

**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 4

Séance tenue le 25 avril 2001, à 19 h
Église Saint-Jean-Bosco
20, rue Booth
Hull

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 25 AVRIL 2001

MOT DU PRÉSIDENT

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

ASSOCIATION DES RÉSIDANTS ET RÉSIDANTES DU QUARTIER WRIGHT

HARRY GOW, PATRICE MARTIN..... 1

SYLVIE TASCHEREAU 20

REPRISE DE LA SÉANCE 38

TABLE DE CONCERTATION VÉLO OUTAOUAIS

CARL CLÉMENTS, GILBERT GIRARD..... 38

CLUB DES ORNITHOLOGUES DE L'OUTAOUAIS

GÉRARD DESJARDINS, MARC TELLIER..... 50

REPRISE DE LA SÉANCE 62

KENNY GRAHAM..... 62

FRANCINE FAUCHER..... 82

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Reprise de l'audience publique sur le projet de construction de l'axe
McConnellXLaramée. Bonsoir et bienvenue à chacun et chacune d'entre vous. Je rappelle que
nous en sommes à la deuxième partie de l'audience, partie consacrée à l'audition de mémoires.

10 Dans le cadre de cette partie d'audience donc, les individus, les groupes, les
organisations sont invités à venir présenter leur opinion sur le projet, essayer d'exposer les
raisons, l'analyse qu'ils font du dossier et les raisons qu'ils auraient d'inciter la Commission à
recommander dans un sens ou dans l'autre à partir des valeurs et du point de vue qui est celui
des intervenants.

15 Ce soir, nous entendrons 5 mémoires normalement: L'Association des résidants et
résidentes du quartier Wright; madame Sylvie Taschereau; la Table de concertation vélo de
l'Outaouais; le Club des ornithologues de l'Outaouais; et monsieur Kenny Graham.

20 Nous essayons de donner environ 30 minutes par intervention. Nous vous demandons
de nous présenter de manière synthétique votre mémoire. En général, quand nous l'avons reçu
d'avance, nous l'avons lu, nous en avons discuté entre nous, donc d'essayer de résumer votre
mémoire, ce qui permet à la Commission de vous poser des questions.

25 Si vous prenez plus de temps, nous avons moins de temps pour poser des questions.
Nous essayons de nous tenir à un cadre horaire, mais ce n'est pas un absolu, bien sûr, le 30
minutes peut être 35 minutes dans un cas, 20 minutes dans l'autre, peu importe. Ce qui est
important, c'est qu'on puisse comprendre le point de vue que vous défendez et être bien sûr de
savoir comment vous vous situez par rapport à d'autres intervenants, pour bien saisir l'infinie
complexité du réel dans ces choses-là.

30 Alors, les deux représentants sont déjà là de l'Association des résidants et résidentes du
quartier Wright. Alors, je vous invite à vous identifier, à présenter votre collègue et à procéder à
la présentation du mémoire.

35 M. PATRICE MARTIN :

Bonsoir, monsieur le président, madame, monsieur. Mon nom est Patrice Martin.

40 Premièrement, trois petits commentaires avant de commencer. A la relecture du
mémoire que je vous ai envoyé, j'ai découvert, oh! malheur, quelques coquilles et autres
impuretés langagières et grammaticales, donc j'ai corrigé ça puis je vous ai fait parvenir une
autre version. Je m'en excuse.

45 Deuxièmement, je vais seulement faire un vraiment bref résumé de mon mémoire, à moins que vous insistiez que je le lise du début à la fin.

Troisièmement, j'ai avec moi monsieur Harry Gow qui va parler un petit peu des alternatives au projet après que j'aurai fini.

50 Donc, l'Association, comme vous le savez, représente des gens qui habitent au nord du tronçon, donc on est dessus. On est touché directement par ce lien-là et aussi les commerces de St-Joseph vont être touchés par ce lien-là, donc notre intérêt est évidemment physique et géographique en plus d'être parfois théorique.

55 Donc, dans mon mémoire, je me suis penché sur quatre aspects du projet, faute de temps peut-être et de ressources. Je vais juste parler un petit peu de ces quatre éléments-là, donc la justification en premier lieu.

60 Je me suis posé quelques questions sur les données qui ont été utilisées pour justifier ce projet-là. J'ai parlé aussi de la dynamique des ponts et les options de transport collectif, des choses comme ça. Donc, est-ce que ce lien-là est nécessaire? Est-il voulu? Je me suis demandé qui le voulait et pourquoi. Puis aussi la troisième question pour la justification, c'était: est-ce que ce lien est appelé à devenir quelque chose d'autre qu'un quatre voies, qu'un quatre voies justement?

65 Pour nous, il semble que la justification doit être de désengorger les artères Taché et Saint-Raymond, et que ce lien-là ne doit pas devenir dans le court, moyen ou long terme une autoroute de l'Outaouais. Selon nous, ça n'aurait aucun sens de bâtir un petit boulevard tout à fait bucolique pour que, dans cinq ans, ça devienne une autoroute où tout est permis et tout roule à 100 kilomètres heure.

70 Donc, on incite vraiment le promoteur à dire pourquoi ce lien-là est construit et qu'est-ce qu'il va être appelé à devenir quand il sera saturé, puis on a des recommandations à cet effet-là.

75 Le deuxième aspect de mon mémoire porte sur le transport lourd. Bon, là, vous êtes au courant, il y a plein de gens qui sont contre mais, là, vraiment contre la venue des camions dans le quartier. Il n'y a pas de grosses questions à se poser là-dessus, c'est une erreur de planification urbaine magistrale, selon moi, qui va à l'encontre des tendances modernes des villes qui se veulent modernes. On parle de technologie propre, de haute technologie puis on veut salir le centre-ville en amenant ce qui est de plus pollueur comme véhicule en son centre.

80 On ne comprend absolument pas pourquoi on est à parler de ça même en 2001. Les camions qui n'ont pas affaire au centre-ville ou qui ne font pas d'affaire au centre-ville n'ont pas d'affaire au centre-ville finalement. Il faut trouver une façon de les faire contourner le centre-ville.

85 Puis toutes les questions, à notre sens, de la pollution de sécurité et de bruit, bon, bien, c'est des questions auxquelles on n'a pas eu réponse encore ou de façon satisfaisante.

Pour ce qui est du transport lourd, évidemment les gens n'en veulent pas. C'est là que ça commence.

90

Le troisième aspect portait sur la revitalisation. Puis, là, j'ai essayé d'expliquer que notre quartier est un petit écosystème multifonctionnel qui tire sa force de sa diversité, puis que si on tue la qualité de vie des résidants, les commerces vont écoper, puis si on tue les commerces, bien, c'est les résidants qui conséquemment vont écoper. Donc, il faut voir ça comme un tout qui a besoin d'une certaine harmonie. Puis je suggère dans le mémoire que ce présent projet, surtout à cause du transport lourd, pourrait miner la qualité de vie et les efforts de revitalisation de l'artère Saint-Joseph, toutes des choses que vous savez.

95

La dernière chose, c'est le parc de la Gatineau. J'ai abordé ce thème-là sous deux angles, ceux de la fragmentation du parc et de la surutilisation du parc, puis j'ai posé certaines questions quant à la nécessité des bretelles d'accès et aussi quant aux problèmes de sécurité qui vont découler de la vitesse à laquelle les automobilistes viendront dans notre quartier à partir du parc de la Gatineau.

100

Le temps file. Donc, je vais peut-être, en prenant la carte dans mon esprit, partir de l'ouest et me diriger vers l'est, et faire un petit peu un résumé des recommandations que nous faisons.

105

Donc, en partant du chemin de la Montagne, on suggère que ça soit une promenade comme les promenades de la CCN ailleurs dans la région, c'est-à-dire quatre voies, limite de vitesse 50 kilomètres/heure. On suggère que les bretelles d'accès soient simplement supprimées, biffées du projet; elles n'ont pas leur raison d'être, selon nous.

110

On propose aussi qu'à l'entrée de notre quartier, la voie de droite devienne une voie réservée, ce qui fait en sorte qu'en entrant dans le quartier, les voitures doivent se tasser à gauche, ce qui a un effet de ralentissement pour les voitures puis ce qui donne une voie de transport collectif, commun ou covoiturage.

115

On suggère de garder le carrefour giratoire de la rue Labelle, de façon à justement ralentir le trafic encore un petit peu. On suggère d'enlever celui rue Demontigny et de le remplacer par un feu de circulation, de façon à ce que ça soit plus sécuritaire pour surtout les écoliers qui doivent l'utiliser aux heures de pointe.

120

On suggère que deux autres carrefours giratoires soient également biffés, parce que ça c'est dans la perspective de la revitalisation du boulevard Saint-Joseph, ça empêche une convergence vers le boulevard Saint-Joseph, parce qu'évidemment les carrefours giratoires sont là pour assurer une plus grande fluidité, donc ils vont se fluidifier jusqu'au centre-ville d'Ottawa sans arrêter chez les commerçants du boulevard Saint-Joseph.

125

Puis une autre recommandation, qui est elle plus générale, porte sur ou demande au MTQ de se prononcer explicitement sur la justification du projet et de nous assurer que les

130

niveaux de bruit vont être respectés pour les dix prochaines années et que l'élargissement du quatre voies n'est pas dans ses prévisions. Merci.

135 **M. HARRY GOW :**

140 Bonsoir, messieurs, mesdames, merci de votre attention. Je suis président d'une association qui s'appelle Transport 2000 Canada, c'est une association pancanadienne avec une antenne québécoise dont je suis membre, qui a son siège à Montréal, et l'association canadienne a son siège à Ottawa où je suis président.

145 Voici, je tenais à donner peut-être un peu plus d'informations sur l'alternative qui est le transport en commun. Dans la région, nous possédons un bijou. Nous possédons un réseau de transport en commun, la Société de transport de l'Outaouais, qui peut-être étant méconnue dans le reste de la province, est quand même assez connu des fervents du transport collectif. Transport 2000 Québec d'ailleurs a accordé le prix orange à cette compagnie pour son augmentation d'achalandage et son orientation prousagers.

150 Alors, je vais vous donner deux chiffres qui illustrent un petit peu comment ce système, le STO, permet à la région d'avoir une alternative à l'automobile.

155 Le premier chiffre c'est qu'en 1999, il a voyagé sur son réseau 12 858 289 passagers dits valides et 95 634 personnes dans les transports adaptés pour les personnes ayant une déficience moteur ou intellectuelle; donc, transport pour handicapés en langage courant. C'est donc presque 13 000 000 de personnes, divisez ça par 350 jours dans l'année, bien que les journées les plus fortes il y en a peut-être 200 où l'essentiel des navateurs voyagent. Et autre chiffre intéressant finalement, le seul autre que je vais citer pour tout de suite, le nombre de litres consommés dans l'année seulement: 5 542 415. Je vais vous fournir le rapport annuel, j'ai juste une copie mais je vous la donne.

160 Ca veut dire...

LE PRÉSIDENT :

165 Le nombre de quoi?

M. HARRY GOW :

170 De litres de fuel, d'essence consommé.

LE PRÉSIDENT :

175 Oui, pour?

M. HARRY GOW :

Cinq millions... pour l'année.

180 **LE PRÉSIDENT :**

Pour le transport commun ou pour...

M. HARRY GOW :

185 Oui, par la STO.

LE PRÉSIDENT :

190 Oui.

M. HARRY GOW :

195 Dans la région pour l'année.

LE PRÉSIDENT :

Par la STO.

M. HARRY GOW :

200 Ça veut dire, si mes calculs sont justes, que chaque passager, pendant toute l'année, n'a consommé qu'un demi litre d'essence. Essayez de faire ça avec une automobile ou même une mobylette, vous allez vite déchanter.

205

Alors, ça veut dire que nous possédons une merveille technologique dans la région qui répond très bien aux besoins des usagers. Et je dois mentionner que c'est une compagnie qui nous cherche, nous les usagers. Parce qu'au contraire de certaines personnes hier, je suis un utilisateur quotidien avec un laisser-passer à acheter par déduction de ma paye, déduction à la source à mon employeur, l'Université d'Ottawa. Et il y a des centaines d'autres personnes qui

210

sont abonnées soit à OC Transpo, soit à la STO via l'Université d'Ottawa et d'autres employeurs comme la Banque du Canada ou plusieurs autres prestigieux.

215 C'est une innovation sur le plan presque canadien. Il y a quelques autres compagnies qui le font. Mais ce que ça fait, c'est que la clientèle de cette compagnie est en constante évolution vers le haut. Depuis cinq ans, on n'a pas vu une année où ça a resté stable, où ça a baissé. Là, avec votre permission, j'irai au projecteur.

220 Alors, la première chose que je voudrais montrer ici, c'est un plan de la région et des réseaux de transport en commun prévus par la firme Deluc, successeur à la firme bien connue Delew Cather. La firme Deluc a fait une étude il y a peut-être quatre, cinq ans pour la STO et ses partenaires sur le transport de l'avenir. Ils ont sorti le concept Viabus. Le concept Viabus veut dire l'utilisation surtout d'emprises de routes existantes ou à construire, comme sur McConnellXLaramée.

225 Voici, alors McConnellXLaramée étant ici, ça serait, selon cette suggestion de la compagnie Deluc, une nouvelle route avec transport collectif. Alors, vous voyez qu'il y aurait, selon Deluc, une voie réservée sur toute la ligne. Alors, mon collègue vient de suggérer une voie réservée dans la ville. Ça au moins, je pense, au début, parce que c'est la partie où ça a 230 tendance à congestionner, pour assurer la fluidité des bus et encourager les gens à abandonner leur voiture. C'est mieux, dans la mesure du possible, de donner un espace rare, une chaussée urbaine à l'autobus dans la mesure du possible pour que ça puisse progresser rapidement.

235 D'ailleurs, cette stratégie marche très bien déjà sur cette voie-ci, le boulevard Taché, où il y a dans ce tronçon-ci à peu près douze lignes, il y a douze lignes d'autobus, qui est énorme compte tenu de la taille de la région, on est une région à moins de 200 000 personnes. Et ces bus sont pleins à craquer.

240 On a parlé du parc incitatif Rivermead qui se situe à peu près ici, mais messieurs, dames, ça a été élargi trois fois lors des cinq années passées, trois fois. On a prévu pour moins de 100 personnes, c'est rendu qu'on est obligé cette année à construire d'autres espaces.

245 Et il n'y a pas seulement ça, il y a, à ce bout-ci, à un centre commercial, un autre stationnement incitatif avec le potentiel et l'actualité de plusieurs centaines d'autres voitures, sans parler de toutes les personnes que vous verrez si vous ouvrez vos fiches et vous regardez le plan du réseau de la STO, qui ne m'a pas suivi en acétate malheureusement, vous voyez sur l'axe Taché énormément de lignes d'autobus qui cueillent les gens dans les quartiers d'Aylmer et des quartiers de Hull à la maison ou presque.

250 Alors, donc, c'est un système hyperperformant mais qui dépend en partie de la congestion routière. Je m'explique. C'est ici, sur ce tronçon-ci surtout à l'approche du pont Champlain où il y a la congestion, maintenant une voie réservée sur cette portion brune et la

255 voie réservée à partir de décembre va s'étendre jusqu'à Ottawa, une troisième voie pour autobus seulement.

260 D'ailleurs, il y a dans la portion verte le truc Viabus qui n'a pas été accepté par les résidents, ça a été substitué par des voies réservées sur le boulevard Taché ici, et ça marche encore à merveille, je l'utilise relativement souvent pour aller à notre université collègue, l'Université du Québec, ou pour revenir, et encore les autobus ne sont pas pris dans les bouchons; les voitures, oui.

265 Alors, si on fait une autoroute dans le parc et un boulevard urbain trop ambitieux dans la ville, va-t-on premièrement décongestionner Taché et on va voir, à mon sens, chuter la clientèle de la STO, ce qui est un truc qui, à mon avis, est contre-productif pour ce qui est de l'environnement. Quand on considère l'économie en carburant que l'autobus permet actuellement, trop décongestionner l'axe est-ouest, selon moi, c'est une opinion, serait possiblement un crime contre l'environnement quand on pense aux émissions gazeuses que ça pourrait produire.

270 Alors, en appui donc à l'idée d'une voie réservée au moins sur cette portion-ci de McConnellXLaramée, en plus en appui à l'idée qu'il existe des alternatives, et on a parlé un petit peu du projet à Ottawa qui pourrait être lié à tout cela, c'est le train léger. Mais vous voyez ce qui paraît comme une voie ferrée, en est une, c'est une ligne du CP qui, elle, s'étend ultiment jusqu'à Hull, c'est-à-dire dans une projection dans les rêves les plus fous du maire d'Ottawa, monsieur Chiarelli, et dans le rêve de la conseillère comme Madeleine Meilleur ou Jacques Legendre d'Ottawa et aussi à l'aéroport. Vous voyez que ça pourrait faire un lien avec la ligne Taché, qui est un des axes forts de la STO.

280 Alors, ce projet existe. Le conseil d'Ottawa a voté des millions pour cela. Et voici, on voit une des critiques, monsieur Hunter qui dit que c'est un petit projet stupide, mais Hunter a été dans la minorité de cinq qui a voté contre, douze ont voté pour. Donc, la ville d'Ottawa va de l'avant avec ce train, qui est un train d'ailleurs qui a été louangé par plusieurs intervenants pour le fait que c'est économe d'espace et d'argent. Et ça serait peut-être une alternative aussi à McConnellXLaramée si on réactivait le lien et *Omerhall* de la voie ferrée qui est parallèle à Taché un peu plus au sud.

285 Voici, c'est la ligne du train léger. Encore on voit la projection qui pourrait aller à travers la rivière des Outaouais vers Hull. C'est dans les quartiers densément peuplés d'Ottawa et ça dessert une université importante, de même qu'un parc d'affaires du fédéral et du bureau de poste, le parc Confédération.

295 Voilà le train, train Hi-Tech, manufacturé en Allemagne par Bombardier. Nous avons à Ottawa trois exemplaires de ce train qui transporte 285 personnes chacun, donc 135 assis. Il y a un dépliant là-dessus dans votre pochette qui vient du système de transport d'Ottawa.

Là où on a un peu de difficulté, c'est qu'Ottawa voudrait bien que leur système soit projeté dans Hull, mais il y a des gens ici qui sont des fervents de l'autobus ou de l'automobile,

300 selon le cas, dont il y a certaines réticences. Alors, c'est un peu contesté, mais il y a un comité de coordination qui a quatre intervenants les plus importants sur le plan institutionnel, y compris la STO et OC Transpo, qui essaient de régler leurs différends et trouver une façon de relier l'axe fort Taché à l'axe fort train léger, sans trop de fracas.

305 Ici, c'est un concept de ce que défend l'Association des résidents. Le concept étant une ville à quelque part entre la ville où on marche et la ville des transports en commun. Je crois que Hull est un peu entre les deux. En opposition au type de ville disons peut-être plus de Laval ou de Gatineau, la ville automobile. Ceci est un diagramme de Peter Newman de l'Université de Western Australia à Perth en Australie. Newman pense que les villes canadiennes sont en quelque sorte des modèles pour les États-Unis et l'Australie compte tenu de la bonne utilisation des trucs comme les trains, comme à Montréal et Toronto et Vancouver, et comme le bus. On fait mieux, selon Newman, que les États-Unis, par exemple, simplement parce qu'on a conservé les outils comme la STO et on ne les a pas laissés disparaître comme à Détroit, par exemple.

315 Ici, un autre exemple de ce type de modèle, Karlsruhe en Allemagne qui a un réseau de trains légers et qui fait que la ville s'est densifiée autour du réseau des trains légers. Par contre, on a Gatineau qui n'est composée que de chemins malheureusement avec une voie ferrée utilisée uniquement pour le fret, la marchandise.

320 Ce qui m'amène au dernier sujet de cette brève intervention X j'espère que c'est bref, en tout cas X c'est le fret qui est un peu plus difficile comme sujet. Je reviens à mon plan d'origine, si je peux le trouver.

325 Vous avez remarqué sur le plan que j'ai montré en premier qu'il y a beaucoup de chemins. Bien, il y a un chemin de fer montré au sud à Ottawa seulement, il y en a d'autres qui paraissent un peu en pointillé comme -- voilà, on penserait que je maîtriserais mieux ce truc, j'enseigne constamment, mais quand même! Voilà, une voie ferrée à Gatineau, qui traverse Hull et qui descend dans Ottawa sur la ligne du train léger.

330 Malheureusement, la ligne vers Aylmer existe toujours mais en forme de sentier cyclable et marche, et il faudrait le reconstituer si on voulait faire aller le train léger vers là ou peut-être plus intelligemment l'insérer dans l'emprise de McConnellXLaramée entre les voies. C'est une possibilité, en tout cas, théorique, et de cette façon-là desservir plusieurs quartiers nouveaux plutôt que les anciens quartiers d'Aylmer; mais ça c'est un choix qui n'est pas le mien. Pour ce qui est de Deluc, ils ont choisi deux axes, Taché et McConnellXLaramée.

335 Ce qui m'amène à une problématique pour la marchandise. Gatineau a déjà beaucoup de transbordement entre les camions et les chemins de fer, du bois qui vient du Mont-Laurier, Maniwaki, descend à Gatineau et transbordé soit à Buckingham, soit à Gatineau. Alors, ça évite que ces camions-là traversent Hull et que ces camions-là traversent Ottawa.

345 Pour le Pontiac, c'est un peu plus compliqué. La voie ferrée dans Pontiac part de Norway Bay, rentre dans Pontiac à Portage Dufort, ramasse beaucoup de produits de bois mais ne dessert pas l'ouest d'Aylmer ou le proche Pontiac. Ça, c'est problématique parce que beaucoup de camions qui prennent cet axe-là doivent aller dans Pontiac et dans Aylmer. Pour cela, il faut peut-être penser à des solutions intermodales ou en faire le plus de kilométrages possibles sur un wagon plein de train, et rendu près de la destination, on décharge le camion, on décharge le conteneur et on livre localement par camion.

350 Une telle stratégie pourrait éviter à beaucoup de camions de faire la traversée de Hull, tout comme actuellement beaucoup de camions ne font pas la traversée de Gatineau parce qu'ils déchargent soit à Buckingham, soit dans une cour industrielle à Gatineau. À Ottawa, malheureusement, il y a une autre cour de transbordement et plusieurs camions viennent de Maniwaki, traversent la ville sur les routes et déchargent le bois au chemin Walkley à Ottawa, bref.

355 Ce que nous proposons et ce que le Sommet des transports de l'Outaouais a proposé en mai passé, un sommet auquel étaient le ministère des Transports du Québec, Transport 2000, le CREDDO, le Conseil régional de l'environnement, les Villes et plusieurs organismes, était qu'il y ait un centre de transbordement beaucoup plus vaste à Gatineau pour éviter que beaucoup de camions traversent les routes de la ville, qui crée beaucoup de friction entre les deux villes, en passant, et de cette façon-là délester les routes. Mais c'est un projet, ça a été adopté par le Sommet, mais c'est toujours un peu dans les têtes des penseurs et pas encore dans les cartons des dessinateurs.

365 Alors, j'espère que j'ai fait assez rapide et je vous remercie de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

370 Alors, merci, monsieur Gow. Finalement, c'est deux mémoires dans un que nous recevons et...

M. PATRICE MARTIN :

375 On avait un deux pour un ce soir.

LE PRÉSIDENT :

380 Bien oui, c'est ça, mais on ne prendra pas ça comme une vente de feu. Écoutez, beaucoup de questions sont soulevées par votre mémoire, en parlant de l'Association des résidents. Permettez-moi de vérifier une première chose avec vous puis, après ça, mes collègues ont des questions à poser.

À la page 16, votre recommandation 3, au niveau de la formulation, vous dites:

385 *Que le MTQ s'engage, conformément à la volonté de la population, à interdire le transport lourd interrégional sur le boulevard McConnellXLaramée.*

 C'est la formulation. C'est que les gens d'habitude, ils disent d'autres résolutions du même genre, disent interdire le transport lourd, point. Et, par ailleurs, mettre une petite chose pour le transport par camion léger ou pour les autobus, parce qu'il peut y avoir du transport lourd qui ne soit pas nécessairement interrégional. Quelle est la volonté précise de votre groupe là? La formulation que vous avez là, quelle est sa signification de manière précise?

395 **M. PATRICE MARTIN :**

 Bien, c'est que lorsqu'on rencontrait des gens, il y en a plusieurs qui se disaient: oui, mais ce n'est pas logique d'interdire les camions complètement, parce qu'il faut quand même qu'ils viennent livrer les choses puis tout ça, puis c'était pour distinguer entre le transport lourd interrégional, c'est-à-dire un camion qui part d'Aylmer, par exemple, et qui ne s'en va pas à Hull mais qui s'en va à Gatineau ou plus loin, et un camion qui livre de la marchandise dans le centre-ville de Hull. C'était la seule distinction.

LE PRÉSIDENT :

405 Et comment vous ferez la différence?

M. PATRICE MARTIN :

410 Bien, je pense que ça se fait. Parfois, on voit le petit camion, là, avec la, comment dire, la barre puis ça dit *seulement local, circulation locale seulement* ou quelque chose comme ça. Puis les camions sont déjà interdits sur les promenades de la CCN partout ailleurs sur le territoire de la région.

415 **LE PRÉSIDENT :**

 Alors, si vous êtes content de votre formulation, c'est parfait.

M. PATRICE MARTIN :

420 Bien, ce n'est peut-être pas la meilleure, j'y penserai.

LE PRÉSIDENT :

425 Non, non, mais c'est juste que, comme je vous dis, les formulations, on l'a vu dans plusieurs autres mémoires mais pas formulé exactement de cette manière-là. C'est un simple détail.

 Madame?

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

430

J'aurais une question à propos de la promenade de la Gatineau. Vous avez dit que vous préféreriez un lien sans bretelle, mais il y a des suggestions qui sont venues qu'il pourrait y avoir un lien avec soit feux de circulation ou carrefour giratoire entre l'axe McConnellXLaramée et les promenades de la Gatineau, et j'aimerais avoir votre avis là-dessus.

435

M. PATRICE MARTIN :

Donc, il y aurait des carrefours giratoires au chemin de la Montagne?

440

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Il y aurait une intersection, en fait, entre la promenade de la Gatineau...

M. PATRICE MARTIN :

445

Oui.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

450

... et l'axe McConnellXLaramée, une suggestion qui a été proposée.

M. PATRICE MARTIN :

Donc, les bretelles...

455

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Ne seraient plus utiles à ce moment-là, vu qu'il y aurait...

460

M. PATRICE MARTIN :

Ah! O.K.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

465

... il y aurait une intersection.

M. PATRICE MARTIN :

470 O.K., je vois. Bien, il faudrait que j'y pense, là, je ne vois pas... c'est ça, la
perspective que j'avais, c'était surtout de perforer le parc le moins possible, puis si ça enlève les
bretelles puis ça n'accélère pas la vitesse sur cette portion-là, je n'y vois pas d'inconvénient. Ce
sont nos deux préoccupations majeures, c'est-à-dire, la vitesse à laquelle les automobilistes
475 ça ça peut ralentir, oui. Je serais prêt à déplacer un de ceux que j'ai enlevé puis le mettre dans
le parc.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

480 Pour justement les bretelles, quand vous parlez des bretelles, est-ce que l'accès à la
promenade du Lac des Fées, est-ce que vous la conservez, ou est-ce que c'est toutes les
bretelles que vous voulez éliminer ou seulement celles de la promenade?

M. PATRICE MARTIN :

485

Dans le mémoire, je parle seulement des bretelles pour la promenade de la Gatineau.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

490

Maintenant, j'ai une question pour la revitalisation. Dans votre projet, il y a un élément
qui me semble -- c'est les giratoires, si je peux comprendre, en les enlevant sur Saint-Joseph,
ça va amener les gens sur la rue Saint-Joseph et inciter le développement de la revitalisation du
boulevard. Est-ce que c'est ça un peu votre objectif?

495

M. PATRICE MARTIN :

Oui, parce que comme on nous l'a expliqué abondamment depuis quelques temps, la
raison d'être des carrefours giratoires est de faire bouger les véhicules d'est en ouest. Puis nous,
se basant sur des études qui ont été faites sur la revitalisation, on disait que, bon, ça prend
500 quand même une convergence vers les commerces de Saint-Joseph puis que ces carrefours
giratoires-là allaient contre cette logique-là. C'est-à-dire, je pense que d'autres ont soulevé ce
point-là aussi, que les gens vont avoir tendance à juste passer tout droit; puis pour ce qui est de
la revitalisation, nous autres, on pense que ça serait néfaste.

505

Il faut que Saint-Joseph devienne ou continue d'être une destination pour les
consommateurs puis que ça ne soit pas difficile d'y aller. Si, à cause du carrefour giratoire puis
du trafic à l'heure de pointe, les gens préfèrent continuer tout droit que d'attendre, je ne sais
pas, le 30 secondes ou la minute que ça prend avant que la circulation arrête, c'est
contreproductif pour nous.

510

LE PRÉSIDENT :

515 Dans cette revitalisation du boulevard Saint-Joseph, c'est quoi l'axe de développement pour vous? C'est la population qui est à Wrightville et le quartier Saint-Jean-Bosco ou c'est une population commerçante qui vient d'ailleurs?

M. PATRICE MARTIN :

520 Oui, bien, nous, on voit la vocation de Saint-Joseph vraiment comme un axe commercial de petits commerces. Il est impensable de -- bien, il est impensable de dire que Saint-Joseph pourrait rivaliser ou concurrencer les grandes surfaces qui vont se situer en banlieue. Donc, il faut qu'ils aillent chercher leur créneau ailleurs puis, nous, on pense qu'on doit miser sur la qualité des boutiques et des petits commerces et des trucs comme ça.

525 Dans la région, il y a des quartiers comme ça, Westboro à Ottawa ou... le *Deep* évidemment c'est plus sophistiqué comme un petit quartier, mais c'est cette logique-là qui veut que si on crée une artère commerciale conviviale pour les consommateurs, puis où s'établissent des commerçants qui vendent des produits de qualité, les gens vont venir. Puis, donc, ils ne seraient pas en concurrence avec les grandes surfaces qui, elles, veulent écouler du stock bon marché plus que d'autre chose.

530 J'ajouterais aussi que sur Saint-Joseph, il y a deux Saint-Joseph, si on veut. Il y a le Saint-Joseph du nord avec les concessionnaires de voitures puis presque des industries plus que des petits commerces, puis il y a, à partir de Montclair, si vous voulez, vraiment la vocation petits commerces. Donc, souvent dans le discours de ceux qui veulent vraiment vendre un projet gros qui amène du camion puis tout ça, ils ont à l'esprit le Saint-Joseph du nord qui, lui, pourrait bénéficier peut-être de cette circulation lourde.

LE PRÉSIDENT :

540 Oui, c'est ça parce que, cet après-midi, le comité en faveur de McConnellXLaramée est venu nous rencontrer et j'ai posé la même question, et la réponse que j'ai eue c'est, au contraire, le giratoire va favoriser l'insertion sur Saint-Joseph. Et quand j'ai demandé d'où viendraient les clients, ils me disent ils viendraient du centre-ville ou d'Ottawa. Et les allusions ont été faites à Place Cartier, Galeries de Hull, CDTI et possibilité de restaurants de luxe et de choses comme ça. Et quand j'ai posé la question, la clientèle perçue n'était pas celle de Wright et Saint-Jean-Bosco, donc, j'ai l'impression qu'il y a des visions assez différentes du...

M. PATRICE MARTIN :

550 Oui.

LE PRÉSIDENT :

555 ... du développement.

M. PATRICE MARTIN :

560 Bien, je suis d'accord que... je pense, dans un premier temps, il faut créer un environnement qui va encourager les gens de la communauté à magasiner chez eux, puis ça va attirer des gens. Les quartiers auxquels j'ai fait allusion plus tôt, Westboro puis tout ça, il n'y a pas d'autoroute qui mène au coeur de cette artère commerciale-là, c'est toujours bondé de voitures parce que les gens adorent les petits commerces qui sont là. Donc, si on réussit à créer quelque chose qui est bien, les gens vont venir puis l'accès ne sera pas un problème.

565 Puis je vois mal comment les gens qui viendraient d'Ottawa passeraient par Laramée, tourneraient à droite sur le carrefour giratoire, se taperaient tout Saint-Joseph, lorsqu'ils peuvent simplement prendre l'autoroute jusqu'à la sortie Saint-Raymond puis aller justement dans ce coin-là.

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

Concernant les trains légers, tantôt vous avez parlé, je pense que c'est à Aylmer, je pense qu'il y a une emprise ou une voie ferrée qui est existante et une ancienne emprise, je pense, qui est...

M. HARRY GOW :

Ancienne, oui.

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

... qui passe dans le centre-ville d'Aylmer et qui monte jusqu'à des nouveaux quartiers résidentiels, si je ne me trompe pas.

585 **M. HARRY GOW :**

Bien, disons que la voie ferrée d'Aylmer arrive à des quartiers nouveaux uniquement à l'extrême ouest de la ville traditionnelle d'Aylmer. Là, en sortant, on arrive dans une zone qui jadis était donnée à la récréation, aux loisirs, et qui devient de plus en plus peuplée sur la base d'anciennes maisons d'été qui deviennent des maisons de toute l'année, quoi. Alors, dans ce quartier-là, il y a aussi de la construction, et on s'en va après dans le comté de Pontiac. Et ça, je ne vous dis pas, mais il y a une énorme chicane dans la municipalité de Pontiac, qui est voisine d'Aylmer, par rapport à l'utilisation de cette emprise ferroviaire. Ce n'est pas simple, mais oui, c'est toujours possible de restaurer cette emprise parce qu'on n'a pas bâti là-dessus.

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

Mais ils ont enlevé les rails, par exemple, il n'y a plus...

600

M. HARRY GOW :

605 Oui, on a enlevé les rails, on a mis un peu plus de gravier puis qu'on puisse... ou même on a pavé à des endroits où on peut circuler à l'aise en vélo ou à pied. Mais il y a suffisamment d'espace à côté pour mettre une nouvelle piste pour cela, tout en permettant une file de rail simple pour les trains, les trains légers, quoi.

610 Je devrais mentionner, ce qui est différent avec ce train léger en particulier, c'est que ça n'a qu'une personne pour conduire, alors que les chemins de fer ordinaires demandent deux, trois, quatre personnes, comme le train de Blainville ou le train de Rigaud ou le train de Deux Montagnes, deux personnes pour ça.

615 Or, ici, c'est une personne, l'accélération est très rapide. Et une autre caractéristique, c'est que les voitures sont un peu plus petites et se marient mieux à un contexte urbain ou de banlieue que les trains de banlieue comme celui de Blainville. Alors, ça pourrait s'insérer dans le paysage de Hull et d'Aylmer sans trop de peine. D'ailleurs, il y avait un tramway exactement le long de cette emprise anciennement, alors il y a pas mal d'espace. Il y a un chemin, il y a un sentier, il y a encore de l'espace, alors on pourrait mettre un truc de type de train léger sans trop de peine, à mon avis.

620

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

625

LE PRÉSIDENT :

630 Votre mémoire donne des informations qui sont uniques, qu'on ne trouve nulle part ailleurs, à savoir que l'appui de la population, vous citez des sondages faits par Le Droit, disant que l'appui de la population à un projet de route est mitigé par rapport à des comparaisons à un nouveau pont, à un hôpital, etc. Êtes-vous capable de m'en dire un peu sur ces études? C'est Le Droit qui les a faites? Elles ont été subventionnées par qui, par Le Droit ou pour une autre organisation, ou vous ne le savez pas?

635 **M. PATRICE MARTIN :**

Je ne le sais pas, non, je n'ai pas la méthodologie non plus, là.

LE PRÉSIDENT :

640

D'accord.

M. PATRICE MARTIN :

645

Vous avez la référence, peut-être que...

LE PRÉSIDENT :

650

Oui, c'est ça, effectivement vous avez donné la référence, mais...

M. PATRICE MARTIN :

Oui.

655

LE PRÉSIDENT :

... vous n'en savez pas plus?

M. PATRICE MARTIN :

660

Non.

LE PRÉSIDENT :

665

Parce que c'est la première fois qu'on voit apparaître, parce que d'habitude ce qu'on nous présente, c'est une espèce de front commun des décideurs depuis toujours.

M. PATRICE MARTIN :

670 Oui.

LE PRÉSIDENT :

675 Depuis quarante ans, les décideurs, ils s'entendent tous pour ça, et là, vous, vous laissez entendre qu'il y a une controverse dans l'opinion publique beaucoup plus large que ça et que ce n'est pas si évident qu'il y a un consensus.

M. PATRICE MARTIN :

680 C'est ça, ce que j'essaie de faire ressortir, c'est qu'il y a deux optiques là-dessus, il y a les citoyens, les automobilistes qui, je pense, pour les questions de qualité de vie et de facilité d'aller au travail, aimeraient avoir un petit quelque chose, puis il y a les politiciens peut-être et les hommes d'affaires qui voient plus grand puis qui aimeraient quelque chose qui, pour citer le mémoire de la Ville qui a été déposé hier, serait un vecteur de développement économique.

685 Donc, nous, ce n'est pas notre perspective. On nous propose quelque chose de bien dans sa forme, ça veut dire un petit boulevard paysager, donc il faut que la forme et la fonction se marient, selon moi. Et que si on met du camion là-dessus puis surtout si, j'y fais allusion dans le mémoire à un moment donné, si les gens ont l'impression, les gens d'affaires surtout, 690 ont l'impression que ça ça va être l'autoroute de l'Outaouais, bien, ils vont construire en fonction de cette autoroute-là. Ils vont construire non pas en fonction d'un boulevard à quatre fois qui s'insère dans un quartier résidentiel, mais de l'autoroute qui va être là dans dix ans, puis de ce fait, ils vont la faire apparaître cette autoroute-là, ils vont la construire. Donc, c'est ce qu'il faut éviter, je pense.

695 Si c'est vrai qu'ils nous donnent un boulevard urbain paysager, assurons-nous qu'il reste tel, c'est-à-dire un boulevard urbain paysager.

LE PRÉSIDENT :

700 Il est sûr qu'il y a une grande ambiguïté de langage, ça c'est certain. Dernière petite question pour ma part, peut-être que mes collègues en auront d'autres.

705 Monsieur Gow, j'ai lu quelque part, mais je me perds dans les documents, que les taux d'utilisation du transport en commun étaient plus élevés dans la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton que dans la Communauté urbaine de l'Outaouais. Est-ce que c'est vrai?

M. HARRY GOW :

710

Ça a été plus vrai que ça l'est actuellement, mais ça reste toujours quand même un peu vrai. À Ottawa, dans le centre-ville, c'est-à-dire l'aire bondée par les Plaines Le Breton, la rue au sud, la Queensway au sud et le Canal Rideau, donc le hypercentre d'Ottawa, aux heures de pointe, 65 % des travailleurs arrive en transport en commun. C'est pour un système à autobus

715

seulement le taux le plus élevé en Amérique du Nord. 65 % des navateurs donc arrive dans l'hypercentre d'Ottawa en autobus, ce qui est presque le double de ce qui historiquement se produisait dans le cas des résidents de l'Outaouais, dont 35 % seulement allait vers l'hypercentre d'Ottawa et de Hull en autobus, aller. Ça, ce sont des chiffres vieux de dix ans.

720

Avec un taux annuel de croissance frôlant les 5 %, des fois c'est 7 %, des fois c'est un peu moins, mais ça se tient autour de 5 %, 6 %, la STO est en train de rattraper OC Transpo qui a eu une période de stagnation jusqu'à il y a deux ans quand une nouvelle gestion a pris place avec le nouveau d.-g. monsieur Diamond, qui a revitalisé le système avec l'appui de la municipalité.

725

Alors, c'est vrai, mais c'est de moins en moins vrai. Le taux galopant d'augmentation d'utilisation du transport en commun de l'Outaouais veut dire qu'on dépasse annuellement le taux de croissance de la population et, donc, la STO, est en train de gruger un paramodal qui jadis était réservé strictement à l'automobile, à un ou un virgule cinq occupant. Et c'est, à mon sens, quelque chose qui est une tendance lourde qui risque de continuer à se produire à condition qu'on ne met pas trop d'axes lourds pour l'automobile.

730

LE PRÉSIDENT :

735

Dans l'argumentation du promoteur, dans le document d'Analyse de la valeur, on dit: les objectifs de transport modal qui étaient, je ne me rappelle plus, de 30 %, auraient été seulement de 25 %, de sorte qu'il laisse entendre qu'un des arguments en faveur de la construction de la route, c'est le manque d'atteinte des objectifs. Les autres arguments, c'était sur le nombre de personnes par véhicule et des choses comme ça. Donc, vous contesteriez ce type d'analyse-là.

740

M. HARRY GOW :

745

Oui, là, monsieur, c'est que les décideurs jouent sur les taux moyens d'occupation des transports en commun. Moi, je demeure à Chelsea. Nous avons deux autobus le matin, deux le soir, les deux sont pleins arrivés à Hull. Mais dans les autobus, on est à chaque fois peut-être 35, 45 personnes, il y a 4 500 personnes à Chelsea. On met une moyenne de Chelsea dans la moyenne régionale et même si à Hull, sur une même population, il y aurait 10, 15, 20 autobus pleins à craquer comme il y a à chaque matin, Hull souffre parce qu'elle est prise dans la moyenne régionale.

750

755 C'est comme les nuls dans une classe baissent la moyenne. Alors, j'ai des étudiants brillants qui frôlent les 100 %, j'ai des nuls X excusez l'expression, parce que c'est des gens qui sont à fort potentiel non réalisé X qui frôlent le 50 % ou le 27 %. Alors, je peux dire que ma classe est composée de gens très moyens ou je peux dire ma classe a des gens brillants et des gens moins performants.

760 Et dans le cas de Hull, l'utilisation du transport en commun se rapproche beaucoup des moyennes à Ottawa. À Chelsea, dans les bas-fonds de la municipalité de Pontiac et dans l'arrière-pays d'Aylmer et de Buckingham, c'est tout le contraire, ce n'est même pas 10 %. Alors, donc, pourquoi faire souffrir les gens de Hull pour accommoder les tendances élitistes des gens de ma commune, Chelsea? C'est un non-sens. On devrait faire payer les riches, des gens comme moi, au bénéfice des gens qui vivent une vie un peu plus modeste sans les importuner avec la production de gaz et de bruit que font même une modeste petite camionnette.

765 Alors, c'est ça, c'est la loi des moyennes qui joue le contrôle, parce que Hull est très utilisateur de transport en commun, beaucoup plus que la moyenne régionale.

770 Je voulais juste mentionner une chose. Vous avez parlé des discussions, et je me souviens d'un article écrit par monsieur Parisien de Transport 2000 au Québec, il décrit l'historique de la discussion McConnellXLaramée, et c'est un article, je pense, assez intéressant. Je vais demander à un de nos collègues de l'Association de vous fournir une ou des copies.

775 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

780 **M. HARRY GOW :**

Ça décrit un peu cette discussion régionale et dans la ville. Merci.

LE PRÉSIDENT :

785 Ce n'est pas le manque d'intérêt, c'est le temps. Alors, merci messieurs et bonne chance à vous.

M. HARRY GOW :

790 Merci de votre accueil.

LE PRÉSIDENT :

795 Ça fait plaisir.
 Alors, madame Sylvie Taschereau, s'il vous plaît.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

800 Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

805 Bonsoir, madame!

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

810 Ce soir, je suis ici à titre de citoyenne. Je suis résidentes ou nous sommes résidents, ma famille et moi-même, depuis dix ans dans Saint-Jean-Bosco, et puis ce qui nous a apporté ici à Saint-Jean-Bosco c'est la communauté, la fraternité, l'union entre les gens du quartier. Les gens nous mettent à l'aise, c'est un quartier qui nous fait sentir être à la maison tout de suite en partant. Alors, c'est ça qui nous a décidé d'acheter notre maison.

815 Notre foyer est également une garderie. Dans notre garderie, nous avons neuf enfants de quatre à cinq ans que nous accueillons à tous les jours et, à tous les jours, nous allons dans des différents parcs de notre quartier, donc Saint-Jean, Saint-Jean-Bosco et Larocque. Maintenant, ce n'est pas juste les parcs qu'on visite à tous les jours mais, en tout cas, certaines journées de la semaine on visite aussi les piscines, les bibliothèques, on en a une dans le centre-ville et on en a une autre sur la rue Berri encore nord de Laramée. Notre Centre de la
820 petite enfance est situé au nord de Laramée sur la rue Lois. Nous, on est à une extrême sud et notre Centre de la petite enfance à l'extrême nord. Ce sont tous...

LE PRÉSIDENT :

825 Quand vous parlez de votre Centre de la petite enfance...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

830 C'est parce que notre garderie est gérée par un Centre de la petite enfance, une installation, une garderie de 50 places, et ils ont 50 milieu familial, dont nous en faisons partie.

LE PRÉSIDENT :

835 Donc, votre garderie, là, c'est la garderie de votre famille?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

C'est ça, en milieu familial.

840 **LE PRÉSIDENT :**

En milieu familial; là, vous en avez neuf.

845 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

C'est bien ça, neuf enfants de quatre, cinq ans.

LE PRÉSIDENT :

850 Et vous devez aller...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

855 On se déplace pour aller jouer. On a une salle d'eau à notre Centre de la petite enfance, on a un parc en arrière, on se déplace régulièrement pour aller faire des visites là. On va chercher notre papeterie; nos photocopies, on les fait faire au bureau du Centre de la petite enfance. Alors, fréquemment on se rend là avec les enfants, c'est une marche de, je ne sais pas, quatre blocs à peu près de notre résidence. Alors, en même temps, on prend de l'air puis on va jouer dans le parc du Centre de la petite enfance.

860

Donc, ce sont tous des endroits qui sont situés au nord de Laramée, ainsi que les supermarchés, le marché frais, on va chercher nos légumes. On fait des expériences avec les enfants aussi. On se promène dans les différents centres d'achats, on montre qu'est-ce qui est bon pour la santé. Même les produits dangereux, on visite les supermarchés puis on cherche les produits dangereux dans les étagères, puis on dit aux enfants qu'est-ce qu'on fait dans des situations qu'on trouve quelque chose comme ça, là, est-ce qu'on le dit à un adulte ou on le prend puis on joue avec. Alors, c'est des choses, des expériences qu'on fait de la vie en visitant les supermarchés, puis ils sont tous au nord de Laramée.

865

870 Alors, pour nous joindre à ces endroits-là, il faut traverser le boulevard avec la garderie. C'est impossible pour nous, à part du parc Saint-Jean-Bosco, là, il faut absolument se déplacer à travers de Laramée pour arriver à nos points de rencontre. Alors, tout ça pour dire le danger des piétons.

875 On avait parlé avec le ministère des Transports à la première réunion, la première audience plutôt, d'avoir un mécanisme de clé pour allonger le temps. On se demandait: est-ce que ça va être disponible pour les éducatrices, éducateurs en milieu familial et en installation? On se demandait aussi nos préoccupations quant à la possibilité du temps supplémentaire disponible aux enfants pour effectuer la traverse parce que, là, on ne parlait pas juste des enfants de la garderie, mais de beaucoup d'autres de notre secteur. Entre autres, pour nous,

880

est-ce qu'il va y avoir un brigadier le matin quand nous traverserons avec les neuf enfants de la garderie? Est-ce que ce brigadier sera présent lorsque les enfants du secteur traverseront en dehors des heures de classe ou à l'été?

885 Je voudrais mentionner aussi que dans la salle ici, à tous les vendredis soirs il y a une danse. Ils accueillent 400 adolescents, il y en a à peu près...

LE PRÉSIDENT :

890 Ici, là.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

895 Ici dans la salle, c'est pour ça les belles lumières qu'il y a ici, il y a une danse qui se passe ici à tous les vendredis soirs durant la période des classes. Les enfants retournent à la maison en marchant. On a figuré à peu près 200 personnes qui traverseraient le boulevard Laramée soit pour se rendre à la maison ou de prendre l'autobus pour se rendre à la maison. Alors, ils doivent traverser Laramée. On en compte à peu près 200. On a fait un grosso modo avec les bénévoles, les 50 bénévoles en passant qui travaillent ici pour cette même danse.

900 Alors, on a une inquiétude aussi, il n'y aura pas de traverse, il n'y aura pas de brigadier à ce moment-là à 10 h 30 le soir quand ils vont traverser, eux autres. Alors, on ne les a pas considérés non plus dans les comptages du Ministère.

905 **LE PRÉSIDENT :**

Ça, ce sont des adolescents de quel âge?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

910 La danse, des enfants de 10 ans à 17 ans.

LE PRÉSIDENT :

915 Ils commencent à danser à 10 ans?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

920 À 10 ans, oui, oui, il y en a beaucoup. C'est un moyen que la communauté, la
communauté de Saint-Jean-Bosco est fort ouverte à l'intervention de quartier et le comité des
dances, il est très valable dans notre communauté puis...

LE PRÉSIDENT :

925 Non, non, je vois les gens qui rient de moi, c'est parce que j'accuse mon âge, c'est
tout.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

930 Peut-être eux autres aussi. Alors, comment on peut assurer la sécurité des enfants de
nos garderies, de notre garderie plutôt, parce que je présente le mémoire en tant qu'éducatrice
aussi. Je parle de l'attente à l'îlot aussi, parce qu'on doit faire la traverse en deux temps. Moi,
ce qui m'inquiète, c'est que je les vois aller ces enfants-là, là, au bout de ma corde; on est neuf
935 enfants, deux adultes, un à chaque extrême.

LE PRÉSIDENT :

940 Votre corde, elle a quelle longueur?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

15 pieds.

LE PRÉSIDENT :

L'avez-vous apportée avec vous?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

950 Non, la dernière fois oui, mais pas ce soir.

LE PRÉSIDENT :

955 Mais la première fois, vous l'aviez apportée votre corde.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Oui.

960

LE PRÉSIDENT :

Votre corde a 15 pieds.

965 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

15 pieds.

LE PRÉSIDENT :

970

Quatre mètres, cinq mètres.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

975

Environ.

LE PRÉSIDENT :

Quatre mètres et demi.

980

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

985 Quatre point quelque. J'ai fait l'essai, parce qu'à la dernière rencontre, j'ai réalisé, j'ai dit peut-être que je suis capable de la rétrécir. On a rétréci, les enfants se bousculent, ils marchent sur le talon de l'autre en avant, veut se rapprocher de son ami, alors ça cause des problèmes. Le 15 pieds pour nous est parfait, pour les neuf enfants de quatre, cinq ans. Alors, pour nous, c'est impossible de rétrécir la corde à moins qu'on ait deux mécanismes.

990 Parce que j'ai visité d'autres garderies en plus pour savoir comment eux autres fonctionnaient, parce qu'il y en a certains, c'est un adulte pour six enfants. Alors, j'ai vérifié eux, leur corde, comment ça fonctionnait. Il y en a c'était des serpents, c'était des amis qui étaient en double. Alors, c'est trois de long, deux un à côté de l'autre, ils étaient en paire. Maintenant, le problème avec ça, c'est les enfants se tirent, c'est un serpent qu'on a vu là, ils se tirent le serpent : * Non, c'est moi, non, c'est moi. + Le trois quarts du temps l'enfant se ramasse à
995 côté du trottoir dans la rue. Alors, ça c'est l'inconvénient du serpent à double espace.

1000 Pour nous, encore on est retourné à notre corde. On a essayé de faire de différentes planifications pour venir à ça, pour la rétrécir, puis ça ne fonctionne pas pour nous, pour notre garderie. Alors, voilà ma question pour l'îlot, l'attente sur l'îlot, ça m'inquiète beaucoup. J'ai peur que les enfants se bousculent puis qu'il y en ait un qui se ramasse dans l'axe Laramée puis qu'il y ait un camion qui s'en vienne ou quoi.

1005 Est-ce que les responsables des garderies familiales auront accès à la clé, la fameuse
clé qu'on parlait, là, pour assurer la sécurité de leur groupe d'enfants? Et comment le ministère
des Transports peut-il nous garantir que les carrefours giratoires n'augmenteront pas le risque de
danger pour les piétons en comparaison avec les intersections dont nous connaissons déjà le
taux de risque? Parce que ça n'a pas été dit encore le taux de risque au Canada. On a
beaucoup parlé de l'Europe, là, mais l'Europe ils sont habitués. Nous autres dans notre
quartier, on ne voyage pas dans l'Europe parce qu'on n'a pas l'argent pour se déplacer jusque
1010 là, alors on s'inquiète beaucoup à ce niveau-là.

1015 Une autre inquiétude, c'est le transport lourd. On en a parlé hier soir, je vous ai donné
l'exemple des camions qui sont chargés. On a rapporté encore les mêmes exemples tantôt avec
des billots cette fois-ci au lieu des rouleaux de papier, là, ça nous inquiète. Est-ce que les
camions vont être capables de freiner à temps quand ils vont nous voir de l'autre côté du
giratoire?

1020 On ne s'attend pas non plus à ce que le Ministère considère une garderie, dont la nôtre,
qu'elle fasse une différence, là, mais il n'y en a pas juste une en jeu dans le secteur. J'ai fait
une multiple de téléphones pour savoir combien nous étions de garderies dans le milieu Wright
et Saint-Jean-Bosco puis, de ça, j'ai parti à partir de la bibliothèque, environ vers Gamelin
jusqu'à Taché. Alors, on compte 385 adultes et enfants, dont 326 enfants de zéro à six ans.
Ça, ce n'est pas compter l'âge scolaire encore, là, c'est seulement que les poupons de zéro à
six ans en milieu installation, les grosses garderies publiques si on veut, là, il y en a quatre
1025 installations dans nos quartiers.

1030 Alors, avec les milieu familial régis par le ministère de l'Enfance et les installations en
garderie, les grosses garderies, là, on compte 326 enfants. Ça, ce n'est pas compter les
garderies privées qu'il y a dans le secteur en plus, puis il y en a des multiples, mais eux ne sont
pas régis par le Ministère.

LE PRÉSIDENT :

1035 Permettez-moi de comprendre les catégories. Là, vous me parlez de quatre grosses
garderies.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1040 Les garderies publiques, oui.

LE PRÉSIDENT :

Oui, ça, quand vous dites grosses garderies, il y en a combien à peu près?

1045 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

C'est qu'il y a environ 50, 75 enfants par milieu.

LE PRÉSIDENT :

1050

Oui.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1055

Dépendant des garderies.

LE PRÉSIDENT :

Puis après ça?

1060

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

On parle de, je crois c'est 21 là, je n'ai pas les nombres exacts, de milieu familial, mais en milieu familial, il y a 105 enfants en milieu familial, régi par le Ministère.

1065

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

1070

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Encore, on parle des enfants de zéro... j'ai marqué cinq ans, mais c'est parce qu'il y en a qui vont avoir six ans. La cote du 5 \$, c'est zéro à cinq ans. Alors, on parle de 385 personnes qui sont impliquées à traverser cet axe-là, parce que les gens du quartier Wright viennent visiter dans notre parc Saint-Jean-Bosco. Alors, on se fait toujours des échanges comme ça, on rencontre pleins de gens dans nos trois parcs.

1075

LE PRÉSIDENT :

Le parc Saint-Jean-Bosco, c'est celui qui est sur Saint-Joseph là-bas, là?

1080

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Ici, au sud de Laramée.

1085

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

1090 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Alors, il y a des * pataus + aussi, des pataugeoires, là, qui apportent ces gens-là, parce que nos pataugeoires sont ouvertes de différents temps durant la saison estivale. On peut avoir Saint-Jean-Bosco qui va ouvrir à 10 h 30, Saint-Jean qui va ouvrir à 11 h, Larocque va
1095 peut-être ouvrir à 9 h le matin. Alors, il y a différentes heures puis différents milieux se déplacent pour accommoder les heures des pataugeoires. Ceux qui ouvrent plus tôt, ferment plus tôt, et vice versa pour le contraire, pour les autres.

1100 **LE PRÉSIDENT :**

Les enfants sont là, se transportent à pied ou bien si vous les transportez en...

1105 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Certains en poupons-bus qu'on appelle, c'est les chariots qui ont les bébés, là, s'ils ne peuvent pas marcher.

LE PRÉSIDENT :

1110 Ah! mon Dieu! oui.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Puis ceux avec des cordes. Je dirais 99 %...

1115

LE PRÉSIDENT :

Mais ce n'est pas un autobus scolaire, ce n'est pas un autobus scolaire.

1120 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Non, c'est à la marche, tout le monde marche. C'est les éducatrices, éducateurs qui poussent les enfants en carrosse ou en poup-mobile qu'on appelle, en poupons-bus là, mais c'est des gens qui marchent en se déplaçant, là, à pied. Pas en autobus, ni en voiture, ni en
1125 voiturette, on marche.

LE PRÉSIDENT :

1130 On avait le Viabus, là on a le poupons-bus.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1135 On a le poupons-bus, c'est bien ça.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1140 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Alors, ça c'est une autre chose, ça je n'ai pas parlé des poupons-bus, c'est une autre affaire. Pousser ça puis l'arrêter, ce n'est pas si évident que ça, là. J'en ai un, puis ce n'est pas si drôle que ça vivre avec ça.

1145

LE PRÉSIDENT :

Ne mettez pas un moteur après parce que monsieur Gow va calculer la gazoline!

1150 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

On va peut-être chercher pour un moteur électrique pour les freins, là.

LE PRÉSIDENT :

1155

D'accord.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1160 Alors, on n'oublie pas nos enfants, nos enfants d'âge poupon, là, zéro à cinq ans comme le Ministère a oublié nos 228 adolescents. Je suis fatigante avec ça, mais ça me fatigue. Je trouve ça inacceptable que le Ministère ou la Ville, peu importe qui a fait le comptage, qu'ils n'ont pas été considérés puis le temps, encore une autre fois, on dirait que le temps a été choisi idéal pour réduire les impacts du piéton. 228 ados, là, ça ne s'oublie pas du

1165

jour au lendemain comme ça.

Alors, qu'est-ce qu'on a exclu dans les comptages, là, on parle de 613 ados et poupons. Là, on n'a pas compté les enfants qui vont à l'école ici, là, à Saint-Jean-Bosco. Il en comptait peut-être, je pense, un 80, 90, je ne suis plus certaine des nombres. Alors, il ne faut pas oublier ces gens-là qui marchent. On essaie d'économiser du fuel, comme monsieur Gow a

1170

dit tantôt, mais il ne faut pas oublier les piétonniers, ils sont importants parmi notre secteur. Surtout que le nôtre est en vue, et je ne veux pas offusquer madame Bédard là, mais on en vue d'appauvrissement et puis les gens se déplacent beaucoup plus à pied que par automobile.

1175 Et puis en plus que le Ministère -- pas le Ministère, excusez, mais la Commission scolaire a réduit les passes pour les autobus des enfants. Je ne l'ai pas mentionné ça dans mon mémoire, là, mais les passes d'autobus ont été enlevées des enfants de notre secteur à 2.5 kilomètres. Alors, ils doivent marcher 2.5 kilomètres pour se rendre à l'école, là. Il faudrait vérifier le kilométrage exact, là, mais nos enfants, nos ados marchent pour aller à l'école, ils
1180 n'ont pas des passes d'autobus comme qu'il y a dans d'autres villes ou peu importe. Il y a un kilométrage assez distant, là, pour ceux qui sont favorisés d'avoir la passe d'autobus.

Ce qui m'amène à la qualité de l'air. Nous autres chez nous, là, notre milieu de garde, on est bien fier de la sécurité et tout ça, puis on fait bien attention aux polluants, les facteurs qui
1185 peuvent déclencher des crises d'asthme. Les enfants sont aptes à des crises d'asthme, j'en ai deux, trois dans notre cas, là, des enfants qui font de l'asthme et puis ça m'inquiète la qualité de l'air. Et puis je me demande qu'est-ce qui va arriver dans le futur si les normes sont dépassées avec le boulevard. Est-ce qu'ils vont dire: *Stop, on arrête le trafic aujourd'hui parce qu'il y a trop de pollution?* Qu'est-ce qu'ils vont faire pour nous protéger, nous autres, les
1190 résidents qui restent juste à côté de ce boulevard? On ne nous a pas répondu à cette question-là, non plus.

L'augmentation de la circulation avec le bruit. Nous, sur la rue Lois, on est dans une place Saint-Joseph qui dérive de Taché, quand il y a trop de trafic, à un moment donné les gens
1195 circulaient sur la rue Lois. C'était dangereux pour nos enfants. Il y a eu multiple accidents avec les parents de ma garderie parce que les gens arrivaient trop vite, ils étaient trop pressés le matin, puis ils ne réalisaient pas qu'il y avait des gens qui tournaient à gauche dans notre maison, là, sur la rue Lois. Alors, il y a eu des accidents là, on a fait des pressions les résidents pour fermer, faire une impasse à la rue Lois.

1200 Là, on se demande avec tout ça, parce que là, au bout de la rue Lois et Crémazie, il va y avoir... là, on ne l'a pas ici, là, mais il va y avoir, en tout cas, ils sont joints un à l'autre puis ça va être fermé pour traverser Laramée. Est-ce que nous autres, la rue Lois, on va être obligé de recommencer notre enfer, les gens qui vont arriver de Taché vont passer sur notre impasse,
1205 là, pour se rendre? Déjà, il y a encore des gens qui passent là mais, en tout cas, souvent les policiers sont là pour donner des infractions, là, mais on se demande en tant que résidents de la rue Lois, là, qu'est-ce qui va arriver chez nous. Est-ce qu'on va recommencer notre enfer avec la piste de course le matin ou le soir, advenant le cas?

1210 Les recommandations et commentaires de mon conjoint et moi-même vis-à-vis le projet routier: l'autorisation de la construction d'un boulevard urbain à 4 voies seulement avec aucune possibilité d'ajout de voies supplémentaires. Comme on a discuté hier, on a vu dans les documents qu'il y a possibilité d'avoir six voies.

1215 Interdire le transport lourd complètement. Tenir compte des besoins spéciaux des
éducateurs et éducatrices dont la vocation primordiale est la sécurité et le bien-être des enfants
dont ils sont responsables. Favoriser les déplacements sécuritaires des piétons et cyclistes de
tout âge. Assurer un suivi rigoureux de la qualité de l'air, et un plan d'urgence en cas de
1220 dépassement des normes. Que la Commission entame toutes les démarches nécessaires pour
s'assurer que les études sur l'impact du bruit soient complétées à la satisfaction du ministère de
l'Environnement du Québec et aux autres organismes concernés. On en a parlé à la dernière
audience, que ça vaguait dans les... ce n'était pas complètement clair.

1225 Puis hier soir, vous aviez posé la question pour les tunnels, j'aimerais ça faire référence
au rapport de la consultation des ados. Il y a eu une Commission jeunesse qui a été faite avec la
Ville de Hull; je ne sais pas si vous avez lu ce document durant les audiences, si on en a fait
référence. C'est un questionnaire qui a été fait parmi les adolescents de la ville de Hull
demandant qu'est-ce qui était à améliorer pour les adolescents. La Commission jeunesse, ça
fait partie de la Commission de la ville *Hull en santé* et les ados ont répondu à 82.30 %
1230 l'insécurité du soir versus les tunnels, c'est ça qui est leur plus grande préoccupation.

On a posé la question des parcs, la sécurité: les endroits où les jeunes ne se sentent
pas en sécurité le jour ou le soir. On a demandé les parcs, les pistes cyclables, les tunnels, ton
quartier et le centre-ville, où est-ce que, quand tu prends l'autobus, lequel qui te dérange le
1235 plus? Puis c'est les tunnels à 82.30 % qui est sorti le soir et le jour, c'est sorti à 57.40 %. Alors,
je crois que les ados répondent dans ce document-là à votre question d'hier soir. Là, je parle
pour les ados, je ne parle pas pour les personnes handicapées ou à problème de marcher ou de
difficulté, quoi que ce soit, là. Pour les ados, je pense que c'est clair ici qu'est-ce que les ados
répondent à cette question-là, ce n'est pas un tunnel. Alors, c'est tout.

1240

LE PRÉSIDENT :

Très bien, madame Taschereau. Merci. Questions?

1245

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

J'aurais une question. Quand, dans vos recommandations, quand vous suggérez de
favoriser les déplacements sécuritaires, quelles seraient vos suggestions pour augmenter la
sécurité?

1250

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1255 Comme je disais hier soir, quand on parlait des tunnels, la sécurité des piétons, il faut
penser aux plus jeunes enfants, il faut penser aux adolescents, il faut penser aux personnes
handicapées. Comme j'ai dit hier soir, c'est difficile de trouver le juste milieu pour plaire à tout le
monde. En tout cas, avec de nombreuses discussions avec des personnes âgées, des
1260 personnes handicapées, des personnes en milieu familial et en installation, les garderies, les
éducateurs, éducatrices, on dirait qu'on a tous notre vision, certains disent les tunnels, certains
disent une passerelle par-dessus le boulevard, je pense que ça serait les deux. C'est notre
suggestion, c'est d'avoir les deux à deux extrémités du boulevard; comme ça, tout le monde
serait satisfait.

1265 Ça serait peut-être plus long pour les handicapés de se déplacer pour se sentir plus à
l'aise à traverser par un tunnel. Les personnes avec des difficultés, soit des fauteuils roulants ou
des marchettes ou des cannes ou quelque chose comme ça, pour eux, ils disent que c'est plus
facile d'aller en dessous que par-dessus, pour eux c'est plus facile d'accès comme ça. Puis
c'est raisonnable. On en a fait l'expérience avec le tunnel en arrière de l'école, c'est vrai que
1270 c'est plus facile que de passer par-dessus ou soit monter des marches ou d'aller en pente plus
haute, ce qui serait la passerelle, la passerelle serait effectivement plus haute.

Mais par contre, pour la sécurité des adolescents et des enfants, moi, personnellement,
je serais plus à l'aise de passer par-dessus que dans un tunnel.

1275 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

Et dans le cas où il n'y a pas de passerelle ou de tunnel à une intersection, comme au
carrefour giratoire?

1280 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Aucun transport lourd, ça reste toujours ça, là. Je veux dire, si on enlève déjà le
transport lourd, je crois que déjà la sécurité des gens, on va en gagner plus. Je ne dis pas
qu'une auto, ça ne frappe pas fort, là, ce n'est pas ça que je dis, mais par contre peut-être
1285 être déviée plus rapidement, peut s'enlever de la vue de la route plus vite qu'un camion chargé
complètement.

Ce n'est pas les camions lourds, là, mais eux autres aussi nous inquiètent parce qu'ils
font quand même assez de destruction quand arrive un accident. On le voit souvent sur la 401,
1290 c'est des vitesses qu'on parle, là, très exagérées comparativement au boulevard, mais quand
même on voit toujours, quand un camion de transport lourd est impliqué, les dommages sont
assez sérieux, plus sérieux qu'une voiture.

Puis le bruit aussi que je ne mentionne pas non plus, c'est le facteur du bruit des
1295 camions lourds. On garde des enfants dans une phase parce que, par période X on rentre

1300 dans la psychologie des enfants X mais ils sont dans la phase critique des peurs. À quatre ans, cinq ans, c'est le pire âge pour avoir peur des camions, des citernes de pompier qui passent avec les policiers, avec les lumières, les phares, les sons, les gros bruits. C'est extrêmement difficile pour les enfants de quatre ans à accepter ça parce qu'ils sont dans la phase d'accepter la mort. Puis avec chaque bruit qui est assez intense, avec chaque sursaut qu'eux reçoivent, croient que c'est la mort qui arrive. Ça fait partie de la psychologie des enfants, là, puis pour le 4, 5 ans, ça va être très difficile à gérer le bruit des camions lourds quand on va faire la traverse. Alors, ça, c'est une autre inquiétude qui nous apporte au facteur au non-transport lourd.

1305 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

Mais si je comprends bien, dans votre intervention, vous n'êtes pas nécessairement contre les carrefours, l'installation des carrefours giratoires?

1310 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

1315 C'est qu'on questionne la raison des carrefours giratoires. On nous a dit que c'était pour éliminer le bruit du *stop and go*, là, des voitures et des camions. Il va y en avoir quand même parce qu'on dit qu'on va nous installer une lumière pour traverser. Alors, il va y en avoir. Peut-être pas aussi fréquent que s'il y a une lumière stable qui devient rouge ou verte à chaque moment ou à chaque deux ou trois minutes, là, peu importe, mais quand même, il va y avoir un facteur de bruit. Puis c'est qui cause le plus de bruit, est-ce que c'est une voiture ou le transport lourd? D'après nous autres, c'est le transport lourd.

1320 Alors, si on n'a pas le transport lourd, est-ce qu'on a vraiment besoin des carrefours giratoires? Si on n'a pas les carrefours giratoires, moi, je vais me sentir un petit peu plus en sécurité parce que ce n'est pas une surprise. Parce que ce n'est pas commun, pour nous, dans notre région, d'avoir ça des carrefours giratoires. Alors, ça ne sera pas une surprise aux gens qui viennent de l'ouest pour arriver, faire face à un carrefour giratoire, et tout de suite après on a une région pour déplacer les piétons, un endroit piétonnier. Alors, ça va être surprise par-dessus surprise, par-dessus surprise, quand les gens vont arriver de l'ouest.

1330 De l'est, c'est un peu moins pire parce qu'on dirait que les... bien, en tout cas, d'après ce qu'on a vu, c'est plus loin des carrefours giratoires la traverse des piétons. Alors, c'est toujours vers l'ouest qui est le plus stressant parce qu'aussi la vitesse, les gens vont arriver du 70 kilomètres, de 90 à 70 à 50. Alors, là, on a trois... en tout cas, on a dit, et on l'entend souvent dans l'audience, que les gens vont plus vite que qu'est-ce qui est permis.

1335 Puis ce qui nous amène aux carrefours giratoires, les pistes de course la nuit avec les ados et les jeunes personnes avec les automobiles, ça aussi, ça nous inquiète de faire des *runabout* avec les autos, des 360 puis comment vite on peut se rendre à deux autos là-dedans. Ça aussi, c'est des inquiétudes que les gens ont mentionnées. Alors, si on n'a pas le transport lourd, il faut vraiment questionner est-ce qu'on a besoin des carrefours giratoires.

1340 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

Je vous remercie.

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

Avez-vous estimé combien de temps que ça peut prendre pour traverser les neuf, c'est-à-dire les neuf se suivent un derrière l'autre, là, mais pour que les neuf soient tous traversés?

1350 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Je n'ai pas fait de calcul.

1355 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Vous n'avez pas fait de calcul?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1360 Non, je ne voudrais même pas estimer parce qu'il y a des journées que c'est plus pire que d'autres. On a un enfant qui, je ne veux pas dire handicapé là, mais qui est plus lent avec les autres avec notre garderie, si on compte versus cet enfant-là. Quand cet enfant-là est présent dans le milieu, c'est sûr que ça prend plus de temps à traverser parce qu'encore les réticences, elle est très inquiète des bruits, des sons, qu'est-ce qui vient vite. Elle devient, cette enfant-là devient incommoder par les bruits, les sons, alors elle a besoin d'être plus
1365 sécurisée pour sortir d'un emplacement. Descendre le trottoir pour cette enfant-là, c'est déjà difficile, juste descendre la butte du trottoir. Alors, ça nous prend plus de temps quand on est accompagné de cette enfant-là.

1370 Mais il y a d'autres moments donnés, si on a juste sept enfants ou huit enfants, ça va un petit peu plus vite; alors ça dépend des journées. Il y a des journées aussi que cette enfant-là, les craintes sont plus hautes que d'autres, dépendant de son anxiété, alors on n'a pas...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1375 Aucune idée s'il se passe 10 secondes, 20 secondes? Vous n'avez pas une idée combien ça peut prendre de temps.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1380 C'est définitivement au moins 30 secondes, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Au moins 30.

1385

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Au moins 30 secondes pour déplacer une rue normale, la rue Laramée normale là, puis on arrête toujours, on arrête, on attend qu'il n'y ait plus de voiture. Il n'est pas question de faire arrêter le trafic quand on traverse, là. On arrête et on traverse quand il n'y a plus de voiture ou quand on voit que les deux voitures nous signalent que c'est le temps de passer. Alors, même s'il y a des lumières, on ne ferait pas confiance à la circulation, on ferait sûr que les autos seraient complètement arrêtées avant de traverser.

1390

1395

Au même titre, quand on fait ça sur le boulevard Saint-Jean-Bosco... sur Saint-Joseph quand on traverse pour aller au parc Saint-Jean-Bosco, on a la lumière qui nous dit de traverser, on l'appelle le bonhomme Leblanc qui nous fait traverser, et on attend quand même que les deux circulations soient complètement arrêtées. Parce que les gens, même s'il y a une lumière rouge, une distraction, ça arrive vite. Je veux dire, on fait toujours la sécurité avant tout, faire sûr que les deux voitures nous voient avant de traverser. Alors, des fois c'est plus long que 30 secondes.

1400

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis la traverse en deux temps, pour vous, est-ce que c'est quelque chose qui vous...

1405

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Ce n'est pas la traverse en deux temps qui m'inquiète, c'est le temps d'attente entre les deux.

1410

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Le temps d'attente.

1415

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

C'est ça qui m'inquiète, c'est le temps d'attente sur l'îlot, là, sur cet espace limité de 4.2 mètres ou 3 mètres qu'on met.

1420

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est 4.2 mètres de large.

1425

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

De large.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1430

Pas de large, de profondeur, 3 mètres pour la largeur des...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1435

C'est ça, là, à ce moment-là, nous il faudrait faire un rassemblement des enfants.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Sur 12 mètres carrés plus ou moins.

1440

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

C'est ça, c'est ce qui m'inquiète, c'est le enfants encore qui tiennent la corde. Si on a un enfant qui a peur d'un camion lourd qui s'en vient, j'essaie d'imaginer des scénarios, si un enfant qui a peur du bruit du camion qui s'en vient, commence à paniquer, recule, recule, recule, tient encore la corde parce que son idée primordiale c'est de tenir la corde. Elle tient la corde et elle tire tous les autres amis, puis tout le monde se met à tomber, puis c'est ce qui nous inquiète. C'est ça qui nous inquiète; ce n'est pas la traverse en deux temps qui nous inquiète, c'est...

1445

1450

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est le temps.

1455

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

... l'attente entre les deux temps. Pour nous, ça serait mieux de partir d'un bout à l'autre puis de traverser. C'est sûr qu'on va faire attention que l'autre voiture aussi soit arrêtée qui s'en vient dans le trafic, là.

1460

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1465 Actuellement ce qui est prévu, en tout cas, dans les simulations qui ont été faites, c'est
100 secondes d'attente. Donc, c'est...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1470 Moi, quand je dis 30 secondes, c'est 30 secondes dans une route normale.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non, mais je parle de l'attente, le cycle, le changement de cycle.

1475 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

L'attente entre les deux.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1480 Entre les deux, vous êtes 100 secondes dans cet espace-là.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1485 100 secondes, c'est long à tenir neuf enfants tranquilles, ça m'inquiète.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1490 Merci.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Vous me confirmez encore plus de m'inquiéter à 100 secondes d'attente.

1495 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ça peut être 120, là, ça peut être 90, mais c'est autour de 100 secondes.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1500 Mais, là, est-ce qu'on parle du temps, du premier temps que je pèse sur le bouton pour
traverser la première partie, je vais avoir 100 secondes de me rendre là puis de traverser de
l'autre côté?

1505 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En fait, vous avez neuf secondes de traversée.

1510 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Pardon?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1515 Neuf secondes pour traverser au centre.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Neuf secondes d'un bout à l'autre de la rue?

1520

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

De neuf à dix secondes selon les simulations qui sont faites, et vous attendez 100 secondes pour le second cycle.

1525

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Il faut considérer les enfants là-dedans, là.

1530 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Par contre, il faut dire qu'il y a un temps qui est plus long pour les handicapés, on parle de trois fois plus de temps qui est prévu pour la traverse des handicapés.

1535 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Là, on parle de 27 secondes?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1540

30 secondes. Donc, dans le fond, vous, votre temps minimum, c'est le temps qui est prévu pour les handicapés pour traverser.

1545 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Oui, c'est à quoi qu'on se compare quand on traverse, on se compare à des handicapés parce qu'on devient handicapés avec neuf enfants en traversant ça, là. Mais pensez-y, messieurs, madame, là, messieurs du ministère du Transport, là, est-ce qu'on va attendre qu'il y ait une vie qui soit coûtée pour faire quelque chose?

1550 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

1555 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame.

1560 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Merci.

1565 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, pause-café de 10, 15 minutes et on se retrouve avec la Table de concertation vélo Outaouais.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1570 *****

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

1575 Alors, tantôt j'ai fait une petite erreur, il y a encore quatre mémoires à venir, donc la Table de concertation vélo Outaouais, le Club des ornithologues, monsieur Kenny Graham et madame Francine Faucher.

1580 Alors, j'ai le plaisir d'accueillir les représentants de la Table de concertation vélo Outaouais. Messieurs, bonsoir.

M. GILBERT GIRARD :

1585 Bonsoir! Pour alléger notre présentation, nous allons nous servir du rétro-projecteur et j'ai ici un résumé, si on veut, des acétates.

LE PRÉSIDENT :

1590 Oui, résumez, parce que je me suis dit, s'ils nous lisent tout ça, ça va être long un peu. Alors, merci, merci bien. Alors, vous voulez vous identifier et allez-y.

M. CARL CLÉMENTS :

1595 Mon nom est Carl Cléments de la Direction de la Santé publique de l'Outaouais pour le programme Kino-Québec, qui travaille avec la Table de concertation vélo Outaouais.

LE PRÉSIDENT :

1600 Très bien.

M. GILBERT GIRARD :

1605 Alors, Gilbert Girard, président de Vélo route Trans-Québec, membre de la Table de concertation vélo Outaouais, qui regroupe aussi Vélo plaisir, un club qui comporte plus de 300 membres; Vélo et Service inc. qui offre les services de patrouille sécuritaire sur les sentiers et aussi qui s'occupe de la Maison du vélo en Outaouais, alors regroupe aussi plus de 100 bénévoles. Vélo Trans-Québec, ça va. Les retraités à vélo qui regroupe une cinquantaine de personnes à la retraite qui font du vélo; Kino-Québec et l'Unité régionale de loisir et de sport de l'Outaouais.

1610 Alors, dans notre mémoire, les principaux éléments, ou ce qui nous a motivé, si on veut, à présenter, c'est les principaux éléments, alors: offrir un environnement sécuritaire, naturellement pour la pratique du vélo et, dans le cas qui nous préoccupe, McConnellXLaramée, c'était une de nos préoccupations.

1615 Offrir un environnement propice et convivial à la pratique du vélo à des fins récréatives et utilitaires. L'utilitaire ici s'entend pour la personne qui utilise le vélo comme moyen de transport pour se rendre au travail ou pour faire des emplettes, etc. Et troisième élément, s'attarder à la circulation cycliste autant dans un axe est-ouest par rapport à McConnellXLaramée que nord-sud.

1620 Nos recommandations. Alors, première recommandation, c'est de maintenir le sentier récréatif entre le chemin de la Montagne et la promenade du Lac des Fées, ça c'est le sentier projeté. C'est une demande qui date de plusieurs années de la part des cyclistes d'avoir ce lien est-ouest.

1625

LE PRÉSIDENT :

1630 Et il n'existe pas actuellement?

M. GILBERT GIRARD :

1635 Ce qui existe en ce moment, il existe des liens est-ouest mais qui sont empruntés par des cyclistes d'expérience. Toutefois, les cyclistes familiaux ou récréatifs n'ont pas vraiment de lien est-ouest pour se rendre au sentier des Voyageurs qui longe la rivière. Le Lac des Fées, le sentier du Lac des Fées mène au boulevard Saint-Joseph et à la circulation automobile, et le sentier du lac de la Montagne, du parc de la Montagne, je m'excuse, est très accidenté pour les jeunes familles; donc, pendant longtemps, elles ont demandé un lien est-ouest plus au sud où
1640 il y a moins de dénivellation. Donc, c'est pour cette raison que le sentier ou le lien est-ouest est très important pour cette catégorie de cyclistes.

En ce moment, ce que les gens font pour aller au sentier des Voyageurs, ils prennent leur voiture, se déplacent des quartiers résidentiels en voiture jusqu'au parc Moussette et
1645 ensuite au parc Moussette font du vélo. Donc, ce sentier permettrait aux cyclistes de se déplacer directement des quartiers résidentiels vers le sentier des Voyageurs.

Prochain élément, aménager des bandes cyclables unidirectionnelles à même la chaussée de l'axe McConnellXLaramée. Alors, c'est une demande que j'avais exprimée la
1650 dernière fois, je la réexprime. Naturellement, cet aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles, c'est pour le cycliste plus sportif, mais c'est aussi encore là dans un cadre utilitaire pour le cycliste qui utilise le vélo pour se rendre au travail. Nous avons ici une occasion de développer quelque chose de nouveau et nous croyons que ces bandes cyclables seraient très utiles.

1655 Dans cette optique, la prochaine recommandation n'a pas autorisé une limite de vitesse supérieure à 70 kilomètres/heure sur l'ensemble du tronçon. Donc le 90 qui est proposé, nous appuyons en cela la Commission de la capitale nationale et Transport Canada, à savoir que la limite de vitesse devrait être maximum 70 kilomètres à l'heure.

1660 Il y a une autre raison pour laquelle les cyclistes veulent le maximum de 70 kilomètres à l'heure, c'est que l'accès aux promenades de la Gatineau et à la promenade du Lac des Fées, sur ces promenades, les limites de vitesse sont de 60 kilomètres à l'heure et les cyclistes roulent sur ces promenades. Donc, les cyclistes craignent que les automobilistes qui passent d'une
1665 zone de 90 à 60, que le dénivelé de vitesse soit trop grand et mette en danger les cyclistes.

Nos prochaines recommandations concernent les carrefours giratoires. Et nous avons consacré plusieurs pages de notre mémoire aux carrefours giratoires. Alors, naturellement, c'est de prévoir des aménagements cyclables adjacents aux carrefours, autant dans une
1670 direction est-ouest que dans une direction nord-sud pour tous les cyclistes. Et quand on parle des aménagements cyclables adjacents, ce n'est pas les sentiers tel que le MTQ a prévu, mais

bien des sentiers tel qu'il se fait en Europe et aux États-Unis. Quand on dit *adjacent*, c'est à côté du carrefour giratoire, tel que dans notre mémoire, je crois, nous avons page 16, nous avons une illustration de carrefours giratoires, d'aménagements cyclables.

1675

Prochain item, prévoir une campagne de sensibilisation pour tous les usagers, autant automobilistes, cyclistes, piétons, etc. qui auront à emprunter ces carrefours giratoires. Encore là, c'est un projet novateur et nous croyons, il est important que le MTQ pense à une campagne de sensibilisation, un peu comme ce qui s'est fait pour le virage à droite, etc.

1680

Naturellement d'autres recommandations très chères aux cyclistes et aux usagers des pistes, c'est assurer le déneigement et l'entretien des trottoirs, des sentiers et des pistes et des bandes cyclables. Naturellement, les cyclistes et les piétons se plaignent souvent de ces problèmes au printemps et, en hiver, ça permet aussi à plusieurs cyclistes, ils ne sont pas très nombreux, j'en conviens, mais il y a de plus en plus de cyclistes qui veulent utiliser le vélo comme moyen de transport en hiver.

1685

Les prochains items se préoccupent surtout dans la section urbaine. Prévoir un accès à la rue Laramée à partir de la piste cyclable. En ce moment, il n'y a pas d'accès à la rue Laramée, et les cyclistes, on demande aux cyclistes de bifurquer vers, si le cycliste arrive soit du sentier récréatif ou de la bande cyclable qu'il y aurait à même la chaussée, on lui demande de se déplacer vers le nord pour ensuite réintégrer un sentier. Nous croyons que le cycliste qui ne veut pas se diriger vers l'autre côté, vers le nord de l'axe, puis qui veut rester au sud de l'axe, il serait mieux desservi s'il avait un accès direct à Laramée. Laramée est en ce moment très employée par les cyclistes comme voie de transit, l'actuelle rue Laramée, et ça serait ici enlever aux cyclistes quelque chose que si on enlevait la rue Laramée.

1690

1695

Naturellement, nous proposons aussi dans notre mémoire que s'il y a un aménagement sur la rue, les bandes cyclables sur la rue Laramée, que le cycliste puisse continuer dans un axe est-ouest, mais au sud de McConnellX Laramée, avec un prolongement d'une piste jusqu'au boulevard Saint-Laurent.

1700

Et un dernier élément, c'est d'assurer un accès au sentier, là c'est le côté nord de l'axe, alors assurer un accès au sentier à partir des rues Davies, Richelieu et Dufferin, des cyclistes et des piétons, ce ne sont pas des automobilistes là, nous croyons qu'il serait facile de permettre un accès à tous les résidants au sentier, ne pas limiter l'accès à des rues spécifiques comme il se fait en ce moment.

1705

Nous avons inclus aussi dans ce résumé deux cartes, les deux cartes qui apparaissent aussi au mémoire, pour illustrer notre propos. Donc, il s'agit en noir plus foncé des bandes cyclables avec des traverses à 90E lorsque vient le temps de traverser des routes, et à l'extrême droite, vous avez point 3 de cette carte, l'accès à l'actuelle rue Laramée, donc une infrastructure à considérer.

1710

1715 Sur la prochaine carte, donc, vous avez l'ensemble des propositions que nous faisons, numérotées 1, 2 ou 3 selon le cas. Donc 3, les accès via les rues Davies, Richelieu et Dufferin; 1 étant les accès à 90E; et 4 étant la bande cyclable à construire ou à aménager au sud de l'axe McConnellXLaramée, là, ou dans un transit est-ouest mais au sud de McConnellXLaramée, pour ensuite rejoindre boulevard Saint-Laurent à droite de l'autoroute.

1720 En conclusion, alors nous considérons qu'il s'agit pour nous de mesures, ce que nous proposons de mesures nécessaires qui viendront améliorer le projet existant. Nous sommes en faveur du projet proposé par le promoteur en autant que les aménagements cyclables appropriés sont apportés.

1725 Notre mémoire naturellement a été récidé dans le cadre ou en respectant l'esprit, si on veut, et la lettre du Plan de transport de l'Outaouais 1996-2011 du MTQ, j'ai ici copie, là. Alors, naturellement dans ce Plan de transport, on mentionne de promouvoir les déplacements non motorisés, on y mentionne aussi les aménagements de voies cyclables. Et on peut comprendre que dans l'état actuel de la détérioration de l'environnement et de la recherche de modes de transport alternatifs, bien, il est tout à fait, nous croyons tout à fait nécessaire de procéder à des aménagements cyclables, en d'autres mots de se tourner vers l'avenir versus le passé.

1730 Dernier point, création d'une infrastructure. Il faut penser que c'est une infrastructure novatrice, des carrefours giratoires, etc., et ça va faire office de précédent à travers la province, sinon le Canada. Donc, c'est particulier à la région, ça va être particulier à la région. Ça a déjà un effet d'entraînement. On n'a qu'à penser, récemment on faisait état de l'implantation de carrefours giratoires sur Maisonneuve, présentement il n'y en a pas. Alors nous espérons que ces aménagements refléteront ou respecteront les volontés des cyclistes de sécurité sur ces voies. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

1745 Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1750 Il y a beaucoup de choses dans ce document-là. Un des éléments que j'aimerais aborder, c'est la question surtout des conflits, des conflits potentiels entre les cyclistes et les piétons. Ce que je vois dans votre mémoire, c'est que vous distinguez deux types de cyclistes: d'abord, les cyclistes qui sont utilitaires ou ceux pour le travail principalement, qui se rendent à leur lieu de travail en bicyclette et ceux qui sont récréatifs, donc plus pour le loisir, les fins de semaine et tout ça.

1755 Vous avez aussi, je pense, parlé de deux types d'expérience, il y en a qui sont expérimentés, d'autres moins. C'est sûr que, j'imagine que ça va aussi avec l'âge des gens qui l'utilisent.

1760 Ma crainte à moi c'est, bon, je me dis, il y a aussi les piétons. Et on a vu tout à l'heure qu'il y a différents types de piétons aussi, des piétons qui sont expérimentés, d'autres qui le sont moins, des piétons utilitaires, ceux qui se rendent au travail, et des piétons qui veulent s'amuser, qui vont dans les parcs, de différent âge aussi.

1765 Et actuellement, le projet prévoit un sentier récréatif au nord, qui est un sentier qui est commun à tout le monde. Et là-dessus, on peut même ajouter aussi les patineurs qui vont venir, aussi les trottinettes, donc il y a plusieurs utilisateurs qui viennent aussi sur ces sentiers récréatifs là. Actuellement, le sentier dont on parle, il a 3 mètres de large. Tout ce monde-là va être sur le même sentier, et celui qui est au nord, selon ce que je peux comprendre, ça serait un sentier récréatif, donc ça serait les gens, les cyclistes récréatifs qui l'utiliseraient.

1770 Par contre, ce que vous proposez pour ceux qui sont expérimentés et ceux qui sont utilitaires, vont utiliser eux la bande cyclable sur McConnell. Jusque là, ça va jusque là?

1775 **M. GILBERT GIRARD :**

Essentiellement, oui. Il faut dire que quand vous divisez les cyclistes en récréatif et utilitaire et en expérimenté et... non, mais c'est parce que c'est important de savoir qu'il y a des cyclistes utilitaires qui sont non expérimentés et comme il y en a des expérimentés, et il y a...

1780 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est ça.

1785 **M. GILBERT GIRARD :**

... des cyclistes récréatifs qui sont expérimentés, et d'autres qui sont plus randonneurs et qui préfèrent vraiment la sécurité que leur offre un sentier récréatif, là.

1790 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Justement, donc sur l'axe McConnell, la bande cyclable, il y a les deux types, expérimentés et non expérimentés, qui utiliseraient cet axe-là pour circuler. Ce que vous prévoyez, en fait ce que vous proposez, c'est dans le carrefour giratoire, qu'il y ait un choix. C'est-à-dire, le choix de passer dans l'anneau carrément ou de faire une déviation à droite, comme vous dites, là, pour... c'est comme un genre de trottoir ni plus ni moins qui serait en bordure du carrefour.

1795 **M. GILBERT GIRARD :**

1800 Exact.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1805 Moi, ma crainte, ma question en fait, je vais y arriver, c'est il y a des piétons dans tout
ça qui sont eux aussi pas expérimentés. Dans le sens que le carrefour giratoire, c'est une
expérience pour tout le monde. Donc, à ce moment-là, dans le carrefour, tout le monde n'a pas
d'expérience et tout ça c'est ensemble. Comment vous voyez ces conflits potentiels qu'il pourrait
y avoir?

1810

M. GILBERT GIRARD :

1815 Bien, ça c'est quelque chose avec lequel on va être obligé de vivre s'il y a des conflits. Il
y a déjà des situations, il peut déjà y avoir des situations de conflit entre différents usagers sur
un sentier et ça peut être entre cyclistes ou entre cyclistes et d'autres usagers, etc., ça existe.
Comme j'avais mentionné lors d'une intervention précédente, il n'y a pas... parce que je suis
familier ou je connais un peu mieux la situation, je connais aussi la situation à Montréal où là
vraiment les conflits sont ouverts. Ici, il n'y a pas de bataille, si on veut, on de conflits vraiment
forts, parce que la multiplicité des circuits ou des alternatives permet une coexistence en ce
1820 moment.

1825 Naturellement, puis c'est un des éléments que la Table de concertation a dû... si on met
tous les usagers sur un même sentier, bien, est-ce qu'on court après le trouble ou est-ce que...
vous savez, l'occasion fait le larron. Mais là, on veut mettre tout le monde sur le même sentier,
cyclistes, piétons, etc., il n'y a pas de trottoir, il n'y a rien, c'est la seule voie qu'il y a et elle ne
va que dans un sens, ça va de soi.

1830 Aux carrefours giratoires, nous espérons, il y a déjà des traverses prévues pour les
piétons.

1830

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1835 Oui, là, actuellement le promoteur prévoit la même traverse pour les deux.

1835

M. GILBERT GIRARD :

1840 Oui, nous, ce qu'on préfère, si la traverse est trop loin de la chaussée, pour le cycliste qui voyage dans un axe nord-sud ou même pour le cycliste qui voyage dans un axe est-ouest, qui va emprunter le boulevard, surtout le cycliste utilitaire ou le cycliste dit expérimenté, si la traverse est trop loin, il va s'engager tout simplement dans le carrefour.

1845 Alors, nous, notre proposition, c'est d'éviter autant que possible qu'il s'engage dans le carrefour, à moins qu'on prévoit que le débit quotidien de voitures soit très faible, ce que je doute, que la vitesse va être respectée, je l'espère. Donc ce qu'on prévoit, c'est ce qui se fait ailleurs, c'est un aménagement séparé pour les cyclistes qui, à l'approche du carrefour giratoire, quitteraient la chaussée pour s'engager dans un genre de tunnel protégé, si on veut, par une bande, très petite bande de verdure, pour pouvoir... parce que s'il doit s'éloigner du carrefour, il va traverser dans le carrefour et, là, la sécurité se trouve amoindrie.

1850

M. CARL CLÉMENTS :

1855 Je pense aussi qu'il faut reconnaître que la proposition qu'on a faite concernant l'ajout d'une bande cyclable sur la rue Laramée ainsi que des bandes cyclables le long du boulevard McConnellXLaramée va alléger un peu la circulation et un peu votre préoccupation que vous aviez mentionnée concernant le sentier multifonctionnel qui est proposé au nord. Je pense que ça, ça va permettre de répartir un peu les différents usagers, surtout du point de vue des cyclistes. Alors, on pense que le risque de conflit sur le sentier multifonctionnel va être diminué de cette façon-là.

1860

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1865 Là, la seule crainte, en fait, c'est que souvent, bon, on parle de l'expérience des cyclistes, mais il y en a des cyclistes qui se pensent expérimentés, et ça c'est un autre type, et là, comment ils vont faire le choix, qu'ils vont décider de dire: *Bien, moi, là, je passe dans le carrefour.+

M. CARL CLÉMENTS :

1870 Je pense que c'est une raison de plus pour s'assurer de revoir la géométrie qui est proposée pour les traverses du boulevard. Présentement, je crois qu'elles sont assez éloignées. Nous, ce qu'on a proposé, c'est des études où on a étudié différents carrefours en Europe et aux États-Unis, et ça semble être la meilleure façon pour assurer que le cycliste soit porté à utiliser la traverse qui lui est assignée et ne pas s'embarquer dans le carrefour giratoire. Oui, on a cette même crainte-là, on ne veut pas, dans la mesure du possible, qu'un cycliste expérimenté ou non s'embarque dans le carrefour. Peut-être un dimanche matin, ça va être plus achalandé, mais du lundi au vendredi, certainement ça ne sera pas souhaitable.

1875

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

1880

Moi, j'aurais une question à propos de la sécurité des cyclistes. J'aimerais avoir votre avis, à savoir qu'est-ce qui est plus sécuritaire, selon vous, pour le cycliste, si on maintient le cycliste sur la rue ou on le fait circuler sur une voie qui lui appartient?

1885

M. GILBERT GIRARD :

1890

Qu'est-ce qui est plus sécuritaire pour un cycliste? Je vous dirais ça dépend à quel cycliste vous posez la question. Si vous me posez la question, moi, mon choix va être très simple, je préfère un aménagement cyclable à même la chaussée, je suis dans la circulation, j'habitue l'automobiliste à ma présence. Quand je tombe dans un aménagement où il n'y a pas de voie cyclable, l'automobiliste est habitué avoir des cyclistes autour de lui. Je crois que les études démontrent d'ailleurs que des routes ou les rues où il y a des aménagements cyclables deviennent de par le fait plus sécuritaires parce que la présence du cycliste oblige les automobilistes, qui sont aussi des cyclistes à l'occasion, à ralentir ou à faire attention, à partager la route.

1895

Donc, l'élément sécurité se perçoit différemment. Puis je pense que c'est ça, l'élément sécurité se perçoit différemment dépendant du type de cycliste que vous êtes.

1900

Maintenant, ce n'est pas coupé au couteau, expérimenté, inexpérimenté, là. On ne peut pas tracer une ligne. Puis il y a des gens très expérimentés qui vont toujours prendre des voies cyclables en site propre, tout comme il y a des cyclistes non expérimentés qui vont s'aventurer dans la rue, puis là je pense à des enfants, des écoliers qui traversent, qui vont traverser McConnell Laramée. On voudrait qu'il y ait -- notre but, c'était de rendre le projet le plus sécuritaire possible pour tous les usagers.

1905

J'espère que je réponds à votre question, mais vous savez, quand vous demandez de trancher comme ça, ce n'est pas facile, parce qu'on a à la fois nos perceptions et on sait que... vous pourriez demander la question à tous les cyclistes et ça serait une réponse différente, je crois.

1910

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Non, mais suivant votre association, je pensais selon vos observations.

1915

M. GILBERT GIRARD :

1920

Notre association, je sais qu'il y a un organisme qui a répondu que pour ses membres, il y en a à peu près 40 % sur 300, 40 % qui sont des usagers de voies, de sentiers, tandis qu'il y a un autre 60 % qui sont des usagers de routes. Donc, eux, ce qu'ils veulent, c'est des accotements asphaltés ou des pentes cyclables. Alors, même si vous demandez au président de cet organisme lequel est, il doit pencher entre 60 % et 40 %. Il ne peut pas répondre pour un

et ne pas répondre; c'est comme enlever à un puis donner à l'autre. Il ne peut pas dire lequel est plus sécuritaire.

1925

M. CARL CLÉMENTS :

Mais à ça s'ajoute également, oui, sur la chaussée, on se sent en sécurité lorsqu'on est un cycliste expérimenté, mais il faut quand même qu'il y ait un minimum d'espace sous forme d'accotement ou sous forme de bande cyclable, le marquage au sol fait toute une différence, et c'est pour ça qu'on recommande 1,5 mètre des deux côtés du boulevard, pour assurer un périmètre de sécurité pour le cycliste qui utilise cette voie-là.

1930

Par contre, si on enlève cette voie-là, même je pense que le cycliste expérimenté ne se sentira pas en très grande sécurité. Il y en a qui vont tout de même le faire, mais ça ne sera pas vraiment, là, un déplacement qui va être plaisant avec la circulation qui sera à peine à 1 mètre ou 2 du cycliste.

1935

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Je vous remercie.

1940

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes de la Santé publique, monsieur Cléments. L'Institut national de santé publique a émis un avis en commentaire sur les problèmes de sécurité dans les transports et m'a semblé très critique à l'égard des pistes à multiusages, et ne recommandant pas, si ma mémoire est bonne, de faire voisiner sur une même piste des piétons, entre autres, et des cyclistes. Et l'idée d'une piste multiusages là, comment vous réagissez par rapport à ça? Est-ce qu'il y a une opinion formelle du côté de la sécurité des usagers?

1945

1950

M. CARL CLÉMENTS :

Je crois que cela dépend un peu du débit de circulation des cyclistes, des patineurs à roues alignées, des piétons, en fait tous les usagers. C'est certain qu'à un moment donné si l'achalandage, le débit vient élevé, il va y avoir des conflits entre les différents usagers. Alors je pense que là, autant pour le cycliste, comme pour le piéton comme pour le patineur à roues alignées, il y aura des problèmes.

1955

Alors, nous, si l'achalandage le permet, oui, il peut y avoir un usage multiple, des usagers multiples sur ce sentier-là, mais il faut prévoir, si on prévoit qu'il va y avoir plusieurs usagers, alors idéalement il faudrait s'assurer de l'élargir ce sentier-là pour s'assurer qu'on réponde au débit de circulation piétonniers, cyclistes et patineurs sur ce sentier. Donc, il n'y a pas vraiment de réponse noir ou blanc, c'est...

1960

1965

LE PRÉSIDENT :

Il n'y a pas de politique établie de dire: maintenant on doit s'en aller vers des pistes à usage unique ou...

1970

M. CARL CLÉMENTS :

Non, nous, à Kino-Québec, on ne s'est pas positionné là-dessus. C'est certain qu'on travaille dans un contexte où lorsqu'il y a développement d'un sentier cyclable ou d'un sentier multifonctionnel, on croit que c'est un bon pas, ça crée un environnement qui est favorable, donc on saute sur les occasions. Des occasions où il y a vraiment eu des problèmes majeurs, des conflits entre les différents usagers, on ne l'a pas connu. En tout cas dans ma région, je ne l'ai pas connu comme tel, mais c'est certain que ça peut devenir un problème.

1975

1980

On commence... je dis qu'on ne l'a pas connu, il y a peut-être un sentier longeant la rivière, le sentier des Draveurs où on commence à en entendre parler, des patineurs, des cyclistes et des piétons qui ne s'accommodent parfois peut-être pas tellement bien. Alors, il faut à un moment donné peut-être prévoir un élargissement de la chaussée, ça s'est déjà fait.

1985

Je crois qu'à Vancouver, dans le parc Stanley, on a prévu des aménagements pour les cyclistes d'un côté du sentier multifonctionnel et des aménagements pour les piétons de l'autre côté, pour s'assurer qu'il y ait une démarcation entre les deux. Alors, ça c'est une option qui vaut la peine d'être étudiée s'il y a problème.

1990

LE PRÉSIDENT :

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1995

Juste une précision pour la piste, la bande cyclable de 1.5 mètre, c'est pour, je pense, moins de 1500 cyclistes par jour?

M. CARL CLÉMENTS :

2000

C'est pour plus de... oui, moins de 1500 cyclistes par jour.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2005

Si c'est plus que 1500, c'est quoi votre norme à ce moment-là?

M. CARL CLÉMENTS :

2010

Bien, je crois c'est 1,75.

M. GILBERT GIRARD :

2015

Ça va aussi selon le débit de voitures et la vitesse des voitures.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous êtes contre le transport lourd, le transport par camion sur l'axe entrevu?

2020

M. GILBERT GIRARD :

La Table de concertation ne s'est pas penchée là-dessus, là, à savoir si nous étions pour ou contre le transport lourd. Si la route permet... je veux dire, on emprunte des routes où il y a du transport lourd, plusieurs routes de la région, et il y en a de plus en plus de transport lourd, donc c'est une réalité avec laquelle les cyclistes doivent vivre. Mais là, je ne pourrais pas me prononcer parce que la Table ne s'est pas prononcée.

2025

LE PRÉSIDENT :

2030

Il n'y a pas eu d'opinion là-dessus.

M. GILBERT GIRARD :

Il n'y a pas eu d'opinion qui a été émise à savoir si on était pour ou contre le transport lourd. On peut peut-être en tant que cyclistes rager contre le transport lourd de temps à autre, mais...

2035

LE PRÉSIDENT :

2040

Comme il arrive que les transporteurs lourds doivent rager contre les cyclistes.

M. GILBERT GIRARD :

Oui, sans doute, ça on l'entend.

2045

LE PRÉSIDENT :

Merci, messieurs, bonne chance.

2050 Alors, j'invite maintenant monsieur Gérard Desjardins du Club des ornithologues de l'Outaouais.

M. GÉRARD DESJARDINS :

2055 Je tiens à remercier le Bureau de l'opportunité d'émettre notre opinion. Je vous présenterais mon collègue, monsieur Marc Tellier.

M. MARC TELLIER :

2060 Bonsoir.

M. GÉRARD DESJARDINS :

Ensemble, nous représentons le Club des ornithologues de l'Outaouais.

2065

En ouverture, je vous dirais, messieurs les commissaires... madame, messieurs les commissaires...

LE PRÉSIDENT :

2070

Ça commence mal.

M. GÉRARD DESJARDINS :

2075 Il va y avoir beaucoup d'hésitation. On n'a pas nécessairement un résumé, on va passer au travers des principaux points et puis quand on aura assez dit ou trop dit, je me fie à...

LE PRÉSIDENT :

2080 Faites-moi une synthèse assez rapide, d'autant plus qu'on n'a pas eu votre document avant, donc on ne l'a pas lu. Dites-moi l'essentiel de ce que vous voulez nous dire, puis après ça on vous posera des questions.

M. GÉRARD DESJARDINS :

2085

Ça fait que, là, qu'est-ce qui arrive, c'est que vous nous direz quand vous en aurez assez. Bon. On vous laisse ce devoir.

LE PRÉSIDENT :

2090

Bon, bien, vous en avez dit pas mal!

M. GÉRARD DESJARDINS :

2095

Ça marche. Bon. Donc, qui sommes-nous? Fondé en 1978, le Club des ornithologues de l'Outaouais est un organisme sans but lucratif dont les activités convergent à la connaissance de la faune ailée de la région de l'Outaouais. Parmi ces objectifs, le Club a à veiller à la protection et à la mise en valeur des sites de la région présentant un certain attrait pour les oiseaux.

2100

Pour ce faire, il gère une banque informatisée de données ornithologiques régionales dont, nous, on appelle ÉPOQXOutaouais (Étude des populations d'oiseaux du Québec) pour la région de l'Outaouais, comportant plus de 325 000 mentions à la fin de l'an 2000, de laquelle est régulièrement consultée par les gouvernements et divers organismes.

2105

Le Club des ornithologues de l'Outaouais regroupe environ 240 membres à la grandeur de la région de l'Outaouais et au-delà.

2110

Nous nous attarderons surtout à l'environnement. Nos intérêts de préoccupation et membres du Club des ornithologues de l'Outaouais fréquentent le parc de la Gatineau, y compris la partie visée par le tracé proposé et ses zones contiguës depuis de nombreuses années. Ce secteur est d'autant plus attrayant aux observateurs qu'il est très facile d'accès.

2115

Les membres du Club observent et rapportent les espèces d'oiseaux qui s'y trouvent. De nombreuses espèces d'oiseaux fréquentent les différents milieux en toutes saisons, que ce soit au cours des migrations, de la reproduction ou même en hiver. Les oiseaux observés dépendent alors d'une nature variée pour assurer leur survie. Les membres du Club et autres personnes ont compilé au cours des années une liste de 160 espèces d'oiseaux signalées au moins une fois dans le secteur du Lac des Fées depuis 1978, et 124 espèces depuis 1995.

2120

Vous verrez en annexe, nous avons ajouté la liste de tous les espèces d'oiseaux recensés ou rapportés par nos membres pour le secteur du Lac des Fées.

2125

Nous sommes préoccupés par l'impact qu'aura le projet étudié sur l'avifaune qui fréquente le secteur tout au long de l'année et, en corollaire, sur les habitats nécessaires à sa reproduction, à son alimentation, au repos et à sa vie en général. La préservation d'habitats naturels protégeant une importante biodiversité, comme celui du secteur du Lac des Fées, est d'autant plus préoccupante sur le plan régional, que le sud de l'Outaouais urbain connaît un important développement de ces infrastructures.

2130

Donc, on va se rapporter surtout aux faiblesses, aux quelques lacunes rapportées dans les différentes études que nous avons consultées. La première, c'est les faiblesses des inventaires reliés aux inventaires d'oiseaux. Nous ne remettons pas en question l'expertise des responsables des travaux d'inventaire, car ceux-ci sont connus, particulièrement monsieur

2135 Morneau. Par contre, nous remettons en question les conditions dans lesquelles le travail a été accompli: la précision recherchée; l'absence des mesures compensatoires adéquates; les procédures et les responsabilités du suivi et l'absence de stratégie correctrice des impacts potentiels.

2140 Selon nous, les inventaires de l'avifaune ont vraiment été insuffisants; on fait seulement deux visites de 5 heures, le premier inventaire le 27 avril pour dénombrer la sauvagine et les nids d'oiseaux de proie, et le second, le 7 juin, pour les espèces menacées et vulnérables et le dénombrement des autres espèces. Ces inventaires ont occulté les familles ou espèces d'oiseaux actifs la nuit ou discrets tel que les représentants des strigidés et des rallidés. De plus, l'inventaire visait uniquement la saison de reproduction. Aucune autre saison n'a été étudiée, 2145 comme si l'hiver québécois faisait disparaître toute trace de vie sur le territoire. Les oiseaux qui fréquentent l'endroit en d'autres temps que la période d'inventaire n'ont tout simplement pas été étudiés.

Autre exemple: l'observation d'un Petit Blongios.

2150

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

2155 Je suis d'accord sur vos relevés, vous les avez, je ne les contesterai pas. J'aimerais savoir à quoi vous voulez me mener en faisant ça? Vous voulez dire certainement que les inventaires sont insuffisants et qu'il faut les compléter, et vous avez sans doute des considérations, soit, j'ai vu tantôt que vous parliez des tracés.

2160

M. GÉRARD DESJARDINS :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2165

Amenez-moi sur ce qu'on appelle la prise de décision davantage, correct?

M. GÉRARD DESJARDINS :

2170

Donc, on a parlé beaucoup des espèces.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2175

M. GÉRARD DESJARDINS :

Mais, là, j'arrivais dans cette section-là où on parle de fermentation des forêts et protection des milieux humides. Donc...

2180

LE PRÉSIDENT :

Dites-le moi dans vos mots, là, parce que vous êtes habitué à ça là.

2185

M. GÉRARD DESJARDINS :

O.K., ça marche. Ce qui nous importe, bien sûr, on a parlé d'espèces spécifiques, bien sûr, notre club s'occupe des oiseaux principalement, bien sûr, qu'il y a bien d'autres choses que des oiseaux. Donc, la fragmentation des peuplements forestiers qu'il y a présents dans ce secteur-là pourrait constituer un tort à l'environnement du secteur et puis nous pensons que la protection ou l'attention ne doit pas nécessairement être portée vers une espèce spécifique, qu'elle soit un oiseau ou un autre, mais bien vers l'écosystème en général. C'est l'écosystème en général qui va être touché. Et par voie de conséquence, chacune des espèces animales seront touchées.

2190

2195

LE PRÉSIDENT :

Et vous croyez que la fragmentation de cette section-là du parc créée par des différents équipements est de nature à porter atteinte à l'équilibre même de l'écosystème ou des écosystèmes.

2200

M. GÉRARD DESJARDINS :

Il faut bien, il faut bien prendre en note que, que ça soit juste le projet McConnellXLaramée, bon, bien, ça ne serait pas la fin du monde. Par contre, c'est l'impact cumulatif des différents projets de développement qu'il y a eus dans le secteur, qui fait que ça s'additionne. À l'intérieur du mémoire, vous allez voir qu'on additionne plusieurs projets, qui fait que... dernièrement, il y a un conseiller de la municipalité de Hull qui nous disait que, bon, finalement c'est seulement 1/3 millième du parc qui va être touché, mais si on additionnait tous les 1/3 millièmes, c'est qu'à un moment donné on va atterrir avec du béton puis du ciment. Donc, c'est ça qui nous dérange un peu là.

2205

2210

Écoutez, je suis sensible à votre intervention. Je vais juste me contenter de lire peut-être un dernier paragraphe, la conclusion.

2215

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

2220

M. GÉRARD DESJARDINS :

2225 Les membres du Club souscrivent sans réserve aux préoccupations et aux remarques de M. Lemieux d'Environnement Canada. Quoique nous soyons conscients que nous ne vivons pas dans une bulle étanche et que le changement est inévitable, il demeure quand même important de réfléchir aujourd'hui aux conséquences de demain. Pour ce faire, il faudra choisir un tracé qui sera hors de tout doute celui du moindre impact sur la biodiversité.

2230 D'autres options sont à vérifier. L'option 1 semble comporter trop de risques à des éléments du milieu naturel, pour lesquels une appréciation juste et équitable semble faire défaut. Quant à nous, le tracé 2, duquel les bretelles de la promenade de la Gatineau auront été biffées, mérite d'être mieux étudié. Il y aura de toute façon une coupe dans le roc et l'impact visuel devrait être équivalent, peu importe le volume enlevé. On parle peut-être d'un volume supérieur de déblais de roc à celui du tracé 1, mais le roc lui n'est pas une espèce menacée.

2235 De plus, nous demandons à avoir de réelles mesures de compensation pour les pertes environnementales encourues ou du moins des mesures d'atténuation valables. Il ne s'agit pas ici de simplement suggérer la plantation de quelques espèces d'arbres non indigènes et l'installation de quelques boîtes à fleurs.

2240 **LE PRÉSIDENT :**

Pourquoi votre comparaison est sur des plantes ici? C'est l'idée de refaire des habitats?

2245 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

2250 Bien, là, l'histoire c'est que souvent, on nous... bon, dernièrement, on travaille sur un autre projet, qui est le projet d'aménagement d'un terrain de golf dans le parc écologique du Lac Lemay et puis on nous a proposé des mesures d'atténuation. Puis on s'est aperçu avec l'aide d'Environnement Canada que finalement dans les mesures d'atténuation avait été compilée une installation d'annuelles. Ça fait qu'on a dit que, bon, les fleurs, même si tu en as pour 10 hectares, ça ne compense pas, là, la perte du milieu naturel comme tel. Donc...

LE PRÉSIDENT :

2255

Ça peut être bon pour les colibris, mais ce n'est pas nécessairement bon pour...

M. GÉRARD DESJARDINS :

2260

C'est peut-être bon pour les colibris, encore il faudrait examiner, mais enfin, on pense que la plantation juste de fleurs, là, n'est pas une mesure de compensation. Ni d'ailleurs sur un autre projet qui est le prolongement du boulevard LaVérendrye, sur lequel nous avons participé au BAPE, on nous a suggéré l'aménagement d'un marais. Bon, l'aménagement du marais, finalement on a été d'accord avec ce qui a été proposé, mais il faut bien admettre que la proposition était qu'on aménageait un marais dans un marais déjà existant. Donc, il n'y a pas eu de gain; selon nous, c'est une perte nette qu'il y a eu. Donc, là ici, on ne veut pas faire face à la même situation.

2265

2270

C'est-à-dire, qu'on nous présente des mesures d'atténuation ou qu'on nous propose des mesures de compensation valables. On n'en a pas vu là. On a cherché puis on a essayé de trouver, puis elles sont difficiles à trouver.

LE PRÉSIDENT :

2275

Dans le cas qui nous concerne, vous semblez donc, au niveau où vous êtes là, plus favorables au tracé 2 qu'au tracé 1.

M. GÉRARD DESJARDINS :

2280

Oui, ça fait que là...

LE PRÉSIDENT :

2285

Mais vous êtes contre les bretelles.

M. GÉRARD DESJARDINS :

2290

Bon, là, nous, en ce qui concerne le tracé comme tel, effectivement nous sommes pour le tracé 2, contre les bretelles qui donneraient accès directement aux promenades de la Gatineau, et ça, à l'intérieur du mémoire...

LE PRÉSIDENT :

2295

Êtes-vous contre l'accès à la promenade ou contre les bretelles?

M. GÉRARD DESJARDINS :

2300 Contre les bretelles. Bon, là-dessus, c'est qu'à l'intérieur du mémoire, on fait les recommandations. Si la Commission de la capitale nationale ou le promoteur du projet tient vraiment à avoir accès à la promenade de la Gatineau, il y a des alternatives qui existent. Donc, la première alternative que nous avons examinée, c'est qu'il existe déjà une bretelle d'accès au niveau du boulevard Saint-Raymond, partant de la promenade de la Gatineau, donnant accès au boulevard Saint-Raymond.

2305 Le territoire à cet endroit-là est un milieu agricole sur lequel la nature a repris ses droits. Le terrain est plutôt plat, donc ça serait plus facile, selon nous, d'aménager des voies d'accès à la promenade de la Gatineau à partir du boulevard Saint-Raymond, compte tenu du fait que le prolongement du boulevard Saint-Raymond n'existait pas, là, il y a, quoi, 15 ans, ça a été fait dernièrement. Et puis encore là, on a demandé des mesures de compensation, puis on les
2310 cherche encore aujourd'hui.

Le ministère des Transports du Québec nous avait promis une installation, puis ça, on avait eu des discussions avec le BAPE à ce sujet-là et le ministère des Transports Québec, puis on nous avait dit: *On va planter des arbres le long de Saint-Raymond pour cacher le marais
2315 Saint-Raymond.+

Et force d'admettre qu'on attend encore après les arbres, les arbres ne sont pas encore là. Ils en ont planté des petits, là, qui sont morts, puis c'est fini. Ça fait que quand on parle de mesures de compensation ou des mesures d'atténuation, bien là, qu'on ne nous dise pas qu'on
2320 va faire des affaires puis, après ça, il n'y a pas de suivi là. Ça, ça n'a pas de sens.

Ça fait que là, ça, le déplacement des bretelles du projet comme tel vers Saint-Raymond, c'était la première chose qu'on a dit: ça pourrait être fait, ça serait la réponse au moindre impact. La deuxième, c'était que, bon, bien, vu qu'il y a des bretelles déjà prévues
2325 pour sortir sur promenade Lac des Fées, on pourrait facilement, ceux qui veulent avoir accès à la promenade de la Gatineau, sortir sur promenade Lac des Fées. Ils auront juste à aller rejoindre boulevard Gamelin puis se diriger vers le parc de la Gatineau à un endroit où la Commission de la capitale nationale a déjà aménagé des infrastructures d'accueil.

Bien sûr, on comprend que cette bifurcation-là vers le nord pourrait peut-être incommoder les citoyens qui restent sur le côté nord du boulevard Gamelin, mais nous pensons qu'avec un aménagement paysager réfléchi, avec une rénovation des infrastructures qui existent
2330 comme c'est là, je pense que ça pourrait être une autre réponse valable qui pourrait être examinée.

2335

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Quel serait, selon vous, l'impact du dynamitage pendant les travaux sur les...

2340

M. MARC TELLIER :

On ne s'est pas vraiment attardé au dynamitage. C'est surtout la portion de la prucheraie qui nous a préoccupé et puis le dynamitage, on n'a pas vraiment... on a regardé la question du déblai de roc qui était en jeu avec le volume à l'accès au parc de la Gatineau, mais, pour nous, ça ça ne pose pas vraiment de problèmes.

2345

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que les perdrix partiraient puis ne viendraient plus? Qu'est-ce qui se passerait?

2350

M. MARC TELLIER :

Bien, c'est sûr que si des travaux se font de toute façon au moment de la nidification, c'est sûr que ça compromet une saison de nidification et peut-être pour plus longtemps. C'est certain que la coupe d'arbres dans le secteur où ils nichent, parce que c'est une prucheraie quand même assez dense, c'est sûr que ça a un impact si ça se fait pendant la nidification. Si on oublie la nidification une année comme ça... l'oiseau est vraiment très attaché à son secteur, on le voit vraiment toujours dans le même endroit, il est tout le temps là. À chaque visite qu'on y fait maintenant, il se tient tout le temps dans le même secteur, à part de quand il va chasser.

2355

2360

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

À ce moment-là, quelle serait la meilleure période pour faire les travaux?

2365

M. MARC TELLIER :

C'est toujours en dehors des périodes de nidification. Je crois que ça avait été suggéré dans l'étude d'avifaune aussi, que les travaux se fassent en dehors de la période de nidification. Donc, à vrai dire c'est plus comme de l'automne à l'hiver, là, jusqu'au tout début... avril, c'est vraiment la limite parce qu'au début d'avril, l'oiseau occupe son territoire de nidification. Il se prépare à nicher déjà, c'est un nicheur hâtif. Alors, le dynamitage, c'est certain que ça peut avoir un impact lorsque ça se fait... j'imagine qu'il y a des mesures de contrôle pour éviter la projection de roc, là, quand ça se fait, là, j'imagine.

2370

2375

M. GÉRARD DESJARDINS :

2380 Mais à cet effet en ce qui concerne... votre question touche au dynamitage, votre
préoccupation est-ce que l'oiseau va rester là ou va s'en aller, se limiter à regarder simplement
le dynamitage, bon, je pense qu'il y a le dynamitage et autres...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2385 Il y a autre chose aussi, oui, je le sais.

M. GÉRARD DESJARDINS :

2390 ... autres impacts qui pourraient être...

M. MARC TELLIER :

2395 Il y a beaucoup d'impacts reliés à la construction de la route sur le secteur. Quand on
parle d'une prucheraie, c'est des arbres qui sont sensibles aux sels de déglacage; donc, après
coup, il va y avoir des impacts là-dessus. C'est des arbres qui ne tolèrent pas le compactage du
sol. Donc, si la machinerie passe dedans ce secteur-là, ça va avoir des impacts qui vont
s'accumuler au fil des années aussi dans le secteur.

2400 Et puis c'est une prucheraie qu'il reste dans le sud du parc, qui est d'intérêt, et puis elle
fait partie d'un tout. Même si une partie de la prucheraie est dans le terrain de la ville de Hull,
c'est une forêt qui fait partie d'un tout, elle ne connaît pas de frontière dans ce secteur-là, et puis
c'est utilisé par certaines espèces d'oiseaux parce que c'est un couvert forestier très dense qui
se jumelle avec des pins, aussi d'autres arbres matures dans le secteur. On a vu des tuyas de
très grand format, là, dans ce secteur-là. C'est une forêt mature qu'il y a dans le secteur et puis
2405 c'est fragile comme secteur.

M. GÉRARD DESJARDINS :

2410 Ça fait que pour le sud du parc de la Gatineau, la prucheraie, à notre connaissance,
c'est unique, il n'y en a pas une autre là. Puis si elle disparaît, la biologie des prucheraies,
difficile à reproduire. Je ne pense pas que le ministère des Transports Québec serait capable de
venir me dire à moi demain matin: *On va passer dedans puis on va vous en faire une autre
ailleurs.+ J'aurais de la misère à... j'aimerais ça voir les techniques utilisées pour me reproduire
ça ailleurs.

2415 Ça fait que là, je ne suis pas convaincu que... à cause de la seule prucheraie qu'il peut y
avoir, qu'elle est unique dans le secteur, je pense qu'elle mérite une certaine forme de
protection adéquate.

2420 **M. MARC TELLIER :**

C'est pour ça qu'on privilégie le tracé numéro 2 qui l'évite en très grande partie, puis qui nous semble, à première vue, de moindre impact au point de vue environnemental sur tout le secteur. Puis on ne s'oppose pas à ce qu'il y ait un tracé qui passe dans le parc, là, c'est juste
 2425 trouver, en toute connaissance de cause, le tracé qui va avoir le moins d'impact sur la biodiversité du secteur, donc sur la faune puis la flore qu'il y a là-bas.

M. GÉRARD DESJARDINS :

2430 Déjà, juste le tracé de la route va... les ministères nous disent toujours: *On met de l'avant des politiques, on ne tolère aucune perte nette d'habitats et de fonctions.+ Mais quant tu t'assois puis, après projet, quand tout le monde de Québec sont partis à Québec puis tout le monde d'Ottawa sont partis à Ottawa, nous, on reste alentour puis on s'assoit puis on regarde ça, puis on dit: * Oui, là, on va les faire les additions puis les soustractions, puis on va voir qui
 2435 a gagné au bout du compte+ puis on s'aperçoit que, bon, l'environnement, on perd souvent puis on recule souvent.

On les attend encore les arbres sur Saint-Raymond, ça fait que... puis on n'a pas sorti sur les routes, puis on n'a pas crié sur les toits, on a juste dit aux fonctionnaires: *Écoute, les
 2440 arbres ne sont pas encore là.+ Ça fait que là, on sait qu'il y a d'autres priorités dans la vie mais, enfin, nous, on dit qu'il faudrait y faire attention.

M. MARC TELLIER :

2445 Pour ce qui est de la fragmentation, je vais revenir brièvement là-dessus, là, les forêts de notre zone, où on a des forêts mixtes dans notre région du Québec, c'est après les forêts des zones équatoriales, c'est les plus riches en biodiversité qu'il y a sur la planète; alors c'est des choses qui sont importantes à préserver. Après les forêts d'Amazonie, de Guinée puis de Nouvelle Guinée, c'est le secteur, tout le long du Saint-Laurent, puis les forêts mixtes, c'est là
 2450 où il y a le plus de diversité biologique sur terre. Ça fait que c'est important.

Quand on a l'occasion, quand on a les moyens de le faire, de choisir ce qui va faire le moins de dégât à ces secteurs-là, c'est intéressant.

2455 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

Je voudrais revenir sur le dynamitage. Il ne faudrait pas oublier, quand le tracé de la route va se faire, bien sûr qu'on comptabilise ce qu'on coupe pour passer la route, mais après ça, chaque côté de cette route-là, il y a une marge d'arbres qui se retrouvent du jour au
 2460 lendemain en plein soleil, puis là les conditions changent, donc là il y a une certaine marge d'arbres qui va disparaître. Donc, là, est-ce que ça c'est comptabilisé comme tel dans les

perdes? Notre expertise à la lecture des documents ne nous permet pas de dire: est-ce que ça a été comptabilisé, ça? On n'est pas sûr.

2465 **LE PRÉSIDENT :**

Vous laissez entendre, on a l'impression que de temps en temps c'est une flèche et de temps en temps c'est une main tendue au Ministère pour qu'il collabore avec vous.

2470 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

2475 En tant qu'organisme, nous sommes une partie de la communauté. On a beau critiquer à gauche et à droite, mais notre organisme s'est dit prêt à collaborer. C'est-à-dire que c'est bien beau critiquer, mais on est prêt à mettre l'épaule à la roue. D'ailleurs, à cet effet-là, c'est un peu triste à dire, mais dans le cadre des études de l'avifaune, certaines représentations des firmes responsables de l'inventaire ont utilisé un subterfuge pour avoir à rabais nos données. Bon, on les a fournies puis on les a fournies à rabais.

2480 Forcés d'admettre après qu'on ne les a pas revues dans aucune étude, on les cherche un peu partout. Donc, lorsque je dis que nous sommes prêts à mettre l'épaule à la roue, c'est que la liste des oiseaux qui est en annexe représente quand même 410 heures et 35 minutes d'observations rapportées, ça représente 282 feuillets d'observations qui ont été remplis, puis ça représente 3805 mentions d'observations d'oiseaux.

2485 Ça fait que déjà pour obtenir tous ces chiffres-là, vous pouvez vous imaginer qu'il y a beaucoup de bénévoles qui travaillent en arrière de ça. Nous sommes dans la vie du bénévolat puis on connaît qu'est-ce que ça veut dire. Donc, oui, on garroche des flèches à la CCN, on garroche des flèches au ministère des Transports Québec comme on envoie des flèches à bien d'autres organismes, mais il faudrait...

2490

LE PRÉSIDENT :

Tant que ce n'est pas sur les oiseaux!

2495 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

2500 Mais il faut juste... nous sommes prêts à collaborer. C'est-à-dire que si le ministère des Transports du Québec... d'ailleurs, ils l'ont fait pour l'autoroute 50 qui bifurque Masson, Buckingham vers le nord, on nous a contactés, on a fait l'étude d'impact au téléphone, monsieur Beauchamp, on l'a fait au téléphone, puis ça ne leur a pas coûté trop, trop cher, ça leur a coûté 500 \$. Ça fait que là, on collabore déjà grandement. Il s'agit juste de nous contacter, de s'entendre, de se rencontrer.

2505 **LE PRÉSIDENT :**

Ce projet-là a-t-il passé en audience?

M. GÉRARD DESJARDINS :

2510 Non, il n'y a pas eu d'audience là-dessus, il y a eu des discussions avant.

LE PRÉSIDENT :

2515 Parce qu'on aurait pu se demander si un inventaire fait au téléphone est un pas en avant.

M. GÉRARD DESJARDINS :

2520 On aurait pu vous répondre.

LE PRÉSIDENT :

Ça va, on va arrêter là-dessus, messieurs.

2525 **M. GÉRARD DESJARDINS :**

Merci beaucoup.

M. MARC TELLIER :

2530 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2535 Merci beaucoup de votre présentation et bonne chance à vous, et continuez l'observation, c'est le bon temps là.

M. GÉRARD DESJARDINS :

2540 Oui, c'est le bon temps. Monsieur Beauchamp, si jamais ça vous tente, on vous invite à venir.

LE PRÉSIDENT :

2545

Il faudra attendre que je sois sorti du dossier, sinon ça serait une espèce de conflit d'intérêt. Merci, messieurs.

2550

Alors, avant d'inviter quelqu'un, on va au moins prendre 5 minutes de respiration. Alors, 5 à 10 minutes de pause et on revient avec monsieur Kenny Graham.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

2555

LE PRÉSIDENT :

2560

Il nous reste donc deux personnes à entendre ce soir. J'inviterai monsieur Kenny Graham. C'est bien vous, monsieur?

M. KENNY GRAHAM :

C'est bien moi.

2565

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir.

2570

M. KENNY GRAHAM :

Bonsoir, madame, messieurs. Alors, j'espère ne pas endormir personne, je vais un peu répéter ce que j'ai déjà mis par écrit. J'ai modifié la forme un peu pour que ça soit moins ennuyant.

2575

LE PRÉSIDENT :

On l'a lu déjà, alors allez-y, vous pouvez nous dire l'essentiel.

2580

M. KENNY GRAHAM :

Alors, moi, ça va être une présentation quand même assez égoïste, c'est-à-dire que c'est me concernant moi et mes trois locataires qui sont directement visés, parce que je suis le propriétaire riverain de l'emprise actuelle.

2585

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2590 **M. KENNY GRAHAM :**

2595 Mon mur de maison est à 6 pieds de l'emprise actuelle. C'est sûr qu'avec le nouveau projet, j'y gagne parce que là il s'éloigne de peut-être un 50 à 60 pieds, là, ce n'est pas clair encore. Mais tout de même, je suis encore concerné par l'accès aux espaces de stationnement, moi et ceux de mon voisin en arrière qui se trouve à être l'ancien fleuriste Wrightville, si vous voulez avoir une idée de qui on parle; lui fait face sur Saint-Joseph, moi, je fais face sur la rue Lois.

2600 Depuis déjà de longues années, on avait accès à l'emprise, à nos stationnements via l'emprise, étant donné qu'il n'y avait rien là. Maintenant, je vis encore droit là, après m'être débattu suite à la décontamination de l'été dernier, là, on avait coupé accès au stationnement complètement et, par le temps que je l'ai su, il était trop tard, c'était fait, alors ils sont revenus par après puis ils ont réaménagé ça tant bien que mal là.

2605 **LE PRÉSIDENT :**

Ça fait longtemps que vous êtes propriétaire là?

2610 **M. KENNY GRAHAM :**

Moi, j'ai acheté en 82, je savais qu'il y avait une route qui s'en venait là. Tu sais, ce n'est pas une découverte pour moi.

2615 **LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas une surprise pour vous.

2620 **M. KENNY GRAHAM :**

2625 Non, sauf que les plans que j'avais vus à ce moment-là, la rue Lois était censée finir en rond-point, en cul de sac en rond, alors je me disais: *Parfait, ça va être une place tranquille pour résider.+ Mais les plans ont changé cinq-six fois depuis, ça fait que je me suis retrouvé un petit peu débobiné.

LE PRÉSIDENT :

Vous n'êtes pas le seul, parce que le projet qu'on examine a changé souvent de figure à travers les années.

2630

M. KENNY GRAHAM :

C'est justement. En tout cas, en regard à l'accès au stationnement pour moi et mon voisin, j'aimerais que le MTQ, dans une mesure du possible en tout cas, nous garantisse un accès temporaire et éventuellement en permanence, préférablement par écrit, genre servitude de droit de passage transférable pour les nouveaux propriétaires éventuels qui pourraient s'adresser.

2635

J'aimerais que vous portiez à l'attention du ministre et de toutes les personnes impliquées la situation que je trouve quand même injuste par rapport au préjudice financier que je subis toujours depuis un bon bout de temps, parce que j'ai beaucoup de difficulté à obtenir des engagements de la part des fonctionnaires à cet égard-là, à savoir: on va vous foutre la paix pour les prochains 5 ans, on n'a pas rien en vue ou des choses comme ça. Alors, c'est difficile pour moi quand j'essaie de louer le logement à quelqu'un, de lui dire: *Bien, là, tu as un accès, un stationnement, mais je ne sais pas combien de temps.+

2640

2645

Parce que la dernière fois, ma locataire m'a appelé vers 9 h 30. Par le temps que je suis arrivé à 11 h, la cour était coupée, il y avait à peu près 2 pieds de décalage et le bosquet d'arbres qui était là était tout arraché, c'était déjà tout parti. Et on n'a même pas eu, je dirais, la politesse d'au moins me prévenir un 24 ou 48 heures d'avance en disant: *Si tu as quelque chose à faire dans le coin, c'est le temps de le faire parce qu'on rentre avec la machinerie lourde dans 2 jours ou dans 3 jours.+ Et le fameux bosquet en question, il y avait des arbres quand même d'à peu près un 5-6 pouces de diamètre dans ça et, moi, j'y avais aménagé quand même des fleurs.

2650

2655

Oui, je comprends que c'était leur terrain mais, tout de même, ça faisait plus présentable avec des fleurs là et j'ai tout perdu ça, je n'ai même pas eu une chance de récupérer quelques bulbes, c'était déjà parti par le temps que je suis arrivé. Je trouve que de ce côté-là, il y a des manques de la part soit des sous-contractants et/ou du MTQ.

2660

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2665

M. KENNY GRAHAM :

Par rapport aux voisins immédiats, là.

LE PRÉSIDENT :

2670

Oui.

M. KENNY GRAHAM :

2675

En tout cas, les préjudices financiers, comme je dis, ça me touche directement, je présume que ça touche aussi mon voisin, là, qui est l'ancien fleuriste Wrightville. Ce n'est plus le fleuriste maintenant, c'est quelque chose d'autre qu'il y a là, mais moi je l'ai connu comme ça.

2680

Alors, ça nous permettrait, si le Ministère veut bien s'engager à nous donner un accès éventuellement permanent par le côté gauche de ma propriété sur l'emprise actuelle, moi et lui, en aménageant tout simplement un droit de passage et puis on aurait accès à notre stationnement pour les prochains 50 ans. Après, ce n'est plus mon problème.

2685

Ensuite de ça...

LE PRÉSIDENT :

C'est l'fun négociier 50 ans à la fois, ce n'est pas pire ça.

2690

M. KENNY GRAHAM :

Bien, écoutez, on négocie plus longtemps que ça pour les forêts, on leur donne des droits de coupe quand même assez considérables des fois. Mais on n'entrera pas dans ce débat-là, c'en est un autre. J'aime bien la présentation de monsieur Desjardins.

2695

Numéro 2, concernant le niveau de bruit passé actuel versus après, là, j'ai des craintes à ce niveau-là. À date, les différentes études ne sont pas très convaincantes ni trop démonstratives de la réalité, mais même plutôt contradictoires à plusieurs occasions et varient grandement l'une de l'autre, selon la période de l'année où elles ont été faites et qu'on y a inclus ou non des heures de pointe et fait une moyenne ou non sur une base de 24 heures.

2700

Ces nouvelles études sur le bruit réel, moi, ce que je suggérerais, c'est que ça devrait être fait à plusieurs endroits dans l'emprise X peut-être c'est déjà le cas mais je ne suis pas au courant là X et idéalement à différentes périodes de l'année et sur au moins, je dirais, une période de 7 jours de suite sur une base de 24 heures en continu, de façon à ce qu'on ait vraiment un graphique précis de qu'est-ce qui se passe sur 24 heures dans ce quartier-là et sept jours de temps. À ce moment-là, on a vraiment une base concrète sur laquelle se référer.

2705

2710

Puis si c'est fait graphiquement, bien, ça va peut-être redonner confiance à certains citoyens, dont moi-même dans les fonctionnaires, parce qu'on nous donne souvent des

informations qui semblent être à moitié, ou c'est des vérités mais ce n'est pas toute la vérité et juste la vérité. On nous donne des parties de vérité, il semblerait.

2715 Puis là, bien c'est ça, ce soir j'ai un point d'interrogation, il semblerait que la norme du 55 décibels sur laquelle on se base pour une nouvelle route, c'est vrai avant le projet, mais après le projet cette norme-là semble augmenter à 65 décibels. C'est-à-dire, après que le projet est complété, la norme de référence n'est plus le 55 décibels qu'on ne doit pas dépasser, mais bien 65. Alors, ça fait une mautadite différence si c'est après que le projet est fait.

2720 Et puis là, c'est les lectures qu'on prend, les différentes lectures ou *readings*, là, je ne sais pas comment le dire X en français ça doit être des lectures X on semble avoir dit que c'est programmé à l'intérieur d'un logiciel ou quelque chose du genre, et de là c'est pondéré, intrapolé, extrapolé ou je ne sais pas trop comment là, et ça semble donner des résultats très différents de la réalité de tous les jours finalement. Parce que je ne sais pas comment le logiciel
2725 fonctionne, là, mais ça semble assez difficile.

Et moi, on m'avait dit lors d'une dernière rencontre, que j'avais été parmi les chanceux, on était venu prendre deux lectures dans ma cour arrière et avant, et ça donnait quelque chose comme 47 dans un cas et 58 dans l'autre. Ce qu'on ne pouvait pas me dire à ce moment-là ou
2730 qu'on n'a pas voulu me dire, je le sais pas, c'est laquelle des deux lectures serait retenue dans le projet. Est-ce que c'est le 47, plus ou moins 3 décibels? C'est déjà en bas du 55, donc ça ferait bien mon bonheur parce que ça a toujours été une place quand même relativement tranquille du temps qu'il y avait les arbres et le bosquet et tout ça. Maintenant qu'il n'y a plus
2735 d'arbres, c'est sûr que c'est plus bruyant un peu.

Alors, si la lecture qu'ils ont prise dernièrement était à 47 dans la plus faible, on peut présumer que ça devait être un petit peu moins que ça avant lorsqu'il y avait des arbres parce que, maintenant, c'est complètement dénudé.

2740 Alors j'aimerais, si possible, que le MTQ... parce que moi, dans mon cas, je figure le 55 décibels, parce qu'à un moment donné, il y a quelqu'un du transport qui disait que c'est 55 décibels sauf si actuellement c'est plus élevé que 55 ou quelque chose du genre. Comme, par exemple, si actuellement vous êtes à 60, bien, ils vont se baser sur le 60 et non pas sur le 55. Sauf que dans mon cas à moi, il s'agit d'une nouvelle route. La partie, moi, ça part de Saint-
2745 Joseph à Saint-Laurent, il n'y a rien qui existe là. C'était des maisons avant. Donc si c'est une nouvelle route, ça devrait être la 55 qui s'applique comme étant un maximum à ne pas dépasser. Du moins c'est la façon dont je le comprends, mais ça, encore une fois j'ai de la difficulté à obtenir des réponses claires de la part du MTQ là-dessus.

2750 Ensuite, moi, j'aimerais que le MTQ puisse s'engager à retenir que la plus basse des deux comme référence pour tout le projet et/ou seulement pour la nouvelle partie de la route; c'est là où je me sens un peu égoïste là. Ensuite, l'autre point que je voulais relever, c'est que j'ai cru comprendre qu'après la complétion, les normes augmentent à plus ou moins 65 décibels et non plus le 55 décibels comme référence.

2755

J'aimerais aussi qu'on puisse expliquer clairement en fonction de quels critères de référence le MTQ se basera-t-il pour ajouter des arbres et/ou autre type de barrière de bruit, et ce, jusqu'à ce qu'on atteigne le niveau de 55 décibels ou moins.

2760

LE PRÉSIDENT :

2765

Ça, là, vous posez des séries de questions, ça a été longuement discuté dans la première partie de l'audience, voyez-vous? Là, on a déjà siégé, on a déjà eu trente heures de discussion sur les gens comme vous qui venaient poser des questions. Dans les transcriptions de l'audience, vous allez trouver ça, et le ministère des Transports a déposé sa politique sur le bruit. Il y a une politique, et c'est écrit, et c'est dans la documentation déposée, puis vous allez voir les filles en arrière, elles vont vous montrer le document.

2770

M. KENNY GRAHAM :

O.K.

2775

LE PRÉSIDENT :

Ça, ça existe, c'est relativement clair. Le monde peut se chicaner, peut être en accord ou en désaccord, mais du côté de la clarté de ce qu'ils veulent suivre, c'est assez simple pour ce qui est de la politique.

2780

M. KENNY GRAHAM :

Ça fait que les questions que j'ai comme c'est là soulevées, ça c'est...

2785

LE PRÉSIDENT :

Sur le problème concret, ça c'est autre chose, il y a eu des discussions. Sur les méthodes d'observation, sur les relevés, ça, il y a eu plein de discussions puis le monde est en désaccord. Mais pour ce qui est de la politique que le Ministère veut appliquer, ça c'est relativement clair et ça a été déposé en audience.

2790

M. KENNY GRAHAM :

2795 Puis selon cette politique-là, bien là... ça veut dire qu'eux autres, finalement, c'est eux autres qui décident. Comme si après le projet, ils ont 60 décibels, il n'y a pas grand-chose que le citoyen peut faire ou est-ce qu'ils ont quand même un moyen de...

LE PRÉSIDENT :

2800 Ça va dépendre, ça va dépendre de différentes données qui sont en train d'être complétées, puis ça va dépendre aussi de la décision du Conseil des ministres et possiblement de l'influence de nos considérations qu'on donnera sur ces questions-là.

M. KENNY GRAHAM :

2805 C'est dans ce sens-là où je soulève les points, c'est pour que vous autres, vous puissiez...

LE PRÉSIDENT :

2810 C'est correct, c'est juste que votre mémoire, vous nous l'avez déposé puis on va en tenir compte là.

M. KENNY GRAHAM :

2815 O.K.

LE PRÉSIDENT :

2820 Je voudrais juste que vous ne vous attardiez pas trop à ce point-là.

M. KENNY GRAHAM :

2825 Parce que finalement je le mentionne aussi dans le mémoire, ce que je ne voudrais pas là, c'est qu'on revive un peu ce qui se vit présentement sur l'autoroute 25 à la sortie du tunnel...

LE PRÉSIDENT :

2830 Oui, oui, bien sûr.

M. KENNY GRAHAM :

2835 ... où eux autres sont enterrés par le bruit depuis plus de 30 ans, puis le Ministère semble ne pas vouloir ou impuissant à corriger. Alors, si jamais pour une raison ou pour une autre le projet de Hull s'avère à être vraiment supérieur à une norme standard...

LE PRÉSIDENT :

2840 Oui.

M. KENNY GRAHAM :

... j'ose espérer qu'on va corriger dans les six mois qui suivront.

2845 **LE PRÉSIDENT :**

C'est rare que les Ministères sont vite aux six mois comme ça.

M. KENNY GRAHAM :

2850 Je le demande.

LE PRÉSIDENT :

2855 Ça va.

M. KENNY GRAHAM :

2860 Puis c'est ça. Finalement en résumé de tous ces points-là, c'est que je demande au BAPE de recommander et d'insister que le MTQ s'engage par écrit à prendre, entre autres, des lectures publiques de niveau sonore à tous les ans pour les prochaines dix années. Parce que leurs études qu'ils vont sortir maintenant sont basées sur une projection; la réalité va être autre chose après le projet.

2865 **LE PRÉSIDENT :**

C'est possible.

M. KENNY GRAHAM :

2870 Et ça serait important, je pense, que vous autres du BAPE, vous fassiez les recommandations.

LE PRÉSIDENT :

2875

C'est tout ce qu'on appelle les mesures de suivi.

M. KENNY GRAHAM :

2880

De suivi...

LE PRÉSIDENT :

2885

Très bien.

M. KENNY GRAHAM :

2890

... qui elles-mêmes seront, advenant le cas où ça dépasse la fameuse norme de 55, suivies de suivi approprié pour faire les corrections qui s'imposent.

LE PRÉSIDENT :

2895

Tout à fait, ça prend des suivis, ça prend des rapports publics, vous avez raison.

M. KENNY GRAHAM :

Bon. Le reste, finalement, bien c'est pas mal toutes des questions encore, parce que moi je n'étais pas à la première partie, j'ai manqué...

2900

LE PRÉSIDENT :

Vous en avez manqué des bonnes, alors...

M. KENNY GRAHAM :

2905

J'aurais aimé ça.

LE PRÉSIDENT :

2910

Oui.

M. KENNY GRAHAM :

2915

Je n'étais pas ici. *Pas ici* dans le sens de la ville.

LE PRÉSIDENT :

Je n'aurais pas pensé autre chose.

2920 **M. KENNY GRAHAM :**

En fait, c'est à peu près tout dans les mêmes points. C'est les questions que j'ai soulevées dans mon mémoire, là, et puis...

2925 **LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que dans les questions que vous avez soulevées, vous avez soulevé beaucoup de questions sur lesquelles on aurait pu avoir des échanges. C'est parce que là, moi je ne peux plus réinterroger le Ministère, voyez-vous?

2930

M. KENNY GRAHAM :

O.K.

2935 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je suis en période de mémoires, donc j'entends les mémoires. Si vous étiez venu dans la première partie, il y a des séries de questions que vous avez posées sur l'expropriation qui auraient pu être intéressantes, les compensations puis l'expropriation. Si vous avez des dommages ou si vous avez...

2940

M. KENNY GRAHAM :

Bien, comme moi, je vais subir des préjudices financiers éventuellement si ça devient trop...

2945

LE PRÉSIDENT :

S'il y a un préjudice, alors là, évidemment il y a un tribunal de l'expropriation, mais le tribunal d'expropriation est toujours lié à la propriété, voyez-vous?

2950

M. KENNY GRAHAM :

O.K.

2955

LE PRÉSIDENT :

2960 Si on embarque sur votre parking, là, il y a un tribunal pour ça. Mais si ce n'est pas votre terrain...

M. KENNY GRAHAM :

2965 Ce n'est pas mon terrain, non, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Si ce n'est pas votre terrain...

2970 **M. KENNY GRAHAM :**

Je suis à la merci du MTQ parce que moi...

LE PRÉSIDENT :

2975 Ils vont aller jouer dedans.

M. KENNY GRAHAM :

2980 ... l'emprise actuelle est à six pieds du mur de ma maison.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2985

M. KENNY GRAHAM :

Et, selon le nouveau projet, ça va peut-être être à 50 ou 60 pieds.

2990 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. KENNY GRAHAM :

2995

Alors, moi, ce que je leur demande, c'est il y a-tu moyen qu'on se parle puis qu'on s'entende entre bons voisins, que vous me donniez une servitude de passage ou que vous me vendiez une bande de terrain.

3000 **LE PRÉSIDENT :**

Et ça, là, c'est André Beauchamp qui peut vous parler là-dessus, et je peux vous dire que dans la série de dossiers que j'ai vus dans ma vie, je sais que le ministère du Transport, ça négocie pas mal, et c'est en général du monde parlable, c'est en général du monde qui sait négocier. Et ça, ça ne s'écrit pas dans les livres et ça se fait dans la vie. Je vois que dans votre document, vous avez dit que vous n'avez pas eu d'accusé de réception de certaines choses, vous n'avez pas eu de réponse.

3010 **M. KENNY GRAHAM :**

J'ai finalement eu des accusés-réceptions à un moment donné lorsque c'était rendu au ministre quasiment.

3015 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. KENNY GRAHAM :

3020 Au début, c'était assez lent et on répondait souvent à côté de mes points que je soulevais dans la lettre en me disant: *Nous accusons réception+, mais il n'y avait pas vraiment...

3025 **LE PRÉSIDENT :**

Il y a du monde du ministère du Transport ici ce soir, et peut-être que vous pouvez commencer à continuer votre dialogue, ça marche?

3030 **M. KENNY GRAHAM :**

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

3035 Mais c'est le genre de considération sur l'expropriation, où les mesures qui touchent au tribunal, qu'une commission comme la nôtre ne peut rien faire parce que c'est un tribunal.

M. KENNY GRAHAM :

3040

Dans les années passées, j'avais suggéré à ce moment-là d'exproprier là, parce qu'on parlait du premier projet...

LE PRÉSIDENT :

3045

Oui, oui.

M. KENNY GRAHAM :

3050

... et pour le Ministère, il n'en était même pas question.

LE PRÉSIDENT :

3055

Bien non, si vous n'êtes pas dans l'emprise, c'est sûr.

M. KENNY GRAHAM :

3060

Je ne suis pas dans l'emprise, je suis à six pieds de l'emprise. Alors moi, c'est juste que ça risque de ne plus être vivable dépendant de comment le projet se termine. C'est pour ça que j'avais bien des questions à ce niveau-là, mais je ne suis peut-être pas à la bonne...

LE PRÉSIDENT :

3065

Mais vos questions sur le bruit sont intéressantes et elles sont prises en compte par la Commission parce qu'il y en a eu beaucoup d'échanges là-dessus.

M. KENNY GRAHAM :

3070

Puis l'autre chose aussi qui revient un peu à d'autres intervenants de ce soir, on parlait dans le projet de planter des arbres et aménager des arbres pour barrière de son et tout ça, j'aimerais peut-être que le BAPE à ce moment-là recommande que ces arbres-là soient au moins de la grosseur que le casino a pu se payer en plein milieu de l'hiver, c'est-à-dire au moins des 4 à 5 pouces de diamètre, et non pas qu'on soit obligé d'attendre 15 ans avant que l'effet antibruit soit vraiment effectif. Je ne sais pas si on en a tenu compte de ça, mais ça ne semble pas clair à date de ce côté-là.

3075

LE PRÉSIDENT :

3080

C'est un souhait qu'il est possible de faire et d'entendre.

M. KENNY GRAHAM :

C'est les principaux points que je voulais soulever avec vous autres ce soir.

3085 **LE PRÉSIDENT :**

Avez-vous des questions, collègues? Oui, parfait.

3090 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Dans votre mémoire, vous parlez de combiner l'intersection Saint-Joseph et Montcalm en une seule.

3095 **M. KENNY GRAHAM :**

Oui.

3100 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Expliquez-moi un peu c'est quoi votre...

3105 **M. KENNY GRAHAM :**

Juste parce que je vois qu'il y a deux ronds-points là, à peut-être un 50-60 pieds entre les deux, je ne sais pas s'il y aurait moyen d'en faire juste un différemment ou faire un ovale peut-être à la place de faire deux ronds-points. C'est une suggestion comme ça, je ne suis pas un ingénieur ou rien de ça, alors je présume que...

3110 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais c'est quoi les raisons qui fait que vous pensez à quelque chose comme ça? C'est la distance?

3115 **M. KENNY GRAHAM :**

Bien, c'est que c'est proche l'un à l'autre. Finalement, c'est comme s'il y avait deux stops à peine à 60 pieds un de l'autre, tu sais, à un moment donné il y a moyen de trouver peut-être une autre solution à ça, là. Moi, les ronds-points semblent intéressants pour les raisons que j'ai entendues en février, c'est la dernière fois où j'ai pu me présenter là, parce que ça semble diminuer le bruit et ralentir le trafic automatiquement sans nécessairement les faire arrêter.

3120 Et naturellement, le camionnage lourd, tant qu'à mois, je pense qu'il ne faut pas que ça passe là pour la simple et bonne raison qu'on ne fait que déplacer une partie du problème, sinon

3125 le problème entier de Saint-Raymond à McConnellXLaramée. On ne réglera pas le problème.
Ça a été défait v'là plusieurs années passées, puis je pense qu'on ne corrige pas une erreur en
créant une autre erreur.

3130 Ensuite de ça, en gros c'est ça, les points finalement que j'ai s'adressaient peut-être
davantage à ce que vous avez fait voilà trois semaines, un mois passé.

LE PRÉSIDENT :

3135 Mais vous, vous êtes tout à fait du côté nord de la...

M. KENNY GRAHAM :

Moi, je suis au 67 de la rue Lois, c'est-à-dire...

3140 **LE PRÉSIDENT :**

Juste au coin?

M. KENNY GRAHAM :

3145 ... la première maison adjacente sur le côté nord, c'est ça, ça se trouve à être nord
parce que l'axe...

LE PRÉSIDENT :

3150 Nord-est, puis à l'est de...

M. KENNY GRAHAM :

3155 Non, moi, je suis à nord...

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes nord de l'axe.

3160 **M. KENNY GRAHAM :**

Nord-ouest.

3165 **LE PRÉSIDENT :**

Puis vous êtes de l'autre côté de...

M. KENNY GRAHAM :

3170

Au sud de Saint-Joseph.

LE PRÉSIDENT :

3175

À l'est de Saint-Joseph.

M. KENNY GRAHAM :

3180

Au sud-ouest de Saint-Joseph. Tu as Saint-Joseph qui est nord-sud... il faudrait avoir la *mappe* plus en gros là. En arrière du Pied de Cochon si vous préférez, Pied de Cochon faisant face sur Montcalm.

LE PRÉSIDENT :

3185

Vous êtes du côté du Pied de Cochon?

M. KENNY GRAHAM :

3190

Oui, je suis en arrière du Pied de Cochon complètement.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

3195

M. KENNY GRAHAM :

Le Pied de Cochon est sur un côté de l'emprise; moi, je suis sur l'autre côté complètement.

3200

LE PRÉSIDENT :

Je vous plaçais du mauvais côté de la rue.

M. KENNY GRAHAM :

3205

C'est ce que j'avais cru comprendre. Moi, je suis au nord... si Saint-Joseph est nord-sud, moi je suis du côté nord-ouest et au sud de Saint-Joseph.

LE PRÉSIDENT :

3210

Non.

M. KENNY GRAHAM :

3215 En tout cas, je n'ai pas de boussole. Dans Hull. Je suis juste dans la partie de l'emprise, là, ça serait sur le côté... mais l'emprise est est-ouest, alors l'emprise étant est-ouest, je me trouve à être sur le côté nord de l'emprise.

LE PRÉSIDENT :

3220 C'est ça. Dans ses projets antérieurs, le Ministère avait prévu une espèce de viaduc pour embrancher sur Montcalm. La nouvelle étude, la dernière étude les amène par les giratoires, c'est à prévoir ces deux choses-là.

M. KENNY GRAHAM :

3225 Oui, actuellement, c'est que Lois va être reliée à Crémazie. Moi, le premier plan que j'avais vu, c'était un rond-coin sur la rue Lois qui ne débouchait pas à nulle part. Après ça, dans l'avant-dernier projet, c'était que Lois débouchait sur la route nouvelle avec une bretelle qui passait quasiment dans la cour chez nous, peut-être à dix pieds de la ligne de lot actuelle.
3230 Maintenant, ça risque d'être plus 50, 60 pieds, ce qui pour moi est un aspect positif là.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3235

M. KENNY GRAHAM :

Mais, en tout cas, là je pense qu'on a situé pas mal où moi je suis situé.

3240

LE PRÉSIDENT :

Puis on est encore loin, une chose qu'il faut que vous compreniez, c'est qu'on est encore loin du design réel concret.

3245

M. KENNY GRAHAM :

Ça, c'est des choses que...

LE PRÉSIDENT :

3250

Ça, il y a beaucoup d'inconnu que vous allez avoir à gérer là-dedans.

M. KENNY GRAHAM :

3255 O.K.

LE PRÉSIDENT :

3260 Parce que, nous, on est à l'étude du projet dans son ensemble. Dans le meilleur des temps, on va déposer un rapport au 12 juillet au ministre. Avant que les informations arrivent, que le ministère de l'Environnement finisse ses choses, qu'une autorisation arrive, vous êtes rendu loin, vous n'êtes plus dans l'an 2001.

M. KENNY GRAHAM :

3265 Oui, je ne m'attendrais pas que le projet commence avant 2002.

LE PRÉSIDENT :

3270 Après ça, que les tables à dessin arrivent puis que les décisions ultimes se prennent, et que le design soit fait dans le détail et que le bulldozer soit rendu sur le terrain, est encore loin.

M. KENNY GRAHAM :

3275 Mais j'apprécierais surtout que le Ministère de ce côté-là...

LE PRÉSIDENT :

3280 C'est pour ça que c'est important pour vous d'établir un contact avec le Ministère, puis j'imagine qu'ils vont avoir des programmes d'information puis de rétroaction auprès des gens concernés. S'ils n'interviennent pas loin, ils vont donner sans doute des cédules d'information et, là, surveillez ça, c'est votre intérêt.

M. KENNY GRAHAM :

3285 Ça, c'est un des points, ça, que je déplorais parce qu'à un moment donné j'ai eu vent au travers d'un de mes locataires qu'ils avaient eu une rencontre avec des restaurateurs à l'automne passé, puis ça m'a grandement déçu parce que, moi, je n'ai jamais été mis au courant de ça.

3290 Comme propriétaires riverains, je comprends qu'eux autres faisaient face à Montcalm, moi, j'étais sur l'autre côté de l'emprise, mais tout de même, ça m'aurait peut-être intéressé de savoir ce qui se négociait de ce côté-là. J'ai envoyé une lettre à cet effet-là. J'en avais parlé verbalement avec un monsieur Chevalier ou LeChevalier, je crois, et finalement après avoir
3295 parlé avec d'autres personnes, on m'a suggéré que j'étais mieux de le documenter par écrit, je l'ai envoyé par fax cette semaine pour résumer ça.

LE PRÉSIDENT :

3300 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3305 De mémoire, au 67, rue Lois, ce qu'il va y avoir, disons au niveau de l'emprise là, avant la chaussée comme telle, c'est des murs de soutènement, parce que là, il y a une pente à ce moment-là, donc il y a des murs de soutènement, il y a des plantations qui sont là d'arbres, il y a aussi un mur écran, un mur architectural comme effet sonore d'environ deux mètres d'hauteur. Donc...

3310 **M. KENNY GRAHAM :**

C'est définitif qu'il est censé d'avoir un mur?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3315 Bien, définitif, c'est-à-dire que c'est la proposition de faire un écran sonore à cet endroit-là pour éviter justement que vous ayez un impact, à subir un impact au niveau du son, au niveau du bruit. Donc, c'est ça un peu qui est sur les plans. C'est sûr qu'il reste à finaliser les détails, comme tantôt monsieur Beauchamp disait. C'est sûr que les murs de soutènement, le type de végétaux, la grosseur des arbres, ce n'est pas défini. C'est une illustration de quelle est l'intention que le MTQ veut faire à cet endroit-là.

3325 Donc, la partie, je dirais la bande disponible, c'est une bande qui va servir d'une part à venir disons faire une transition entre les pentes et à installer un écran, un mur antibruit. Donc, c'est un peu ça qui est l'intention actuelle, de mémoire, je veux dire. Si jamais je me trompe, peut-être que le Ministère tantôt pourra me corriger.

M. KENNY GRAHAM :

3330 O.K., bien moi, c'est ça, de mémoire, là, je sais qu'il y avait différentes possibilités mais il ne semblait pas avoir rien d'arrêté encore, là.

LE PRÉSIDENT :

3335 Non, non, il n'y a rien d'arrêté.

M. KENNY GRAHAM :

3340 Il n'y a rien d'arrêté.

LE PRÉSIDENT :

Il n'y a rien d'arrêté, ils ne savent même pas si le projet va se faire.

3345 **M. KENNY GRAHAM :**

O.K.

LE PRÉSIDENT :

3350

Correct?

M. KENNY GRAHAM :

3355

Mais est-ce qu'on peut s'attendre à ce que le 55 décibels soit vraiment respecté...

LE PRÉSIDENT :

3360

Il n'y a peut-être rien de ça qui va se faire, on est peut-être en train de tous perdre notre temps. C'est une chose qu'il faut se dire, ça là.

M. KENNY GRAHAM :

3365

C'est un dossier très politique, je pense.

LE PRÉSIDENT :

3370

Non, non, mais on est dans l'incertitude, on examine puis il y a encore plein d'acteurs qui peuvent jouer, mais dans l'hypothèse où cela se réalise, c'est ce qui arriverait éventuellement.

M. KENNY GRAHAM :

3375

O.K.

LE PRÉSIDENT :

Ça marche?

3380

M. KENNY GRAHAM :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3385

Merci. Je m'excuse que ça soit aussi vague que ça, mais c'est parce que c'est le manque de communication, qui a fait que vous auriez pu avoir des choses plus serrées et avoir des réponses directes du ministère des Transports. Parce que la première partie, les gens posaient des questions et, nous autres, on s'assure qu'il y ait des réponses. C'est correct?

3390

M. KENNY GRAHAM :

À la prochaine audition.

3395

LE PRÉSIDENT :

Mais comme ils sont dans la salle, vous pouvez en accrocher un avant qu'ils partent, alors correct?

3400

M. KENNY GRAHAM :

Ah! oui? Parfait, merci.

LE PRÉSIDENT :

3405

Merci.

Alors, madame Francine Faucher.

Mme FRANCINE FAUCHER :

3410

Je n'ai pas déposé de mémoire, donc, si vous voulez, je vais abréger puis quitte à vous envoyer la documentation.

LE PRÉSIDENT :

3415

Très bien, madame.

Mme FRANCINE FAUCHER :

3420

Avant de commencer, j'aimerais vous féliciter sur la façon dont la consultation se déroule depuis le début des audiences, ça se fait dans un calme et un niveau de respect et d'écoute que j'ai rarement vu dans des exercices semblables.

3425

Ma présentation touche particulièrement le 1.2 kilomètre de l'axe qui traverser le quartier urbain, pour deux raisons.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3430

Mme FRANCINE FAUCHER :

Un, j'ai une propriété sur la rue Laramée, donc c'est une préoccupation très personnelle et puis surtout en tant que citoyenne préoccupée par l'environnement et la qualité de vie en milieu urbain.

3435

Je partage plusieurs des opinions qui ont déjà été exprimées, mais je ne veux pas m'étendre ici sur les préoccupations communes et je fais aussi partie du clan de ceux qui préféreraient que le projet de l'axe Laramée ne voie pas le jour. Mais si je perds cette bataille, je voudrais que les dégâts soient les moins dommageables possible.

3440

La proposition qui est présentée en ce moment, je dois dire, est une version grandement améliorée et fait preuve de beaucoup de créativité par rapport aux versions précédentes. Mais comme on l'a déjà entendu par les interventions depuis quelques jours, elle est loin d'apporter des solutions à des problèmes réels.

3445

La demande que je porte à votre attention ce soir, c'est que l'on regarde ce projet en tenant compte de toutes les options possibles en faisant preuve de vision et de leadership.

3450

Une des options qui n'a pas été présentée jusqu'à maintenant et que je fais ce soir, c'est de faire passer le débit lourd de la circulation en creusant un tunnel sous la rue Laramée, pas un boulevard en dépression ouvert de style boulevard Décarie mais un tunnel où passerait le gros de la circulation automobile, et la rue Laramée ne serait utilisée que pour la circulation locale et agrémentée de parcs et reboisée.

3455

À mon avis, cette solution, cette option serait une solution qui répondrait à absolument toutes les préoccupations exprimées. Donc, je demande que l'étude du BAPE tienne compte de cette option qui m'apparaît idéale à long terme et qui, je crois, rallierait tous les protagonistes. Merci.

3460

LE PRÉSIDENT :

Merci, Madame. Je peux juste vous donner tout de suite la réponse du ministère des Transports, c'est que c'est trop cher. Parce que le tunnel, la version tunnel est plus cher que la version encaissée et la version encaissée a été abandonnée parce qu'elle est trop chère.

3465

Mme FRANCINE FAUCHER :

Et vous croyez que c'est une réponse qui est acceptable?

3470

LE PRÉSIDENT :

Fondamentalement, ça a été la raison qu'ils ont constamment donnée.

3475 **Mme FRANCINE FAUCHER :**

Oui, je sais, j'avais déjà posé la question au Ministère puis c'est la réponse qu'ils m'avaient donnée aussi. Mais par contre, si on regarde, ça fait 30 ans qu'on parle de ce projet-là, on a dépensé combien de millions de dollars pour étudier différentes solutions puis je suis loin d'être convaincue que la solution présentée est idéale. Donc, les carrefours giratoires, je suis loin d'être convaincue que ça va régler la situation.

3480
3485 Donc, peut-être que quelquefois il faut regarder les coûts immédiats, mais si ça peut être une solution qui rallie tous les opposants et qui est une solution environnementale, je pense qu'à long terme, si on regarde une immédiate qui est plus dispendieuse puis une autre qui l'est moins mais qui, à long terme, va occasionner des coûts additionnels, je ne suis pas certaine que cette réponse-là soit vraiment la meilleure, celle des coûts là.

3490 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3495 **Mme FRANCINE FAUCHER :**

Et je pense aussi que c'est peut-être difficile à encaisser quand on pense que le casino a dynamité des espaces pour creuser un terrain de stationnement dans le roc, alors je pense que pour eux, la question des coûts, ce n'était pas vraiment une question qui était viable. Alors, je ne sais pas, quand il s'agit de construire un axe routier...

3500 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3505 **Mme FRANCINE FAUCHER :**

... on dit que ça coûte trop cher de dynamiter, mais quand il s'agit de construire un hôtel ou un stationnement, là la question des coûts n'est pas envisagée. Alors je trouve que c'est deux poids deux mesures, là.

3510 **LE PRÉSIDENT :**

Et vous croyez que -- en tout cas, vous voudriez tout au moins que l'exercice du calcul des externalités négatives et positives soit fait.

3515 **Mme FRANCINE FAUCHER :**

Une étude sérieuse, pas juste à court terme, mais à long terme.

LE PRÉSIDENT :

3520

Oui, qui tiendrait compte de, comme vous dites, des...

Mme FRANCINE FAUCHER :

3525

De tous les aspects.

LE PRÉSIDENT :

3530

... des économies d'études.

Mme FRANCINE FAUCHER :

Absolument.

3535

LE PRÉSIDENT :

Et des coûts de santé.

3540 **Mme FRANCINE FAUCHER :**

Oui, parce que la proposition des carrefours giratoires, si ça ne marche pas, puis s'il faut tout défaire ça puis repenser une autre solution, c'est quoi les autres solutions? On n'en voit pas d'autres, je ne pense pas. Alors, il y a tellement d'inconnu puis il y a tellement d'attrapes dans le projet proposé, que je ne vois pas ça comme une solution.

3545 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Moi, la question qui me vient à l'esprit, c'est comment la jonction se ferait entre le parc et le tunnel?

3550 **Mme FRANCINE FAUCHER :**

Quand on part d'Aylmer en ce moment puis qu'on arrive près -- on sort du parc puis on arrive près de la rue Laramée, le terrain est en pente déjà, donc le terrain naturel se présente assez bien pour faire ce genre-là. Mais, là...

3555 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais est-ce qu'à ce moment-là, il y aurait des bretelles au Lac des Fées?

3560 **Mme FRANCINE FAUCHER :**

Je ne suis pas un ingénieur là.

3565 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non, mais...

3570 **Mme FRANCINE FAUCHER :**

Il faudrait regarder ça.

3575 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais madame, ce n'est que pour la partie haute.

Mme FRANCINE FAUCHER :

3580 Moi, c'est pour la portion du 1.2 kilomètre.

LE PRÉSIDENT :

C'est la sortie du territoire pour les Fées.

3585

Mme FRANCINE FAUCHER :

Oui, mais au point de vue technique, je ne sais pas du tout comment ça pourrait se faire. Je ne pense pas que ça devrait être très compliqué.

3590

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

3595

LE PRÉSIDENT :

En ingénierie maintenant, il n'y a jamais de questions insolubles, c'est des choses relativement simples.

3600

Mme FRANCINE FAUCHER :

À mon avis, oui.

LE PRÉSIDENT :

3605

Oui. L'art étant ce qu'il est dans ce domaine-là maintenant.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

3610

Juste une petite question, à savoir votre avis, si, bon, on dit que le tunnel est trop cher et ce n'est pas possible de le faire, est-ce que, s'il n'y avait pas d'axe qui se faisait, selon vous, est-ce que ça serait une option de laisser comme c'est là ou réutiliser l'emprise pour d'autre chose?

3615

Mme FRANCINE FAUCHER :

Absolument, oui, définitivement, le laisser comme c'est là et reboiser, ça me semble être une option possible, oui.

3620

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Donc, pour vous, l'axe n'est pas...

Mme FRANCINE FAUCHER :

3625

Pas essentiel.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

3630 Ce n'est pas essentiel?

Mme FRANCINE FAUCHER :

3635 Non.

LE PRÉSIDENT :

Bien. On peut arrêter là?

3640 **Mme FRANCINE FAUCHER :**

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

3645 Merci, Madame.

Mme FRANCINE FAUCHER :

3650 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3655 Pour l'instant, il y a une transcription de ce qu'on a dit, donc votre mémoire est transcrit. Si jamais vous vous sentez en verve d'en écrire plus long pour compléter, vous pouvez le faire, mais il n'y a pas d'obligation.

Mme FRANCINE FAUCHER :

3660 Sinon, ça ne serait pas nécessaire.

LE PRÉSIDENT :

3665 C'est déjà inscrit.

Mme FRANCINE FAUCHER :

D'accord. Merci.

3670 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame.

3675 Alors, la procédure prévoit qu'à cette étape-ci, toute personne dans l'audience qui veut faire une correction, un rectificatif, c'est-à-dire que s'il y a eu des choses qui ont été dites qui sont fausses, non pas au plan de l'argumentation mais au plan des données de base, s'il y a eu des erreurs de faits dans la soirée, demandez la parole et vous viendrez corriger si on a fait des erreurs quelque part. Il n'y en a pas? Parfait. Alors, je vous remercie beaucoup de votre présence et on reprend demain après-midi, 14 h, fidèlement.

3680

3685 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

3690

LISE MAISONNEUVE, s.o.