Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2375 Parmi les solutions, on a parlé aujourd'hui de routes de contournement. Quelle est votre position par rapport à ces routes-là, qui viendraient contourner la ville par le nord et qui auraient les camions et tout ça, donc on pourrait dégager le centre urbain des camions et de la circulation de transit.

Mme MARIETTE FOREST :

2380 Bien, j'imagine que ça serait bien, oui, mais ça, il y a eu toutes sortes de choses. Ça dépend. Il faut le mettre pas mal au nord si on veut que ça ne passe pas dans le parc de la Gatineau. C'est toujours ça qu'est le problème. Le parc de la Gatineau est comme une barrière est-ouest. Parce que j'ai vu, en feuilletant les documents qui sont mis à la disposition dans les
2385 différentes bibliothèques, j'ai pu voir qu'on a même parlé de les faire passer jusqu'à Kazabazua. Ça me paraît pas mal loin.

Mais probablement que ça aiderait, sauf que ça n'aiderait pas le transport lourd qui a affaires dans Gatineau, Hull ou Aylmer. Si, comme il y en a un qui parlait, les camions qui
2390 viennent de Fort Coulonges, bien, je pense bien qu'ils ont plus de chance d'arriver près d'Aylmer. S'ils s'en vont jusqu'à Gatineau, ça ferait un fichu de détour, s'ils doivent passer complètement au nord.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2395 Parfait. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2400 Madame Forest, les gens qui sont venus, très souvent disent: **Oui, il y a eu des choses de faites, il faut compléter. Trouvons des conditions de réalisation pour que ce soit correct. Ralentissons le trafic. Enlevons le camionnage. Diminuons certaines choses. On peut enlever des bretelles, etc.+* Vous, ce n'est pas ça du tout votre position. Vous, c'est non.

2405 **Mme MARIETTE FOREST :**

Bien, du moins...

LE PRÉSIDENT :

2410 Parce que c'est un non catégorique que vous dites. Tout ce qui peut rester, c'est un tunnel. Mais vous dites, non.

Mme MARIETTE FOREST :

2415

Oui, mais disons que j'aurais peut-être... je n'en parle pas dans mon mémoire parce que je n'ai pas vraiment étudié ça, je n'ai jamais pour ainsi dire marché. Mais, je ne sais pas, la partie Saint-Laurent-Saint-Joseph, peut-être que ça pourrait être complété sans qu'il y ait de problème, je ne sais pas, ça me paraît toujours, étant donné, comme on a dit tout à l'heure, qu'il n'y a pas rien, qu'il y a déjà un viaduc sur la voie ferrée. Tout ça, là, à ce moment-là, moi, je ne verrais pas d'objection que cette partie-là, si on veut, soit faite du moins, mais je n'en ai pas parlé dans mon mémoire, comme je vous dis, je ne suis pas assez au courant.

2420

LE PRÉSIDENT :

2425

Mais la partie Laramée, vous êtes contre.

Mme MARIETTE FOREST :

2430

Bien, c'est parce que ça semble que pour... bien, ce qu'on a appris, c'est que pour les protéger du bruit, tout ça, il faut avoir tellement de choses, que ça ne sera plus tellement intéressant de vivre. Comme on est venu nous dire, ceux de Saint-Jean-Bosco vont être coupés complètement du quartier Wright par cette route-là. Bien, en tout cas, j'ai de la difficulté à voir comment on pourrait faire quelque chose.

2435

Puis il reste toujours que, ensuite, il faut traverser le parc, puis, là, pour cette partie-là, c'est difficile, pour moi, il me semble, de voir comment on pourrait le faire sans risquer d'avoir beaucoup des pertes au point de vue nature. Puis les différents secteurs où on doit passer, toutes les plantes, les animaux, si on veut, qui sont dans ce secteur-là, qu'on morcellerait le parc, ça, ça a déjà été dit plusieurs fois. Si on morcelle le parc, bien, des organismes vivants qui vivent dans ces secteurs, bien, ils sont limités, ils ne peuvent plus...

2440

LE PRÉSIDENT :

2445

C'est pour ça que vous dites que les solutions, c'est du covoiturage, c'est du transport en commun, c'est...

Mme MARIETTE FOREST :

2450

D'abord, ça, je dois dire que justement, vous n'aviez pas retenu ma question. Moi, je voulais savoir si c'était un peu réaliste mais, là, finalement, j'ai dû... peut-être qu'il y a d'autre chose. Il y avait tellement de documents dans ça, peut-être que j'aurais pu trouver d'autres renseignements ailleurs, mais c'est simplement un petit tableau que j'ai trouvé où on parle de l'achalandage en l'an 2000 et celui...

2455

LE PRÉSIDENT :

2011, 2020.

2460

Mme MARIETTE FOREST :

... une fois, disons, sans le boulevard McConnellXLaramée et avec, en 2011. Mais, je ne sais pas, peut-être que mon opinion n'est pas réaliste mais étant donné que...

2465

LE PRÉSIDENT :

Non, non, je ne discute pas de réalisme. J'essaie de comprendre bien votre position.

2470

Mme MARIETTE FOREST :

Non, non. Je comprends.

LE PRÉSIDENT :

2475

Parce que je pense que votre position, c'est non. C'est gérer le trafic autrement. Et à la rigueur, vous dites: **S'il en faut un, il faut un tunnel.** Vous dites, à la rigueur, s'il faut, bien, passez dans un tunnel.

2480

Mme MARIETTE FOREST :

Bien, c'est-à-dire, oui. Puis je ne sais pas, moi, moi, je suggérerais que ce soit au niveau Saint-Raymond. Ça me paraît qu'au point de vue coût que c'est sûrement moins long à faire que si on fait au niveau LaraméeXMcConnell. Bien, c'est-à-dire, si on faisait juste la partie urbaine, bien, là, ça serait peut-être à peu près équivalent, mais si on compte la partie du parc en plus, bien, là ça serait sûrement beaucoup plus long.

2485

2490 Bon, un tunnel, ça me paraît – je ne sais pas si c'est faisable non plus, ça aussi – c'est parce que ça permettrait aux gens qui sont tout simplement en transit, qu'ils prennent l'axe Pink-Saint-Raymond, puis qu'ils doivent aller prendre soit une autoroute ou tout simplement s'en aller même à Gatineau, par autoroute ou autrement, bien, eux, ils n'auraient pas à passer en surface sur Saint-Raymond. Saint-Raymond, ça serait pour les gens, même s'ils viennent de là, bien, qui doivent s'en aller, je ne sais pas, moi, tourner sur Cité des Jeunes ou n'importe quelle rue, disons, qui est transversale à Saint-Raymond.

2495 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Forest, merci. J'espère que vous êtes quand même parvenue à trouver les informations que vous vouliez dans l'ensemble de la démarche.

2500 **Mme MARIETTE FOREST :**

Bien, disons que je n'ai pas pu trouver exactement ce que je voulais avoir mais, disons, il faut se contenter de ce qu'on a.

2505 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Et bonne chance à vous.

2510 Alors, la procédure prévoit qu'il y ait période de rectificatif, s'il y a eu des erreurs de faits qui ont été dites dans l'audience, toute personne peut... oui, monsieur. Ce n'est pas un pouvoir d'argumentaire. Uniquement sur des faits incorrects. Venez.

2515 **M. JACQUES LACASSE :**

C'est sur ma compréhension de la question que vous m'avez posée tantôt sur le gabarit. Vous m'avez posé la question en ce sens que si je voyais un différent gabarit pour ce qui a trait à l'axe McConnell qui passe à travers le parc.

2520 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

2525 **M. JACQUES LACASSE :**

Oui, je verrais une voie plus étroite pour que les voitures soient un peu, dans le sens, obligées de ralentir avec des panneaux de signalisation également.

2530 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait.

2535 **M. JACQUES LACASSE :**

Il y a un deuxième correctif...

LE PRÉSIDENT :

2540 Ce n'est pas un correctif, c'est un complément que vous m'apportez à votre réponse.

M. JACQUES LACASSE :

Un complément.

2545

LE PRÉSIDENT :

2550 On ne jouera pas sur les mots, mais je l'accepte, puisque je vous avais posé une question et vous me répondez que oui, s'il y a une diminution structurelle de la vitesse, ça peut demander un allègement du design. C'est correct, ça.

M. JACQUES LACASSE :

2555 C'est bien ça. Également, pour la première question, juste un petit peu plus tôt, au niveau des passages pour aider, lorsqu'on a mentionné dans le mémoire qu'il y avait deux... monsieur Dériger nous a demandé si on voyait plus de passages pour traverser l'axe McConnellXLaramée pour les piétons et les gens qui font du ski de fond ou même du vélo de montagne, oui, il y en a un tout près du chemin de la Montagne qui ne dessert pas notre quartier. En fin de compte, j'en verrais deux de plus qui pourraient mieux desservir notre quartier pour qu'on puisse aller de nord au sud, du sud au nord, pour pouvoir se promener dans le parc. Merci.

2560

LE PRÉSIDENT :

2565 Merci. Bonne chance à vous.

M. MARC BUREAU :

2570 C'est juste pour faire une petite rectification. Tantôt, monsieur St-Amour a parlé qu'il y
avait 1.4 million \$ d'argent qui allait être versé à la revitalisation de Saint-Joseph, c'est exact, et
qu'ils allaient investir ça dans un autre secteur, mais je veux juste vous dire que c'est de l'argent
de la Ville de Hull qui est versé à cette Association-là et c'est non pas de l'argent de l'Association.

LE PRÉSIDENT :

2575

Merci.

Alors, on va arrêter là. L'audience reprendra à 19 h. Merci de votre présence et à
bientôt.

2580

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

2585

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.

2590