

**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 5

Séance tenue le 26 avril 2001, à 14 h
Église Saint-Jean-Bosco
20, rue Booth
Hull

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 26 AVRIL 2001

MOT DU PRÉSIDENT

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

PAUL-ÉMILE LEBLANC..... 1

MARIO DESBIENS..... 17

SYLVIE TASCHEREAU 38

REPRISE DE LA SÉANCE 46

JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD..... 46

DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE L'OUTAOUAIS
CAROLE LÉGARÉ, LOUIS-MARIE POISSANT 58

REPRISE DE LA SÉANCE 70

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE
L'OUTAOUAIS
NICOLE DesROCHES 70

GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE
PHILIPPE CÔTÉ, PIERRE BRISSET 84

DROIT DE RECTIFICATION :

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE : PIERRE DUBÉ..... 98

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Reprise de l'audience publique sur le projet de lien routier McConnellXLaramée. Nous en sommes, je le rappelle, à la deuxième partie de l'audience, cette partie qui est consacrée à l'audition des mémoires. Si, pendant la première partie de l'audience, les gens ont pu venir poser des questions et ramasser l'information, le temps maintenant est d'entendre les opinions des citoyens, des groupes, sur le projet sous examen, savoir quelles devraient être les
10 décisions qui, selon vous, devraient être prises par le gouvernement dans le présent dossier.

Alors, j'ai le plaisir d'accueillir d'abord monsieur Paul-Émile Leblanc. Alors, bonjour monsieur Leblanc.

15 M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Bonjour, monsieur le président, bonjour madame Laroche, monsieur Dériger.

20 LE PRÉSIDENT :

Alors, on va vous expliquer un peu. Je ne sais pas si vous êtes venu entendre les mémoires des autres? Non, vous n'avez pas eu ce plaisir-là. Alors, vous nous avez fait parvenir votre mémoire écrit, on a 25, 30 minutes ensemble, vous nous présentez l'essentiel de votre mémoire, puis après ça on vous posera quelques questions.

25 M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

D'accord.

30 LE PRÉSIDENT :

Ça va?

35 M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Merci, monsieur le président. Alors, mon mémoire, c'est un mémoire qui est rédigé à titre personnel, je ne fais pas partie d'association ou de regroupement, je suis un résident du secteur qui avoisine la promenade du Lac des Fées. Alors c'est, disons, à peu près le coin Gamelin et le coin promenade du Lac des Fées, en gros.

40 Et j'ai essayé de préparer une intervention en me mettant dans la position de gens qui vivent dans ce quartier-là. C'est sûr que quand on fait ça, on est toujours sujet à être accusé de

voir les choses d'une façon trop étroite, mais j'ai pensé quand même que le point de vue d'un citoyen vous intéresserait par rapport à un projet de cette envergure-là.

Alors, mon opinion d'ensemble sur le projet, comme je le dis dans le mémoire, à mon avis, c'est un projet qui appartient à une autre époque. Ça a été conçu dans les années 60, 70, comme vous le savez, alors que les préoccupations environnementales n'étaient pas les mêmes que celles qu'on a aujourd'hui. Je pense que le mot *pollution*, d'ailleurs, venait à peine d'entrer dans le vocabulaire, si je ne me trompe pas, alors qu'aujourd'hui, c'est un mot qui est tellement courant, connu.

Je me disais, si ce projet-là voyait le jour aujourd'hui, si un promoteur arrivait à la population et disait: on va exproprier un quartier, on va passer une artère à quatre voies, à l'origine six voies, même, je pense, on va faire un énorme viaduc qui va passer par-dessus une jolie promenade, puis on va passer à travers un parc qui est le plus beau parc de la ville de Hull, je ne pense pas que la population réagirait bien à un projet comme ça.

Alors, ce qui est arrivé, évidemment, c'est qu'avec les expropriations, les gens ont dit: bon, bien, il faut aller de l'avant quand même et puis... et j'admets qu'il y a eu des bonifications importantes du projet qui ont été faites sur le secteur Laramée, suite, d'ailleurs, aux pressions très fortes des citoyens qui vivent dans ce coin-là.

Pour moi, il va y avoir des gagnants dans le projet. Évidemment, dans une perspective politique régionale, c'est un bon projet. Les entrepreneurs immobiliers, les autres entrepreneurs, les chauffeurs toujours pressés, les gens qui utilisent leur voiture, évidemment au lieu d'un transport en commun, vont tous bénéficier de ça, je l'admets. Mais je pense qu'il va y avoir aussi des perdants. Je crois que les gens qui habitent près du projet, les habitants, les gens qui habitent près de la promenade, puis les utilisateurs de cette partie-là du parc, ce sont eux qui vont faire les frais de la pollution visuelle et sonore du projet, à mon avis.

Alors, c'est une logique commerciale et économique qui va prédominer sur une logique environnementale.

Étant donné que, de toute évidence, le projet va aller de l'avant, j'ai pensé offrir une certaine réflexion sur deux ou trois préoccupations particulières. Et, comme je le disais, la réflexion sur la partie Laramée me semble avoir été assez bien faite, mais la réflexion du promoteur et de la CCN sur tout ce qui touche l'artère à partir, disons, de la promenade du Lac des Fées, à mon avis, cette réflexion-là n'est pas aussi bonne que celle qui a été faite sur l'autre partie de l'artère.

Moi, ce qui m'inquiète d'abord, c'est le viaduc qui va enjambrer la promenade du Lac des Fées. Alors c'est un ouvrage aérien, évidemment, tout à fait massif, là, d'après ce que je peux voir. Il va passer de 15 à 20 000 voitures là-dessus à chaque jour et si je comprends bien, sans être un expert, une structure aérienne comme ça, c'est très difficile d'avoir des mesures de mitigation de la pollution sonore parce que, évidemment, il n'y a rien qui peut protéger, soit des

90 murs ou... en tout cas, cet aspect-là, c'est un aspect plus technique, mais j'ai bien l'impression qu'une artère aérienne, c'est beaucoup plus difficile de mitiger le bruit ou de diminuer, d'atténuer la pollution sonore. Surtout qu'il y a des bretelles qui enjambent la promenade du Lac des Fées, je crois qu'aux dires même du promoteur, ça, ça rend encore plus difficile des mesures de mitigation du son.

95 J'ai aussi une préoccupation quant à l'aspect visuel et esthétique de cet ouvrage, qui va être visible de très loin. Quelle va être l'allure de cet ouvrage-là? Est-ce qu'il va y avoir une certaine allure esthétique? Je sais qu'on ne peut pas faire un bijou, peut-être, d'une artère comme ça, mais sur le plan esthétique, est-ce qu'il y a une préoccupation qui a été manifestée par le promoteur?

100 En tout cas, on n'a rien vu de dessins et il me semble qu'avant d'aller de l'avant, il faudrait voir l'allure de ce viaduc, dans le paysage, là, si vous voulez, visuel, parce que quand on arrive de la promenade du Lac des Fées, soit nord-sud, c'est un ouvrage qui va nous frapper énormément.

105 Moi, donc, les recommandations, je les reprends brièvement pour ce qui concerne le viaduc. D'abord, que le viaduc ne soit pas autorisé avant que le promoteur ait démontré, de façon rigoureuse, qu'il a pris toutes les mesures possibles pour éliminer ou au moins réduire le bruit qui va être fait par la circulation très intense.

110 Que le projet ne soit pas approuvé avant que le promoteur n'ait fait voir à la population le dessin du viaduc et que le projet de viaduc soit soumis à une évaluation esthétique de la part d'un comité formé de spécialistes indépendants, indépendants du promoteur et de la Commission de la capitale nationale, un comité qui pourrait être composé de citoyens, d'artistes, des gens qui ont une préoccupation esthétique et pas seulement fonctionnelle.

115 Ma deuxième préoccupation, monsieur le président, touche la circulation accrue sur la promenade du Lac des Fées. C'est une promenade que je connais très bien, je la fréquente depuis 20, 25 ans, le sentier pédestre, la piste cyclable; je vais très souvent aussi dans le parc, marcher.

120 Ça m'inquiète quand le promoteur dit qu'il y aura un accroissement important de la circulation au nord du viaduc en direction de Gamelin. Déjà, cette circulation-là, elle est assez intense, beaucoup plus intense qu'elle l'était il y a quelques années et c'est une circulation qui va vite, je vous l'assure, il n'y a aucune, à peu près aucune surveillance. Alors, les motocyclettes, les voitures, j'ai marché le long de cette promenade-là en venant, les automobilistes à 100
125 kilomètres à l'heure, c'est pas... ça arrive, c'est très fréquent. Et les motocyclettes à l'été, évidemment, c'est quelque chose.

130 Moi, je pense qu'il y aura, donc, du bruit qui va venir du viaduc, il y a du bruit qui vient de la circulation accrue sur la promenade du Lac des Fées, il y a du bruit de la circulation Saint-Raymond et Gamelin. Il y a une petite rue, près de chez nous, qui s'appelle Lionel-Émond,

évidemment il y a énormément de circulation sur cette petite rue-là. Nous, les gens de ce quartier-là, on veut bien voir l'intérêt public du projet, mais quand même, on se dit: est-ce qu'on doit faire les frais de la pollution sonore qui s'intensifie d'année en année? Et, avec ce projet-là, même si les spécialistes ont des mots rassurants, moi, je pense que ça va créer encore beaucoup plus de bruit et de circulation.

Alors, j'avais formulé trois recommandations. La première, c'est que l'ajout de bretelles reliant McConnellXLaramée à la promenade du Lac des Fées soit remis en question, qu'on y réfléchisse encore à cause de l'augmentation prévue de la circulation.

Aussi parce que, moi, j'ai toujours compris que la vocation McConnellXLaramée, c'était de faciliter le transport est-ouest et non nord-sud, et là, je pense que l'élément nord-sud va s'intensifier beaucoup avec ces bretelles.

Si la suggestion d'éliminer les bretelles n'est pas retenue, au moins que le promoteur et la CCN rassurent les citoyens, vous rassurent, vous, qu'ils ont pris toutes les mesures pour que la pollution sonore, le bruit soit minimisé autant que possible.

Et une dernière recommandation qui touche la rue Gamelin. J'ai vu qu'un des intervenants a recommandé que la rue Gamelin soit utilisée comme principale entrée au parc de la Gatineau. Moi, je pense qu'il faut se méfier de ça.

Il y a un quartier, le quartier du Lac des Fées, un vieux quartier qui est tout près de la rue Gamelin, qui fait les frais du bruit de Saint-Raymond, intense cette partie-là, et qui, en plus, aurait à subir le bruit provenant, disons, de l'agrandissement ou de l'intensification de la circulation sur Gamelin. Alors, moi, je trouverais ça tout à fait inacceptable.

Alors, voilà, monsieur le président, ce sont, en gros, les commentaires que je vous offre bien modestement en tant que non-spécialiste, mais en tant que personne qui aime beaucoup ce quartier-ci et qui veut qu'il soit le moins endommagé possible.

LE PRÉSIDENT :

Le non-spécialiste a un petit sourire en coin qui cache une compétence certaine...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Pas technique...

LE PRÉSIDENT :

... dans certains...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

175

... non, parce que les ingénieurs m'épatent toujours, moi, je ne sais pas compter.

LE PRÉSIDENT :

180

Alors, écoutez, on a un certain nombre de questions à vous poser parce que vous soulevez des aspects nouveaux dans le dossier. Je vais demander à monsieur Dériger de vous poser la première question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

185

La première question que j'ai à vous poser, c'est concernant le comité de design, avec la formation d'un comité avec les citoyens.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

190

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

195

Actuellement, ce que la Commission de la capitale nationale nous a dit, c'est qu'il y avait un comité qui est existant, qui va examiner justement les questions esthétiques, donc un comité de design qui existe au sein de la CCN.

200

Maintenant, vous, ce que vous aimeriez, c'est que les citoyens puissent participer, citoyens, artistes, tous les gens qui sont intéressés au côté esthétique, si on veut, du projet.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

205

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

210

Comment, quel serait le rôle, à ce moment-là, de ces gens-là, est-ce que c'est des gens qui seraient observateurs? Consultatifs? Décisionnels? Comment vous voyez un peu leur rôle à ce comité?

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

215

Bien, je ne sais pas comment organiser tout à fait le mandat de ces gens-là, mais je dirais qu'il faudrait qu'ils aient un rôle, sinon décisionnel là, mais un rôle d'influence claire et nette sur le projet.

220 La CCN et le ministère des Transports, évidemment, sont juge et partie dans ça, c'est eux qui choisissent les spécialistes. La CCN a fait du bon travail dans le passé sur des questions esthétiques d'environnement et ils ont, à mon avis, une bonne crédibilité dans ce domaine-là. Mais en fait, je dois dire, je dois avouer que je n'étais pas au courant qu'il y avait un comité qui allait se pencher sur la question du viaduc.

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

Bien, en fait, c'est un comité...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

230 C'est un comité permanent.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

235 ... qui est permanent, je pense, oui.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

240 Oui. Bien, pour ce comité-là, moi j'aimerais beaucoup qu'il y ait des gens du coin, des gens qui vont le voir à chaque jour en passant soit en voiture, à pied ou à bicyclette, et j'aimerais beaucoup qu'il y ait des artistes qui fassent partie de ce comité-là. Parce que dans l'expérience que j'ai, les artistes ont souvent des visions novatrices qui dépassent les visions de fonctionnalité. Et puis il y aurait différentes formules, soit consultatif, les impliquer dans différentes réunions. Mais ce que je voudrais, il me semble, c'est qu'il y ait un rôle réel qui soit confié à ces gens-là et que ce ne soit pas, disons, seulement une affaire maison faite par le promoteur avec une espèce de conflit, là, juge et partie. C'est un peu comme ça que je le vois.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

250 Est-ce que vous voyez, par exemple, un concours qui pourrait être fait?

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

255 On fait des concours toujours pour les édifices publics et puis les architectes soumissionnent, les ingénieurs, et dans tous les projets publics, il y a aussi un certain pourcentage qui va à des oeuvres d'art. Je ne dis pas qu'il faut mettre des oeuvres d'art sur le viaduc, mais je veux dire que la préoccupation artistique devrait être là aussi.

260 Alors, un concours, en fait je ne l'ai pas mentionné, mais j'avais pensé, en réfléchissant un peu à ça, que pourquoi pas un concours? Il me semble que ça implique la population, ça aide à la population à apprivoiser le projet aussi. Parce que là, moi je pense que les gens ne savent pas ce qui les attend, mais quand ils vont voir arriver cette énorme structure, ça fait réfléchir.

265 Enfin, il y a un danger qu'il y ait une préoccupation, je dirais, trop de type, bien je me répète là...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

270 Fonctionnel.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

275 ... fonctionnel.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

280 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Laroche.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

285 J'aimerais revenir sur une de vos recommandations où vous mentionniez de maintenir la fermeture de la rue Gamelin.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

290 Oui.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Mais si on regarde le projet dans son ensemble, est-ce que vous pensez que ce ne serait pas la solution de moindre impact pour le parc, par exemple?

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui. C'est-à-dire, d'ouvrir Gamelin jusqu'à chemin de la Montagne...

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Chemin de la Montagne, oui.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

... ensuite, d'avoir un raccordement. Oui, c'est possible, et c'est pour ça qu'un des -- c'était le point de vue d'un des intervenants. Évidemment, on ne peut pas faire plaisir à tout le monde tout le temps et minimiser les impacts pour tout le monde. Mais moi, je vois Gamelin, Gamelin, d'abord, les gens disent que c'est un boulevard. Ce n'est pas un boulevard, c'est une rue. C'est une petite rue. Et je pense qu'il y circule là chaque jour autour de 10 000 voitures. C'est un chiffre que j'ai entendu il y a, il me semble, pas si longtemps, un chiffre qui venait de la Ville de Hull, mais enfin, à vérifier, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT :

Sujet à vérification.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Mais il y a une grande, grande circulation déjà. Alors, je me dis: est-ce qu'on veut faire passer 10 000 voitures en direction, disons, de Saint-Joseph au chemin de la Montagne sur une petite rue comme ça? En tout cas, c'est peut-être une solution, mais elle n'est pas sans inconvénients, en tout cas pour les gens qui vivent là. Je ne sais pas si vous connaissez ce quartier-là, si vous êtes allé voir.

Si vous vous promenez dans le quartier Lac des Fées près de Saint-Raymond, le bruit est assourdissant à peu près jusqu'à Gamelin. Alors, si vous mettez ensuite un 10 000 voitures de plus qui passent là par jour, moi je plains beaucoup les gens de ce quartier-là. Je ne vis pas dans ce quartier-là et je ne serais pas affecté personnellement, mais pour les gens qui sont là, je crois que la qualité de la vie, là, diminuerait beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Allons voir le besoin derrière ça. La Commission de la capitale nationale demande un raccord entre le nouvel axe Laramée et la promenade de la Gatineau pour amener plus de monde.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

Bon.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Vers le parc.

LE PRÉSIDENT :

Vers le parc. Donc, vous demandez l'annulation des bretelles, d'où la suggestion que certains faisaient de réaménager l'entrée au boulevard...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Gamelin.

LE PRÉSIDENT :

... Gamelin d'un côté, puis en bas, au sud, Taché.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

Bon. Alors, est-ce que vous estimez qu'il y a déjà trop de monde dans le parc et que...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

... c'est pas un objectif que d'amener plus de trafic dans le parc?

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui, tout à fait. Est-ce qu'il n'y a pas déjà, est-ce qu'il n'y a pas aussi une solution d'avoir un rond-point à partir du viaduc vers l'entrée du parc par la promenade de la Gatineau? Est-ce que... il me semble qu'il y a quelqu'un qui a suggéré ça, que...

LE PRÉSIDENT :

C'est-à-dire que dans les hypothèses, hier, la Commission de la capitale nationale dans son mémoire nous a dit qu'ils sont en train de réétudier l'hypothèse des bretelles et éventuellement de voir s'il est faisable de remplacer ces bretelles soit par un croisement, soit par un carrefour giratoire.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Voyez-vous, donc ils sont...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui, ils sont...

LE PRÉSIDENT :

... en train de réétudier le dossier.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

420 Et ce que j'essaie de voir, moi, c'est l'objectif d'accès augmenté comme finalité pour la Commission de la capitale nationale, s'il n'y a pas de bretelles et s'il n'y a pas de giratoire, est-ce qu'une connexion par Gamelin correspond à un objectif noble ou...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

425 Bien, peut-être qu'il y a lieu d'avoir les deux, l'accès par Gamelin, qui va toujours être là, et d'avoir une structure moins lourde que celle qui est prévue déjà pour faciliter, là, par les bretelles, l'accès.

LE PRÉSIDENT :

430 Oui.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

435 Il me semble qu'il doit y avoir, avec un peu d'imagination, le moyen de trouver quelque chose qui est plus léger comme intervention.

LE PRÉSIDENT :

440 Parfait.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

445 Mais ça, je me sentais mal à l'aise de vous en dire plus, là, sauf d'utiliser des termes comme ça.

LE PRÉSIDENT :

450 Ça va.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Structure plus légère qu'une intervention disons massive et lourde.

455 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va. Du côté du bruit, vous avez une intervention générale, du côté du bruit, en disant: on doit faire tout ce qu'on peut faire.

460 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Oui.

465 **LE PRÉSIDENT :**

Et par ailleurs, vous soulevez un impact qui, lui, vous le percevez comme impondérable, à savoir celui du viaduc lui-même.

470 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Voilà, c'est ça, oui.

475 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

480 Cela m'inquiète beaucoup, parce que je ne vois pas comment on peut mitiger le bruit, s'il y a des bretelles de raccordement. Je pense que ça, ça empêche qu'on mette des murs ou qu'on puisse trouver des façons, là, de protéger contre le bruit. Mais est-ce qu'il n'y a pas, est-ce qu'il n'existe pas, parmi les spécialistes des viaducs, des idées, il doit y avoir des modèles d'atténuation du bruit ou est-ce que c'est complètement impossible? Ce que je vous demande juste...

485 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

490 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

... au fond, c'est recommander que tout soit fait à votre satisfaction pour démontrer qu'autant que faire se peut, il y a eu des mesures mises en place pour que le bruit qui va émaner du viaduc soit minimiser. Parce que je m'imagine que ce bruit-là va être évidemment très, très considérable. Je pense que 62 décibels, je ne sais pas, j'ai vu ça dans... ce qui est à peu près à la limite de ce qui est toléré, je crois...

495 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

500 **M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :**

Alors, pourquoi est-ce qu'on s'en va dans ça?

LE PRÉSIDENT :

Oui, naturellement les considérations que le promoteur a sur le bruit, c'est que ça diminue avec le carré de la distance, alors comme il n'y a personne qui est proche de ça, déjà...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui, oui. Mais allez marcher près de où le viaduc va se trouver, là, et si vous vivez disons près de rue Brodeur, en montant vers la promenade du Lac des Fées ou en descendant nord-sud, vous allez voir, il me semble que le bruit va se répandre sur au moins un demi-kilomètre.

Et ça, ça fait bien du monde, là, il n'y a pas rien que des arbres de ce côté-là, il y a aussi des gens qui habitent disons le côté est de la promenade du Lac des Fées.

LE PRÉSIDENT :

Alors, ça va?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Peut-être une autre question par rapport au bruit. Si, par exemple, on penserait à un boulevard disons que la vitesse serait réduite...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... peut-être avec une géométrie différente, est-ce qu'à ce moment-là, vous pensez que ça pourrait être une solution pour réduire le bruit?

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui, sûrement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc qu'il y ait, à ce moment-là, des mesures de...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... d'atténuation?

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Tout à fait, vous avez tout à fait raison. Saint-Raymond, qui va vers le chemin de la Montagne, la vitesse maximum est de 80 kilomètres, les gens circulent à 100; ça fait bien, bien du bruit. S'ils circulaient à 50 kilomètres, c'est sûr que ce serait beaucoup mieux. Je pense que le promoteur parlait de 80 kilomètres à travers le parc?

LE PRÉSIDENT :

Le promoteur parle de 90 kilomètres à travers le parc.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, actuellement, oui.

LE PRÉSIDENT :

Mais la Capitale nationale veut 70.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Oui, et moi, je le mettrais à 60, comme la promenade du Lac des Fées...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

... parce qu'on sait qu'il y a 20 kilomètres de plus à l'heure qui est toléré.

LE PRÉSIDENT :

C'est rare que les gens trichent par en dessous!

590

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

C'est plutôt rare!

595

LE PRÉSIDENT :

Ils sont plus...

600

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Et quand ils le font, on les klaxonne.

605

LE PRÉSIDENT :

Oui, c'est vrai! Juste une petite question complémentaire au bruit. Vous ne vous exprimez pas sur la présence du camionnage.

610

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

C'est une question tellement délicate, parce que je sais que les gens du quartier s'y opposent beaucoup.

615

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui.

620

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

En même temps, je sais que les gens de Saint-Raymond, disons les gens qui vivent au nord de Saint-Raymond, au quartier...

625

LE PRÉSIDENT :

Ils ne s'y opposent pas moins.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

C'est ça, exactement. Alors, c'est sûr c'est la quadrature du cercle un peu dans ces questions-là.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Mais comme je le disais, j'ai eu l'impression, moi, que les mesures qui ont été prises pour Laramée quant au bruit me semblent assez bonnes, d'après ce que j'ai pu comprendre, là, de ce que le promoteur disait. Mais c'est sûr que les camions qui vont enjambrer le viaduc, qui vont devoir accélérer pour monter un peu, il va se dégager un bruit là tout à fait exceptionnel.

LE PRÉSIDENT :

Parfait.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Alors, ça ne répond pas tout à fait à votre question, mais...

LE PRÉSIDENT :

Non, non, non, mais ça indique...

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

... je vois le dilemme.

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, c'est que vous avez vu la question et vous avez préféré ne pas l'aborder, c'est tout à votre honneur. Alors, merci beaucoup.

M. PAUL-ÉMILE LEBLANC :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

670 Et bonne chance à vous, monsieur. Au revoir.

Monsieur Mario Desbiens.

M. MARIO DESBIENS :

675 Bonjour, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

680 Bonjour, monsieur Desbiens.

M. MARIO DESBIENS :

685 Madame la commissaire, monsieur le commissaire.

LE PRÉSIDENT :

Alors, vous nous avez fait parvenir un mémoire, je pense qu'on vous verra deux fois...

690 **M. MARIO DESBIENS :**

Tardivement.

LE PRÉSIDENT :

695 ... aujourd'hui?

M. MARIO DESBIENS :

700 Oui, un peu plus tard...

LE PRÉSIDENT :

705 Oui, bon. Alors, là vous venez maintenant en votre nom, oui. Ce soir...

M. MARIO DESBIENS :

Exact.

710 **LE PRÉSIDENT :**

... vous venez au nom d'une organisation. Vous nous avez fait parvenir un mémoire écrit. On dispose d'à peu près 25 minutes ensemble, là, pour discuter de cela. Je vous invite à faire un bref résumé de votre document, qui est fort substantiel et assez technique, d'ailleurs.

Si vous pouvez nous dire l'essentiel des orientations et ce que vous dites par rapport à la décision ou aux choses qui devraient être faites, puis après ça, on pourrait échanger un petit peu, si vous permettez.

M. MARIO DESBIENS :

Oui, d'accord. Alors, quand vous dites qu'on a 25 minutes, juste premièrement, là, pour la question de temps.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. MARIO DESBIENS :

Ça inclut présentation, questions?

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

M. MARIO DESBIENS :

Bon, O.K. Le document aussi, je vous l'ai remis tardivement, alors je vous prie d'accepter mes excuses à cet égard.

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, on vit avec ça, là, alors ne vous en faites pas pour ça.

M. MARIO DESBIENS :

Avez-vous eu le temps de le lire?

LE PRÉSIDENT :

Oui, nous l'avons lu.

755

M. MARIO DESBIENS :

Donc, ce que je vais faire, ce que j'aimerais faire, c'est profiter du temps qui m'est accordé pour ajouter des choses que je n'ai pas eu le temps d'écrire et ensuite, si vous voulez...

760

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

765

M. MARIO DESBIENS :

... poser des questions, soit sur le document ou sur ce que...

LE PRÉSIDENT :

770

Ça va.

M. MARIO DESBIENS :

... j'aurai ajouté, ça...

775

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

780

M. MARIO DESBIENS :

Alors, bon. Premièrement, j'aimerais souligner, là, je vais commencer par le bruit pour préciser des choses que j'ai oubliées...

785

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. MARIO DESBIENS :

790

... dans le rapport ou des choses que j'ai oublié de mentionner.

On sait que dans le DT4, page 52, je pense que c'était madame Laberge, on mentionnait que les écrans sont efficaces jusqu'à 150 mètres. Donc, il ne faut pas oublier qu'il y aura des impacts de bruit au-delà de 150 mètres, qui vont toucher, bien sûr, ce qu'on appelle le bruit de fond, le bruit de fond au centre-ville, le bruit de fond citadin qui, certes, augmentera.

Maintenant, j'aimerais aussi souligner, dans mon rapport, j'avais fait une hypothèse de développement en prenant en considération les chiffres de la Ville de Hull qui donnait, donc, des chiffres beaucoup plus élevés.

Je n'ai pas eu le temps de vous mettre les calculs, mais le promoteur, lui, accorde 50 % de l'augmentation à la ligne écran du chemin de la Montagne à McConnellXLaramée, ce qui donne un total, par rapport à l'augmentation à la ligne écran pour McConnellXLaramée, de 17 % jusqu'en 2011, de la circulation. L'augmentation, c'est 17 % de ce qui arrive à la ligne écran va être à McConnellXLaramée.

Dans mon hypothèse, j'ai pris la ligne écran, je lui ai accordé 36 %. Mon augmentation était beaucoup plus élevée que celle du promoteur, mais vu que c'est 36 % de 79, ça me donnait une augmentation de 28 % à McConnellXLaramée comparativement à 17 % pour le promoteur, avec ses pronostics. D'accord?

Donc, même si ça peut paraître, il faut les rapporter aux proportions que le promoteur, lui, a données, parce qu'il sait que probablement ça va induire un développement, tout le monde est d'accord là-dessus.

Maintenant, toujours pour le bruit, j'aimerais ajouter qu'il me semble, j'ai bien l'impression que lorsqu'on a parlé du bruit, on a dit qu'on ne considérait pas le bruit actuel parce qu'il serait remplacé par la future route. Bien qu'il resterait du bruit, monsieur Yockell a mentionné que le trafic diminuerait du quadruple, donc on passerait de 4000 à 1000 véhicules sur le Laramée actuel. Ce qui veut dire qu'il resterait quand même 1000 véhicules, mais vu qu'on diminue de quatre fois, ça fait une diminution de 6 dB sur Laramée actuel.

J'ai fait des calculs, je vous les donne rapidement, pas dans le détail, mais ce qu'on considère, c'est que lorsqu'on a un écart, par exemple, de 4 dB, il faut rajouter une pondération de 1.5 dB au chiffre le plus haut. Lorsqu'on a un écart de 5 dB, il faut rajouter 1.2.

Donc, ça aussi, c'est des dB qu'il faudrait mettre dans la balance, puis calculer maintenant. J'ai fait mes calculs, puis ça arrive à ce moment-là, lorsqu'on additionne le futur LaraméeXMcConnell et Laramée tel qu'il sera, dans deux points ça augmente par rapport à la situation actuelle, il y en a un qui augmente de 0.2, puis l'autre qui augmente de 0.2, ça c'est avec les chiffres du promoteur.

Mais avec les chiffres que moi je vous ai donnés, bien là, ça va augmenter plus aussi; bien que l'écart va s'agrandir, reste que ça va augmenter quand même. Donc, avec les chiffres,

j'ai les chiffres plus précis, donc avec... si on inclut Laramée actuel comme producteur de bruit, ça donne une diminution de moins 1.2 dB à plus 1.5 dB par rapport à aujourd'hui.

Donc, il faut prendre en considération, parce que ça va même augmenter le bruit sur Laramée par rapport aux chiffres qu'on a qui, à mon avis, son sous-évalués, comme je vous l'ai souligné. Et si on prend les projections que moi j'ai faites, et bien, on passe de 0.8 à 2.8 d'augmentation sur Laramée qui, déjà, est tout près d'excéder, selon les chiffres du promoteur, la politique actuelle du ministère des Transports du Québec qui est à 65 dB; à partir de 65 dB, il faut qu'ils interviennent.

J'en profite tout de suite pour dire justement que les gens sur Saint-Raymond peuvent, en fonction de la politique actuelle du ministère, demander auprès de la Ville de Hull une intervention sur Saint-Raymond, une intervention, bien sûr, qui nécessite... qui sera majeure, mais qui doit être effectuée. Et je me demande aussi par... si ce n'est pas la nouvelle politique qui presse, je ne sais pas qu'est-ce qui presse, mais peut-être que ça leur permettrait d'éviter d'intervenir sur Saint-Raymond s'ils permettent la camionnage sur Laramée.

LE PRÉSIDENT :

À ma connaissance, dans l'audience, dans les échanges qu'on a eus, le Ministère nous avait annoncé sa volonté d'intervenir sur Saint-Raymond maintenant et il y a des processus en cours, si j'avais bien compris.

M. MARIO DESBIENS :

Oui, bon moi, dans ce que j'ai lu du verbatim, là, j'ai les verbatims au complet, je n'ai pas souvenir de ça X et on pourra en rediscuter X mais j'ai plutôt souvenir qu'ils disaient qu'ils étaient intervenus sur Saint-Raymond avec certaines interventions, trois jusqu'à maintenant, avec la Ville, refaire les carrefours, etc., et qu'il y avait beaucoup de difficulté parce que ça impliquerait des coûts majeurs et ils entrevoyaient des impacts majeurs, probablement en termes d'expropriation.

Mais là, si on n'envoie pas le bon coût des routes, on va faire des routes, puis on va... on ne paye pas les conséquences, qui paye les conséquences? Au fond de ça, il y a une question éthique et d'équité, là...

LE PRÉSIDENT :

Bien sûr.

M. MARIO DESBIENS :

... et je pense que c'est la question de fond d'ailleurs.

880 Bon. On a dit, juste pour ramener des petits points, on a mentionné... pouvez-vous me dire lorsqu'il me restera 15 minutes, si ça ne vous dérange pas, ou 5 minutes, ça...

LE PRÉSIDENT :

885 Oui, oui, ça va.

M. MARIO DESBIENS :

Je ne veux pas...

890 **LE PRÉSIDENT :**

Il n'y a pas...

895 **M. MARIO DESBIENS :**

On a mentionné que les camions... vous savez, j'avais posé cette question, combien ça pouvait donner comme dB, les camions, bon j'ai vu qu'on a eu une réponse dans le DQ3.1, ça donne un écart de 3 dB en moyenne, sans les mesures d'atténuation, mais dans le verbatim, on savait que c'est peut-être 2 dB, ça, ça doit être dû aux mesures d'atténuation.

Monsieur Yockell a mentionné que 15 à 20 %, si on passait, parce que monsieur Roberge avait posé la question, si on passe à 60 %, mais il a mentionné que 15 à 20 % de plus, ça ne faisait pas une grosse différence. Mais là, il faut faire très attention quand on parle en termes de bruit, parce que, par exemple, madame Légaré nous a dit que l'Organisation mondiale...

Est-ce que je vais trop vite? Non, O.K., ça va. Madame Légaré nous a dit que...

910 **LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez ralentir un peu.

M. MARIO DESBIENS :

Oui, certainement, je vais aller moins vite. C'est le temps, j'ai tellement de choses à vous dire, que voulez-vous!

LE PRÉSIDENT :

C'est correct.

M. MARIO DESBIENS :

925 Madame Légaré nous a mentionné que X c'était le DT7, page 114 X que l'Organisation mondiale de la Santé recommande, au niveau nocturne, 45 dB dehors ou 30 dB dans la chambre à coucher, pour assurer une bonne nuit de sommeil, en évitant les pointes de plus de 45 dB à l'intérieur de la chambre à coucher, pour éviter les réveils.

930 Monsieur Yockell nous a dit que... bon, deux choses, un, il nous a mentionné en DT7, page 22, donc si on mesure, par exemple, si on calculait au niveau de la fenêtre X excusez-moi X ça veut dire qu'à l'intérieur, on serait de l'ordre de 43, fenêtres ouvertes.

935 Donc, on a quand même une diminution de bruit et on n'aura pas 55 la nuit avec la réduction des dB de circulation. Bien sûr, on parle en termes de niveau équivalent. Mais là, l'Organisation mondiale de la Santé ne parle pas en termes de niveau équivalent, elle parle en termes de pointe de bruit. Je vous ai mis, en annexe de mon document, une analyse là-dessus.

940 Dans les chiffres que le promoteur nous a remis, bien qu'ils ne soient pas d'une fiabilité absolue, puisque, et ça on en convient clairement, que c'est une répartition à l'heure et que le modèle ne permet pas ça, puisque le modèle est basé sur l'heure de pointe qui, elle-même, est répartie aux diverses heures, donc on n'a pas une analyse détaillée de la circulation, on a une analyse détaillée de l'heure de pointe et de la période de pointe.

945 La période de pointe, j'ai repensé à ça, ça correspond à 35 % le matin, 35 % l'après-midi, ça fait 70 % de la circulation. Alors le reste, c'est pour ça qu'ils fonctionnent probablement juste en fonction de la période de pointe et aussi parce que le Ministère, son mandat, ce n'est pas un... mais heureusement, ce n'est pas le mandat du ministre de l'Environnement. Le mandat du Ministère, c'est de fournir des services de transport aux personnes, transport de
950 personnes et marchandises.

Donc, ils ont une demande, ils répondent à la demande. De ce point de vue-là... donc, je poursuis, parce que je ne veux pas trop improviser, je reviendrai là-dessus tout à l'heure.

955 Dans le feuillet qu'ils nous ont remis, DQ2.1, page 21, bien, vous pourrez remarquer qu'à certains endroits, on excède le 55 dB la nuit. Bien, si on considère que 1 h... non, 1 h, ils sont tout près de 55, mais à 7 h le matin, est-ce qu'on est encore... à 6 h le matin, est-ce que c'est encore la nuit? Ça dépend, si on est en hiver peut-être, 56, 55, 58, toujours avec 40 % de camions, giratoires, bien sûr, et à 23 h puis 24 h aussi on excède le 55 dB.

960 Monsieur Yockell nous a mentionné qu'un camion à 15 mètres, ça c'est dans le DT7 page 24, ça produit environ 75 dB au passage. Donc ça, c'est la pointe, ça diminue rapidement. Par contre, a-t-il ajouté, on l'entend venir puis repartir. Donc, c'est l'arrivée du son et son départ.

965 Donc, on voit que le camion a un impact important, et il a même souligné, il dit: quand on entre les camions, on voit tout de suite le niveau équivalent changer. Bien, oui, c'est sûr,

parce qu'un camion ça correspond à peu près à 6 voitures en termes d'impact; donc quand on augmente les camions, tout de suite le niveau équivalent change.

970

Le niveau équivalent change, mais le niveau réel, lui -- la réalité, elle n'est pas équivalente. Si on fait juste des moyennes, bien ici, il va y avoir trente-trois personnes et quart, une personne aura deux automobiles et demie, puis un enfant et deux tiers, puis une tondeuse et cinq huitièmes.

975

Donc, la réalité, ce n'est pas des moyennes. La moyenne, c'est pour la calculer, c'est pour la mesurer, c'est la meilleure façon qu'on a de l'aborder, mais reste que ce n'est pas la moyenne qui détermine la réalité, là.

980

Et on nous a mentionné aussi que dans le DT-3, qu'il y aurait 74 camions de nuit. Donc, 74 camions de nuit qui vont pouvoir générer à 15 mètres, 75 dB. Bon, sans les mesures d'atténuation, on est peut-être à 60 dB, on va arriver facilement à 50 et probablement plus aux fenêtres. L'été, les gens, lorsqu'il fait chaud X et il fait particulièrement chaud ici, dans la région, et c'est humide parce que c'est un peu un effet de cuve X donc, ils vont ouvrir leurs fenêtres, ils vont avoir ce bruit-là, ça va finir par les affecter. Ça peut affecter l'apprentissage des enfants, il y a une multitude de... ça peut affecter de beaucoup de façons.

985

Bon, voilà. Ça, c'était pour la question du bruit, des choses que je voulais ajouter.

990

Maintenant, toujours par rapport au scénario que je vous ai proposé, peut-être qu'il vous semble fort un peu en termes de développement, mais si on lit dans le DT1, monsieur Laflamme nous disait que le Plan de transport mentionnait que la région va se développer considérablement.

995

Monsieur Morin a mentionné que lui avait rencontré les gens de la Ville de Hull, ils voyaient des projets dans ce secteur-là. On prévoit cinq écoles primaires, une école secondaire dans le secteur du Plateau, donc on ne construira pas des écoles, là, juste pour le plaisir de les chauffer, des écoles vides.

1000

Monsieur Morrissette a mentionné qu'on prévoyait, dans les six-sept prochaines années, une augmentation de 15 à 20 000, ce qui fut aussi confirmé par monsieur Laflamme dans le DT6 page 8, qu'on avait une croissance de 22 000 au cours des dix prochaines années.

1005

Donc, il disait que c'était près de 2 % par année. Je pense que dans leur... ils prévoient une croissance de près de 2 %, mais ils attribuent 1.51 dans les calculs. C'est pour ça qu'ils arrivent à 17, je pense, sur 11 ans, en tout cas, ils n'arrivent pas à 2 % près par année.

1010

Monsieur Roy, de la Ville de Hull, nous a mentionné dans le DT3, page 77, qu'on pourrait facilement doubler ou tripler la population au sud du chemin Pink dans les années à venir.

Puis, bon, on sait aussi que... bon, on sait qu'il va y avoir du développement, il y a un potentiel de développement, il y a un potentiel commercial, on pourra y revenir tout à l'heure, et on sait aussi que ce développement, où est-ce qu'il va, il s'en va, selon monsieur Laflamme, dans... je crois que c'était monsieur Laflamme, mais je ne suis pas certain, je n'ai pas pu vérifier dans le DT3 en page 73, on dit que la circulation part d'Aylmer, 50 %, se déverse à Hull puis tout près de 50 % à Ottawa.

Bien, oui, ils viennent tout au centre-ville de Hull et d'Ottawa. Pourquoi? C'est parce que la situation géographique, si on la regarde là, si on fait abstraction de la rivière, on est collé, le centre-ville. Ou enlevez-la, la rivière, puis vous allez coller ça, vous êtes collés sur le centre-ville d'Ottawa, vous êtes collés sur le Parlement, vous êtes à un jet de pierre du Parlement lorsqu'on est au Musée des civilisations. C'est les ponts. Enlevez les ponts, vous êtes... enlevez ça, vous êtes dans le centre-ville d'Ottawa, avec une région qui a à peu près 1.5 million d'habitants.

Il ne faut pas s'attendre à arriver en ville en 15 minutes! Même les abeilles, lorsqu'elles arrivent dans une ruche, elles ralentissent. Elles vont beaucoup plus vite une fois, mais quand ça arrive, * zzzzzz +, elles ralentissent, parce qu'il y a plus de circulation. Ça ne peut pas faire autrement, c'est impossible que ça fasse... que ce soit autrement que cela.

Alors, je vous défie de trouver, du côté d'Ottawa, des maisons sises sur des terrains de 1 acre carré, à 15 minutes du Parlement, en voiture. Vous pouvez en trouver à Aylmer. Puis qui avaient des systèmes d'épuration, des fosses septiques.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. MARIO DESBIENS :

1045 Là, c'est correct que les gens puissent faire ça, mais il faut qu'ils en paient le coût. Il ne faut pas qu'on subventionne ça par la dégradation des centres-villes. Mais ça aussi, il y a la question derrière: qui paye pour, quoi? Est-ce que chacun paie sa juste part? Vous n'en trouverez pas des maisons, des maisons comme ça à Ottawa. C'est impossible.

1050 Bon, pour ça, je vais passer. Bon, je vous soulignerai qu'on n'a pas fait d'analyse en termes d'impact sur le centre-ville. J'avais posé cette question-là, on n'a pas fait d'analyse en termes d'impact sur le centre-ville, c'est sûr qu'il va y avoir plus de circulation. On le sait qu'en 2011, il va y avoir plus de circulation.

1055 Elles vont aller où, ces autos-là? Bien, elles vont aller au centre-ville! Au centre-ville, on va demander quoi? Bien, du stationnement. On va demander des accès plus rapide. Elles vont circuler en ville: le bruit de fond, il va tu augmenter ou il n'augmentera pas? Bien, oui, il va augmenter. Puis il va augmenter dans toutes les petites rues.

1060 Je vous suggère aussi d'aller voir du côté du marché à Ottawa qu'est-ce qu'ils ont fait pour régler ce problème-là. Ils les ont toutes fermées, les petites rues. Les gens arrivaient sur King-Edward, là il faut se rendre sur des rue plus principales.

1065 Alors, quand on fera ici au centre-ville, puis tout ça, elles vont aller où, les voitures? Ou sinon, elles vont circuler tout le temps dans le centre-ville. Bon. C'est correct, on peut le raser, puis faire du building à 12, 15 étages.

1070 C'est pas... ce que je veux souligner ici, c'est qu'il y a des impacts qui sont atténuables, il y en a d'autres qui ne le sont pas. Les gens du centre-ville paieront toujours pour les impacts qui ne sont pas atténuables. Ils vivront avec.

1075 Bon. Là, il y a une question socio-économique qui rentre en jeu, ça c'est à chacun de faire son analyse là-dessus, bien sûr. Parlant au point de vue économique, j'ai mentionné un petit mot tout à l'heure, il y a eu des coupures de journaux que peut-être des gens vous ont remis, on veut faire un centre de développement des technologies dans ce secteur-là, peut-être que des gens vous en ont déjà parlé. C'est bien. Tant mieux, pas d'objection avec ça.

1080 Qu'on envoie le juste coût pour la route et pour les impacts, on n'a pas à subventionner ça. Déjà, la différence est énorme à l'acre, c'est 275 000 \$ à Ottawa, puis c'est 50 000 \$ ici.

1080 Si on favorise un faible coût, on envoie un signal de subvention, c'est sûr que les gens vont acheter des terrains plus grands, des bagnoles plus grosses. On l'a vu. D'ailleurs, j'en profite, vous savez, on a vu que, on disait qu'actuellement le prix du pétrole augmente beaucoup, mais ils se sont aperçu que le prix avait diminué et que les gens s'étaient mis à acheter des grosses bagnoles, des gros cylindrés. Ils ont des véhicules X comment est-ce qu'on appelle ça? X des sports utilitaires.

1085

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1090

M. MARIO DESBIENS :

Bon, pour se promener de leur domicile à leur bureau. Bon, bien, c'est pas aux individus de gérer les problèmes collectifs. C'est à la collectivité de gérer ses problèmes collectifs en envoyant les bons signaux aux individus.

1095

J'en avais une bagnole qui polluait au fond! Bien, c'est-à-dire que... * au fond +, non, mais je roulais avec, c'était une vieille voiture, elle me servait en ville. Je voyais la fumée sortir en arrière, je me disais: comment ça se fait que je peux rouler avec cette voiture? Comment ça se fait qu'on ne m'interdit pas de rouler avec cette voiture? Vous comprenez? Mais ce n'est pas moi qui va aller la mettre à la casse, là. Elle m'est utile.

1100

Puis quand je roule avec, je sais bien que ce n'est pas ça qui va changer le sort de la planète, mais quand chacun pense comme ça, c'est sûr, mais on ne peut pas penser autrement en chacun de nous, il faut qu'il y ait des règles pour nous encadrer, sinon... Et c'est de ça dont je veux parler, ici.

1105

Madame Légaré a mentionné que les iniquités sociales, les gens ont l'impression qu'ils subissent un préjudice pour donner un privilège à des gens qui sont mieux nantis, puis que ça, c'était néfaste pour la santé. Dans ce cas-ci, ce n'est pas juste une impression, c'est une réalité, parce que...

1110

Oui. Allez-y.

LE PRÉSIDENT :

1115

Ça va? Il nous reste à peu près 10 minutes, là, essayons de voir. Donc, finalement, profondément la visée de votre intervention, ce n'est pas de redemander une révision des méthodes de calcul, c'est de dire: est-ce que ce genre de projet-là, est-ce que ce sont les bonnes personnes qui en paient le coût et est-ce que ce genre de projet-là, c'est un projet qui est équitable socialement. C'est ça qui est le centre de votre intervention.

1120

M. MARIO DESBIENS :

1125 Actuellement, oui. Actuellement, oui. Dans mon rapport que je vous ai remis, c'est un rapport qui était plutôt technique, si vous voulez...

LE PRÉSIDENT :

1130 Oui, oui, oui.

M. MARIO DESBIENS :

1135 ... alors...

LE PRÉSIDENT :

 Qui met en question les méthodologies...

1140 **M. MARIO DESBIENS :**

 Exact.

LE PRÉSIDENT :

1145 ... utilisées et l'imprécision des modèles...

M. MARIO DESBIENS :

1150 Exact.

LE PRÉSIDENT :

1155 ... qui avaient été...

M. MARIO DESBIENS :

 Donc ça, ça demeure. Ça demeure.

1160 **LE PRÉSIDENT :**

 Et ça, c'est la base de la réflexion, j'allais dire, ou la base scientifique ou technique...

1165 **M. MARIO DESBIENS :**

Exact.

1170 **LE PRÉSIDENT :**

... du début de l'argumentation.

1175 **M. MARIO DESBIENS :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1180 La visée de l'argumentation, c'est quoi? C'est de dire qu'un tel projet ne doit pas avoir lieu ou que, s'il a lieu, la méthode d'évaluation et de calcul doit se faire d'une autre manière, en fonction d'un autre type de rapport des citoyens entre eux.

M. MARIO DESBIENS :

1185 Oui, c'est plutôt dans ce sens-là, un autre type de rapport des citoyens entre eux. Vous savez, on dit: c'est du pas-dans-ma-cour quand les gens ont dit: *on ne voulait pas l'avoir*. J'avais écrit un petit article que je n'ai pas envoyé, mais le pas-dans-ma-cour, il est où? Il est dans les gens qui sont allés s'installer une belle petite cour en banlieue, tranquilles. Ils ne voulaient pas l'avoir dans leur cour, ils ne l'ont pas dans leur cour.

1190 Essayez d'installer quelque chose en banlieue, vous allez voir les réactions. Et si on voulait faire soit une garderie, je pense, dans un quartier cossu: non, non, il va y avoir 70 voitures qui vont passer! Il y en a 30 000 qui vont passer ici, là.

1195 Alors, il faut faire attention, c'est toujours facile de porter ça sur les autres, puis bon, ne pas vouloir accepter sa juste part là-dedans. Il y a des avantages à être en ville, on est proche de tout, mais il y a des inconvénients à être en banlieue, on est loin de la ville. Mais on ne peut pas avoir les deux puis dire, bon: * Aïe, c'est du pas-dans-ma-cour, ça! + puis quand on n'habite pas là? Non, franchement, là, il faut essayer de changer de peau de temps en temps, ça ne fait pas de tort pour le cerveau.

1200

Donc, de ce point de vue-là, juste quelques petits points sur le suivi, puis peut-être ensuite...

1205

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1210 **M. MARIO DESBIENS :**

... si vous avez des questions.

LE PRÉSIDENT :

1215

Oui.

M. MARIO DESBIENS :

1220

Bon, puis je vais enchaîner, justement, parce que j'arrive à ma conclusion par rapport à ce que vous disiez, c'est quoi par rapport au projet. Je ne le sais pas encore c'est quoi ma position par rapport au projet. Mais on sait que s'il y a des corrections de bruit qui doivent être rapportées, ça va impliquer une hauteur, augmenter la hauteur des murs. Ça, c'était dans, je ne me rappelle plus, c'était dans le DT-3, je pense, en page 66.

1225

En page 68, le ministère des Transports nous a mentionné qu'on est rendu à la limite de l'acceptable en termes de projet et avec des mesures d'impact, des mitigations dans le secteur; on est à la limite, là. Donc, on ne peut pas faire plus.

1230

Je vous suggérerais que, par rapport aux suggestions, l'étude du climat sonore, ça devrait être beaucoup plus loin qu'en 2011, ça devrait être aussi en 2022, même la politique de bruit nous dit qu'on doit s'en tenir à peu près 55 dB d'impact dans les nouvelles routes. Le Ministère excède sa propre politique.

1235

Il dit: dans la mesure du possible. Est-ce que c'est possible d'être à 55 dB sur McConnell/Laramée? Oui, c'est possible. Il suffit de voir les solutions, mais oui, c'est possible. Mais ça implique nécessairement qu'à ce moment-là, si les gens sur Taché, eux, demandent à la Ville des interventions, parce que je pense qu'il faut que ça passe par la Ville, il faut que ça vienne de la Ville, et là-dessus, ils auront notre appui de notre association, ça je n'ai pas de doute là-dessus, ils auront l'appui de tous les gens de la ville. Tout le monde en ville trouve que c'est épouvantable ce qu'il y a X j'ai dit Taché, mais je m'excuse, je voulais dire Saint-Raymond X sur Saint-Raymond.

1240

1245

Ce n'était pas supposé être pour une longue période, puis là ça dure, ça dure. Donc, il faudrait aussi mettre un chiffre, là, comme monsieur Mailhot l'a suggéré. Je ne sais pas s'ils veulent un chiffre, mais s'ils en veulent un, on va leur en mettre un. Bien, il faudrait en mettre un, un chiffre.

1250

Aussi, il faudrait que les gens soient rassurés quant à la possibilité d'augmenter ça si, en 2022, il y a beaucoup plus de trafic là. On sait que, on nous a dit que ce ne serait peut-être pas nécessaire qu'il y ait un décret parce que c'est dans la même emprise. Ce ne serait pas nécessaire qu'il y ait des audiences, une analyse d'impact.

1255

Oui, voilà. C'est l'essentiel de ce que j'avais à vous dire, oui.

LE PRÉSIDENT :

J'ai été distrait parce qu'il y a quelqu'un qui est entré derrière vous et...

1260

M. MARIO DESBIENS :

Oui, ce n'est pas grave...

LE PRÉSIDENT :

1265

C'est bien.

M. MARIO DESBIENS :

1270

... pour le suivi, ce que je mentionnais pour le suivi...

LE PRÉSIDENT :

Oui?

1275

M. MARIO DESBIENS :

1280

... c'est que je pense que si jamais, bon, ce projet doit avoir lieu, il me semble qu'au point de vue idéologique, au point de vue de mentalité aussi, on verra bien, là, mais ça, c'est des choses qui ne se changent pas comme ça rapidement.

LE PRÉSIDENT :

Non, non.

1285

M. MARIO DESBIENS :

1290

Mais on en revient à la question, voyez-vous, dans 11 ans, dans 20 ans au plus tard, on en revient à la question qu'avait posée monsieur Gow au début.

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1295 **M. MARIO DESBIENS :**

Eux autres, ils gèrent le trafic aux heures de pointe. On fait des routes pour les heures de pointe, puis les impacts, bien là, ils sont là...

1300 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, puis la question que vous posez, c'est une question qu'on a constamment dans ce qu'on appelle des études économiques et non pas des études financières, c'est-à-dire quel est le coût d'une intervention pour l'ensemble de la société et comment ce coût-là est réparti à travers ceux qui en vivent les principaux bénéfices et ceux qui en subissent les inconvénients.

1305

M. MARIO DESBIENS :

Exactement, et dans ce cas-ci, ce n'est pas les mêmes.

1310

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

1315 **M. MARIO DESBIENS :**

Puis je voulais juste ajouter ou souligner par rapport à ça que même s'il n'y a pas d'augmentation du niveau de dB par rapport au Laramée actuel, là, supposons qu'ils réussissent à le faire à 55, là, ou... parce qu'on n'est même pas sûr que ce soit ça. Ça là-dessus, là, je ne recule, je n'amène aucun bémol, aucun, rien de ce que j'ai mentionné et je pense qu'on n'a pas... les données, on n'a pas de fiabilité sur les données pour Laramée actuelle, on ne sait pas comment est-ce qu'elles ont été prises.

1320

Dans le DQ2.1, ils nous répondent, c'est des données qui ont été faites manuelles, puis par des experts, puis il ne faudrait pas soulever des doutes là-dessus. Dans la première série de réponses qu'ils vous ont envoyées, je n'avais pas vu ça. C'est incroyable! *Il ne faudrait pas soulever des doutes, là-dessus.+ C'est ça, on ne peut pas douter de ses propres... Bon, c'est bon. Si vous avez...

1330

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

1335 **M. MARIO DESBIENS :**

Ma question...

LE PRÉSIDENT :

1340

Une question? Oui. Mes collègues veulent parler. C'est correct. Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1345

Est-ce que vous vous êtes penché, dans vos calculs, sur la question des risques d'accident, des risques potentiels d'accident, sur les taux?

M. MARIO DESBIENS :

1350

Je n'ai pas examiné cet aspect-là du tout.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1355

Puis pour la question des débits journaliers, tantôt vous disiez que 70 % des débits de pointe correspondrait aux débits journaliers, c'est ça que j'ai cru comprendre?

M. MARIO DESBIENS :

1360

Non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Expliquez-moi un petit peu.

1365

M. MARIO DESBIENS :

1370

Ce que j'ai mentionné tout à l'heure, c'est qu'après avoir fait les calculs puis tout ça, j'examinais, je disais, bon, ça me revenait en tête ces chiffres-là, puis tout ça, et là j'ai vu que l'heure de pointe du matin, ce que j'avais écrit, j'avais écrit dans le rapport: l'heure de pointe du... pas l'heure de pointe, mais la période de pointe, les 3 heures de pointe, dans une direction, ça correspond à 35 % du trafic. C'est vrai que c'est dans une direction, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1375

Parce que dans l'étude...

M. MARIO DESBIENS :

Oui.

1380

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... ils parlent à un moment donné de 20 %. Ils disent, en fait, que le total des débits des deux périodes de pointe correspond habituellement à 20 % durant les jours ouvrables...

1385

M. MARIO DESBIENS :

Oui.

1390

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... et que les fins de semaine, c'est 70 % de ce débit ouvrable, c'est-à-dire que c'est...

M. MARIO DESBIENS :

1395

Oui, je me suis trompé tantôt, vous avez raison. Je constate maintenant que j'ai fait une erreur dans le sens où j'avais oublié que c'est 35 %, mais dans une direction; le soir, bien, c'est à peu près la même chose dans l'autre direction, à la période de pointe. Vous, vous dites *l'heure de pointe* ou *la période*?

1400

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Normalement, en terme général, dans l'étude d'impact, ce qu'on dit, c'est que le total des débits des deux périodes de pointe...

1405

M. MARIO DESBIENS :

Oui.

1410

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... correspond habituellement autour de 20 % du débit de la journée.

1415

M. MARIO DESBIENS :

Ah, oui? Ah, bon! Je n'avais pas vu cette information-là.

1420

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Si jamais vous voulez, c'est dans le document 8.6.

1425

M. MARIO DESBIENS :

O.K.

1430

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Il y a un tableau là où on traite des accidents et, à partir de ces taux-là, on fait un calcul théorique du nombre d'accidents qu'il pourrait y avoir au carrefour...

1435

M. MARIO DESBIENS :

O.K.

1440

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... Saint-Joseph. Mais ça, ce n'est pas un élément que vous avez traité, là, la partie accidents.

1445

M. MARIO DESBIENS :

Non, ce n'est pas un élément que j'ai traité. Moi, je suis arrivé au chiffre d'à peu près 7 %, comme vous avez vu, par un drôle de calcul...

1450

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui.

1455

M. MARIO DESBIENS :

... qui peut-être peut paraître étrange, mais qui me semble, lorsqu'on le fait, ça donne à peu près ça. Ils pourront vous le confirmer ou pas, c'est peut-être pas ça, là, mais j'ai 7 %, l'heure de pointe du matin correspond à peu près à 7 %. C'est parce que c'est comme ça que c'est réparti, quand ils nous donnent un nombre de véhicules à l'heure de pointe du matin, j'ai remarqué que ça donne 7 % du DJMA.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1460 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

1465 On ne sait pas lequel est lequel, mais...

M. MARIO DESBIENS :

Oui, mais le DJMA est projeté.

1470 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

M. MARIO DESBIENS :

1475 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1480 Est projeté à partir...

M. MARIO DESBIENS :

1485 À partir...

LE PRÉSIDENT :

... d'une analyse de l'heure de pointe.

1490 **M. MARIO DESBIENS :**

... de l'heure de pointe.

LE PRÉSIDENT :

1495 C'est ça.

M. MARIO DESBIENS :

Donc, les deux heures de pointe donneraient 14, 15 %.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

M. MARIO DESBIENS :

Bon, on est peut-être pas loin du 20 %, là.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

Madame.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

J'aimerais revenir sur les niveaux sonores.

M. MARIO DESBIENS :

Oui.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

Vous avez parlé de l'OMS dans votre mémoire. J'aimerais savoir, selon vous, à quelle recommandation il faudrait s'en tenir pour avoir des niveaux sonores acceptables, soit suivant l'OMS, le ministère de l'Environnement et le ministère des Transports.

M. MARIO DESBIENS :

C'est bien difficile répondre, pour moi de répondre à cette question-là. On fait des normes, il y a différents organismes. Le ministère des Transports fait des normes, j'ai l'impression, en fonction de sa capacité d'atteindre les normes. Il calcule en 24 heures, parce qu'ils nous l'ont dit que c'était très compliqué de faire des calculs autrement. Puis au bout du compte, le 24 heures, c'est un bon indice, un indice moyen, mais ça ne donne pas nécessairement la réalité.

Dans l'Organisation mondiale de la Santé, dans ce que madame Légaré avait mentionné, c'est que les pointes à l'intérieur de la maison qui excèdent 45, ça peut être un problème. Moi, je suis particulièrement peut-être attentif au bruit sans... parce que j'habite en

ville et je vois c'est quoi le bruit, je l'entends. Je l'entends continuellement, puis là, on en reparlera pour les camions.

Et dernièrement, j'étais dans un local comme ça, là, mais qui avait un système de ventilation, on a perdu l'électricité. Puis je parlais, j'étais en classe, donc je parlais, puis on a perdu l'électricité, ça s'est éteint. Les lumières sont revenues tout de suite, mais oups! il n'y avait plus ce bruit de fond qui, je ne sais pas si même à la limite on a pu mesurer si ça ne peut pas affecter légèrement les individus.

Donc, le moins, c'est le mieux; mais le mieux des fois est l'ennemi du bien. Alors, est-ce qu'on va faire... il y a des choses qu'on ne peut pas faire, parce qu'à ce moment-là, si c'était parfait en ville, là, on aurait des effets contraires. C'est que les gens qui habiteraient en ville, évidemment, ils auraient le fric pour le faire, là, vous comprenez, puis ils auraient des grosses cabanes, puis tout le monde serait en banlieue, puis les pauvres seraient très très loin, puis ils ne pourraient pas se rendre aux services.

Donc, des fois le développement naturel des choses fait bien les choses, mais il faut quand même, cette nature, l'organiser, l'agencer. Et c'est de ce point de vue-là, moi, que je parlais par rapport au bruit, de faire attention, parce qu'il y aura des impacts, puis on a déjà beaucoup de voies de circulation, puis c'est constant.

LE PRÉSIDENT :

Ça va? Merci, monsieur Desbiens.

M. MARIO DESBIENS :

C'est moi qui vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Alors, avant d'appeler la prochaine personne, j'ai vu rentrer neuf petits amis et si je veux qu'on puisse continuer l'audience sans trop de difficulté, à leur âge, on est mieux de procéder tout de suite à une démonstration que je pense madame Taschereau veut nous faire. Je vous ai vu arriver avec une cordée d'enfants, j'imagine que ce sont les gens qui sont sous votre garde, de votre garderie?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

C'est bien ça. Il y en a un d'absent aujourd'hui, alors nous sommes huit enfants et deux adultes.

LE PRÉSIDENT :

Huit enfants, deux adultes...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1590 C'est bien ça.

LE PRÉSIDENT :

1595 ... j'imagine que vous comptez dans les adultes!

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Je l'espère.

1600 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien!

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1605 Mais ça dépend à quel moment de la journée!

LE PRÉSIDENT :

1610 C'est correct. Et ils ont quel âge?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Ils ont tous 4 et 5 ans.

1615 **LE PRÉSIDENT :**

4 et 5 ans?

1620 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

C'est bien ça.

1625

LE PRÉSIDENT :

Bon. De mémoire, savez-vous leur nom?

1630

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1635

Oui, et ils s'appellent comment?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Je ne peux pas mentionner leur nom de famille.

1640

LE PRÉSIDENT :

Non, leur prénom.

1645

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

On a Jules...

LE PRÉSIDENT :

1650

Jules.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1655

... David qui est absent, on a Sébastien, Benoît, un autre Benoît. Les filles sont Natacha...

LE PRÉSIDENT :

1660

Oui.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

... Catherine et Fannie.

1665

LE PRÉSIDENT :

Bon!

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

J'espère que je n'en ai pas oublié.

LE PRÉSIDENT :

Vous avez passé!

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

On a le plus vieux, Daniel, et moi-même, Sylvie.

LE PRÉSIDENT :

Bon! Très bien. Alors, écoutez, j'imagine que vous venez nous montrer comment...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

C'est parce que hier soir, quand j'ai passé...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

... à titre de citoyenne, on m'a posé une question par monsieur Dériger, combien de temps ça me prenait à traverser une rue...

LE PRÉSIDENT :

Une rue.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

... avec les enfants.

LE PRÉSIDENT :

1710

C'est bien.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1715

J'ai fait le test aujourd'hui et puis avec un enfant manquant, traversant le boulevard Saint-Joseph, au coin de Saint-Joseph et Saint-Jean-Bosco où on a un 4 stops, j'ai été chanceuse aujourd'hui, les gens m'ont laissée passer tout de suite. Ça nous a pris 27 secondes, dont moi la première et Daniel le dernier.

1720

Alors, du premier au dernier, ça nous a pris 27 secondes, puis on avait docteur Légaré qui nous accompagnait en arrière de nous quand j'ai fait le test. Alors...

LE PRÉSIDENT :

1725

Donc, on a un témoin.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1730

En tout cas, elle était en arrière de nous, si elle a observé ce qu'on faisait, je lui ai mentionné en traversant la route qu'effectivement, c'est ce qu'on faisait. Alors, je suis ici pour ça, pour confirmer, c'est 27 secondes.

LE PRÉSIDENT :

1735

Voulez-vous on va le regarder ensemble? Êtes-vous capable de mettre vos enfants dans votre cordée?

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1740

Je dois les mettre en cordée pour sortir d'ici parce qu'ils ont...

LE PRÉSIDENT :

1745

Non, vous ne sortirez pas d'ici...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1750

... très hâte d'aller jouer au parc.

LE PRÉSIDENT :

... je veux le faire dedans, ici!

1755 **Mme SYLVIE TASCHEREAU :**

Ici? Il n'y a pas de problème.

LE PRÉSIDENT :

1760

Je vais faire la vérification.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1765

C'est bien.

LE PRÉSIDENT :

Amenez-moi-les en ligne, là, jusqu'au petit chose, là. C'est quelle largeur?

1770

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

On pourrait dire disons 8 mètres.

1775

LE PRÉSIDENT :

8 mètres.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1780

En fait, les dimensions que j'ai nommées, c'est approximatif, là, en fait les vraies dimensions, c'est 3,65 mètres par voie. Donc juste pour l'exercice, on a mis 4 mètres comme étant un chiffre approximatif, donc deux voies d'un côté, donc 8 mètres, un terre-plein de 4 mètres et un autre 8 mètres pour traverser l'ensemble de l'artère qui est environ 20 mètres. Donc, c'est un chiffre approximatif, mais c'est juste pour faire l'exercice.

1785

LE PRÉSIDENT :

Assoyez-vous. Écoutez, on a pris 38 secondes, à peu près 40 secondes, pour faire l'ensemble de la traversée quand on en a discuté hier. Évidemment, là, si on était arrêté aux premiers 8 mètres, s'il y avait eu un arrêt au milieu, si on était arrêté au milieu, évidemment on aurait réparti le...

1790

1795

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

C'est à peu près correct en tant que temps puisque ça nous a pris 27 secondes à traverser une lignée double...

1800

LE PRÉSIDENT :

Oui.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1805

... mais par contre, l'arrêt et le départ, arrêt-départ, va prendre quelques secondes de plus.

LE PRÉSIDENT :

1810

Bien sûr, puisque c'est le temps.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1815

Maintenant, je vais allouer le 38 secondes...

LE PRÉSIDENT :

1820

Mais ça vous donne une idée. Pour faire l'idée exacte, il aurait fallu qu'on simule aussi le chose central, d'arrêter, de les accumuler et de...

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1825

Je ne croyais pas faire une démonstration comme ça, je voulais juste répondre à la question...

LE PRÉSIDENT :

Non, mais moi c'était juste que je voulais...

1830

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

... de monsieur Dériger.

1835

LE PRÉSIDENT :

... voir de ma place aussi un peu qu'est-ce que ça donnait, mais ça donne une idée. Évidemment, ce n'est pas un sondage scientifique, c'est juste une démonstration qui permet de voir la complexité de la chose. Pour la démarche scientifique, il faudrait reproduire de manière beaucoup plus rigoureuse les distances, le chronométrage et arrêter au milieu de l'îlot. Mais il y a tout le problème d'arrêter ou de ne pas arrêter, selon qu'on a une hypothèse d'un feu continu ou d'un feu qui amène jusqu'au milieu, qu'il recommence un autre feu.

1840

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1845

Je veux juste dire, si le ministère des Transports a besoin des enfants pour faire la démarche, on se porte volontaires.

LE PRÉSIDENT :

1850

Très bien.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1855

Si les études le méritent.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

1860

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

Merci. Bonne journée.

1865

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

Mme SYLVIE TASCHEREAU :

1870

À ce soir.

LE PRÉSIDENT :

1875

Merci.

Alors, on prend 5 minutes ou 10 minutes de café, puis je reviens avec madame Jeannine Bédard. Merci.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1880

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

1885

Bonjour, madame Bédard.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

1890

Bonjour, monsieur le président. Monsieur le président, je me présente devant vous mais, sincèrement, je me demande ce qu'un petit bout de femme comme moi peut changer, mais j'aurai eu la satisfaction de le dire.

1895

Depuis que les audiences sont commencées, plusieurs personnes... plusieurs, un nombre de personnes m'ont dit: l'expropriation de 72, c'est du passé, puis je regrette, c'est un passé qui est trop pénible pour que des gens comme moi et des personnes que j'ai rencontrées dans des centres d'accueil, là, qui en ont fait partie, peuvent le mettre derrière eux.

1900

Et, une des principales raisons pour laquelle ils ne peuvent pas le mettre derrière eux, c'est qu'après 30 ans, nous sommes encore au même point. Au même, même point.

Ce qui veut dire que nous avons souffert tout ça absolument pour rien et je vous entendais, pas plus tard qu'hier, dire que ce n'est pas pour demain. Ce n'est pas pour demain.

1905

Vous m'avez entendue, lors des dernières audiences, des premières audiences, vous dire que je voulais la voir cette route-là et petit train va loin, là, j'ai bien peur que je ne la verrai pas. Si elle se réalise en tout.

1910

Monsieur le président, je voulais vous dire que lors de cette expropriation-là, on a exproprié sur le boulevard Saint-Joseph, juste face à Laramée, ainsi que sur la rue Laramée, exactement treize commerçants que c'était leur gagne-pain, que certains d'entre eux avaient encore des enfants assez jeunes, fréquentant l'école, et que d'autres, après l'expropriation, qui étaient rendus à, même ceux qui avaient des commerces là en avaient 50, il y en avait qui en avaient 65, n'ont pas pu se relocaliser ailleurs.

1915

Là-dessus, je vous cite une bijouterie, deux pharmacies, deux garages, un restaurant qui était probablement le seul sur le boulevard Saint-Joseph dans ces années-là, cinq magasins d'alimentation et une fleuriste.

1920

Ça a été très, très difficile, monsieur le président, et je ne comprends pas pourquoi les gens s'objectent tellement à cette route-là X moi, je vais l'appeler une autoroute, vous, vous ne pouvez peut-être pas, mais moi je vais l'appeler une autoroute, c'est comme ça qu'on l'a

appelée lorsqu'on nous a expropriés X s'objectent à cette autoroute-là, alors qu'elle était justifiée il y a 30 ans passé.

1925 Le nombre d'automobiles a triplé, peut-être quadruplé. Le nombre de commerces des quartiers a aussi triplé. Nous n'avions pas un centre comme Les Galeries de Hull, dans ces années-là; plusieurs commerces se sont installés. Je dis que cette route-là, elle est justifiable, et avec transport lourd. Parce que moi, si on met le transport lourd de côté, je me pose une question si elle a réellement sa raison d'être.

1930 Nos commerçants ont besoin de recevoir leur marchandise, la route a été conçue pour de l'est à l'ouest, de l'ouest à l'est, mais ça ne finit plus, là, puis je... lorsqu'on a exproprié, on n'a jamais tenu compte de l'âge des gens. On n'a jamais tenu compte que pour ces gens-là, c'était un patrimoine et, pour eux, ils allaient terminer leurs jours là.

1935 Moi, j'ai vu, moi j'ai été expropriée, ma belle-famille a été expropriée et ma famille a été expropriée, ma mère. Ça en fait trois, ça. On n'a rien tenu compte de ça. C'étaient des humains, ça, monsieur, mais aujourd'hui, pour faire objection à cette route-là, on invoque toutes sortes de choses.

1940 Moi aussi, je suis consciente que les arbres dans la Gatineau, ce sont des beaux arbres. Je suis consciente. Mais s'il faut passer, il faut passer! On parle de ci, on parle de ça, ce sont des choses, des choses auxquelles certaines personnes tiennent, mais il ne faut pas oublier ce que certaines personnes ont vécu non plus.

1945 En connaissez-vous ailleurs, au Québec, où on a exproprié et que 30 ans après, rien n'est fait? Vous autre, vous en connaissez peut-être, mais moi, je n'en connais pas.

1950 Et je ne comprends pas qu'on s'y objecte à ce point-là. Je veux bien tenir compte aussi, comme les gens disent, nos personnes handicapées, il faut en tenir compte parce que sur Laramée, vous avez une école et vous avez le Centre La ressource, dont des personnes vont traverser très régulièrement pour aller faire réparer leur chaise roulante, pour aller faire réparer leurs prothèses et tout ça, mais il y a des rumeurs qui circulent que cet organisme-là s'en va au CHVO sur le boulevard Émond, éventuellement. C'était dans les journaux il y a quelque temps.

1955 Pour ce qui est de la clientèle scolaire, j'ai été mère moi aussi, je comprends l'inquiétude des parents, mais je suis convaincue qu'avec la Commission scolaire et la Ville de Hull mettront des brigadiers aux heures des écoles, là, à la rentrée, le midi, le soir, comme ils l'ont fait dans tous les autres endroits qui pourraient être dangereux dans la ville.

1960 On a des brigadiers adultes aux coins, à différents endroits, donc au coin de Gamelin, Moussette, nous avons aussi des corridors de sécurité; que les parents s'assurent que leurs enfants respectent les corridors de sécurité, parce que c'est là que les brigadiers sont, les brigadiers adultes, pour leur permettre de traverser en toute sécurité.

1965

Puis, monsieur le président, il y a tellement... j'ai très mal compris madame des Jardins Taché qui est venue dire qu'il n'y avait plus les problèmes sur le chemin d'Aylmer, qu'il y avait il y a 30 ans passé.

1970 Expliquez-moi comment, alors que la Ville d'Aylmer a tellement grandi, elle a doublé cette ville-là, vous avez le Manoir des Trembles, que les gens, ils ne doivent pas tous emprunter l'axe McConnellXLaraméeXSaint-Raymond, pour certains... puis surtout le Manoir des Trembles, ils sont beaucoup plus près de Taché que de Saint-Raymond.

1975 Vous avez le Plateau de la Capitale, ces gens-là doivent se rendre sur le chemin d'Aylmer. Moi, j'ai une fille qui habite Aylmer, ils viennent de se faire construire une maison et ils y ont sérieusement songé, c'est leur deuxième maison, à cause de la congestion du chemin d'Aylmer. Ils partent à 6 h le matin pour ne pas être dans la congestion du trafic.

1980 Ça fait que comment peut-on dire que ça s'est amélioré à ce point-là, alors que la population a doublé? Elle a doublé, la population qui emprunte le chemin d'Aylmer, c'est pas pour rien qu'ils ont gagné une troisième voie sur le pont Champlain aussi. Puis je ne comprends pas ces... je ne comprends pas ces arguments-là.

1985 Puis il y a une chose, monsieur le président, j'ai toujours eu la philosophie que ce qui n'est pas bon pour moi n'est pas bon pour nos voisins. N'oubliez pas que lorsque ce qui arrive à Saint-Raymond leur est arrivé, on leur a aussi promis: n'oubliez pas, l'axe McConnellXLaramée va se faire et elle va ouvrir, et vous n'aurez plus. Une autre promesse qui ne sera pas tenue si le transport lourd ne passe pas sur Laramée. Ces gens-là vont rester.

1990 L'autre jour, monsieur le président, je vous ai entendu demander à monsieur Bonhomme si des stationnements, s'il y avait du stationnement sur Saint-Raymond et vous avez dit: si vous ne voulez pas me répondre, je me rendrai et j'irai voir moi-même.

1995 Moi, je vous invite. Je sais qu'il est un peu tard pour le faire parce que vous allez certainement quitter la région sous peu, probablement demain matin après un bon déjeuner. Je l'emprunte continuellement, moi, Saint-Raymond, et puis le nombre de camions qui circulent là-dessus... et n'allez pas penser que nous ne sommes pas pénalisés. N'allez pas le penser!

2000 Moi, j'habite au coin de Blaude et Berri, qui est tout de suite derrière l'église Saint-Joseph, au coin. Donc, il est très normal que j'emprunte la rue Berri régulièrement. Et je n'y serai pas, mais vous saurez me dire que, dans quelques années, c'est cette rue-là qui sera expropriée par le que le boulevard Saint-Joseph ne peut plus prendre ce trafic-là.

2005 D'ailleurs, on me l'a dit quand j'ai acheté ma propriété là, ça fait 30 ans de ça, par exemple, là. J'essaie d'accéder à la rue Saint-Raymond, je ne viens pas à bout de sortir à Berri pour accéder à Saint-Raymond. Pourtant, pour moi, c'est une voie très normale si je veux me rendre au côté nord pour aller manger ou pour aller faire peu importe ce que je veux faire...

2010

LE PRÉSIDENT :

Bien, oui.

2015

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2020

... mais on ne peut pas accéder à la rue Saint-Raymond. Et puis accédez à la Saint-Raymond, rendez-vous sur Saint-Raymond soit par Cité des Jeunes ou par... j'ai déjà vu être au coin de Saint-Raymond, moi, avec ma voiture, et me faire demander par après, lorsque j'ai fait une plainte, pourquoi, qu'est-ce que je faisais aux heures de pointe pour quelqu'un qui ne travaillait pas. Je m'en allais souper! On a attendu 17 lumières avant d'être capable d'avoir accès pour tourner à gauche pour la raison que les camions, les mastodontes, comme vous les appelez, sont tellement longs, qu'ils bloquent, ils bloquent le boulevard! Vous ne pouvez pas traverser. Ils sont sur le boulevard Saint-Joseph, puis là, il attendent, là, pour enfiler pour la voie rapide, enfiler pour le boulevard du Casino, pour se rendre sur le boulevard de la Carrière. Je ne sais pas.

2025

2030

C'est toutes ces choses-là que je ne comprends pas et, moi, je dis qu'on doit partager ces inconvénients-là. On vit dans une communauté, on doit les partager les inconvénients et c'est pour ça que... puis, vous savez, je ne suis pas tellement loin, je ne me suis pas tellement éloignée de l'axe McConnell-Laramée, je suis à peine quelques coins là.

Il y avait autre chose que je voulais vous dire, là...

2035

LE PRÉSIDENT :

Bien, vous en avez dit pas mal.

2040

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

Puis il y a une autre chose aussi...

LE PRÉSIDENT :

2045 Oui?

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2050 ... que je n'ai pas appréciée, mais le monsieur, je ne le vois plus dans la salle. Que l'on dise que le quartier Wright est un quartier défavorisé, je ne l'accepte pas et j'aimerais en faire une rectification, parce que je ne crois pas, sincèrement... ce n'est pas, monsieur le président, que j'aurais honte d'habiter un quartier défavorisé si je l'aimais, mon quartier, mais je ne crois pas que le quartier Wright soit défavorisé et je ne suis pas non plus convaincue qu'on ait le consensus des gens, venant des gens qui ont fait des objections.

2055

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

2060 **Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :**

Et une autre chose que j'aimerais à dire, moi...

LE PRÉSIDENT :

2065

Je vous en prie, allez-y.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2070 Moi, quand...

LE PRÉSIDENT :

Non, non, c'est correct.

2075

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2080 Moi, quand j'irai m'installer dans un quartier, monsieur, j'irai voir ses avantages et ses désavantages. On savait, on les connaissait, puis on savait que ça allait aboutir un jour. Ça fait que vous savez, moi j'ai choisi d'y rester dans le quartier et j'ai été une des rares personnes qui m'y suis trouvé un emplacement à mon goût, puis ça, c'est... ce n'est pas que... comprenez-moi bien, ils sont bienvenus ces gens-là, ils sont très bienvenus chez nous, dans mon quartier, mais ils le savaient avant de s'installer là que ça s'en venait, ça.

2085 Je sympathise avec les gens qui étaient là. Je ne voudrais pas me retrouver de l'autre côté de la rue Laramée, croyez-moi. Je sympathise beaucoup avec eux. Mais on le savait tous que ça allait arriver un jour, mais il faut... si ça doit se faire, ça doit se faire.

2090 Je sais que vous n'avez pas de question, mais..

LE PRÉSIDENT :

2095 Comment ça! Oh! Ça, ce n'est pas dit, madame. Bon. Moi, je demeure dans la région de Mirabel, ça fait que c'est le genre de choses que je connais un petit peu aussi.

Dites-moi, madame, quand vous avez été expropriée, est-ce que vous avez été contente de la manière dont ça s'est fait?

2100 **Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :**

Je vous l'ai dit, vous m'excuserez, mais je vous l'ai bien dit l'autre soir: loin de là, monsieur! Je suis allée à ma boîte aux lettres, un beau matin, et ma lettre d'expropriation était dans ma boîte aux lettres.

2105 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

2110 **Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :**

2115 Et on nous précisait le temps et je vous ai aussi dit ce que certaines personnes ont subi pour... Nous, nous avons acheté une autre propriété, mis un montant d'argent sur une autre propriété sur le boulevard Jolicoeur, puis pour moi, c'était à l'extrémité de la ville dans ces années-là, puis je ne voulais pas m'en aller là. Cette propriété-là, ce sont des professeurs d'école qui m'ont téléphoné pour me dire que cette propriété-là était à vendre. Le tout s'est fait dans une demi-heure, puis j'ai été chanceuse, monsieur, à l'extrême, de me retrouver, parce que j'y tenais à mon quartier.

2120 Et je dois vous dire, il y a une chose que je vais vous dire aussi, j'ai bondi sur ma chaise à quelques reprises depuis les audiences...

LE PRÉSIDENT :

2125 Oui?

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2130 ... à cause de choses que j'ai entendues. Et connaissant le quartier comme je le
connais, ainsi que celui de Saint-Jean-Bosco, un peu moins, mais quand même, quand vous
êtes venu au monde dans Wright, Bosco, vous en connaissez au moins des choses et que je
n'étais pas d'accord avec ce qui se disait.

LE PRÉSIDENT :

2135 Très bien..

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2140 Je ne l'étais pas. Et comme vous ne les connaissez pas, les quartiers, à fond, bien...

LE PRÉSIDENT :

2145 C'est pour ça que votre témoignage est important, comme celui d'autres personnes,
voyez-vous?

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2150 Oh! Oui, c'est ça, là, j'ai dit là. Je vais...

LE PRÉSIDENT :

C'est juste...

2155 **Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :**

... en parler avec monsieur Gagnon.

LE PRÉSIDENT :

2160 Oui.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2165 Je ne sais pas, il a fait allusion au quartier Saint-Jean-Bosco comme un quartier
défavorisé. Ça ne me plaît pas plus. C'est un mot que je n'aime pas. Je ne l'aime pas ce mot-
là. Et puis ce n'est pas parce que nous sommes des quartiers vieillissants, que nous sommes
nécessairement des quartiers défavorisés.

2170 **LE PRÉSIDENT :**

Ça dépend de ce qu'on met derrière le mot. Quand les gens ont dit: *défavorisés+, ils ont dit que ce sont des quartiers qui sont économiquement moins fournis que d'autres. C'est ça que ça veut dire.

2175 **Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :**

Je le comprends, ça, monsieur.

2180 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça que ça veut dire dans leur définition, la définition économique, tout simplement.

2185 **Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :**

On met ces mots-là de l'avant, puis les enfants grandissent avec ça, puis...

LE PRÉSIDENT :

2190 Oui, oui. Alors, c'est pour ça que...

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2195 Je suis entièrement en désaccord avec ça.

LE PRÉSIDENT :

2200 Je comprends votre protestation sur le vocabulaire que vous percevez comme dévaluatif à votre égard et ce n'est pas du tout un jugement sur les personnes qui y sont.

Juste une chose qu'on doit essayer de comprendre, c'est que vous, vous vivez une chose très difficile et je comprends très bien, c'est d'avoir été expropriée et que la raison pour laquelle vous avez été expropriée ne s'est pas encore concrétisée.

2205 Quand je vous dis que je vis à Mirabel, je connais des gens qui ont été expropriés; l'aéroport a été construit puis, après ça, ils ont décidé de ramener le trafic à Montréal. Et les gens ont exactement le même sentiment que vous.

2210 Le problème est le suivant. C'est pourquoi parce que, vous, vous avez souffert et vous souffrez encore d'une chose, pourquoi les gens qui maintenant vivent devant un projet n'auraient pas à leur tour leur droit de défendre leurs intérêts ou leurs choses.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2215 Je ne veux pas leur enlever ce droit-là, mais je maintiens que nous avons besoin de cette route.

LE PRÉSIDENT :

2220 Et ça, vous avez...

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2225 Je ne leur enlève pas le droit de contester, monsieur, pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

2230 C'est correct. Mais le besoin de la route, lui est analysé avec les connaissance que nous avons aujourd'hui et non pas les connaissances que nous avions en 1970.

2235 Il est venu tantôt un monsieur à peu près de votre âge, un charmant monsieur, qui nous a dit: *Le projet qui est sous examen est un projet d'une autre époque. S'il se faisait aujourd'hui, il ne passerait pas.+ Bon, il y en a des bouts de faits. Est-ce qu'il vaut la peine de le continuer, de le compléter, c'est ça qui est discuté. De le compléter de la manière qu'il était prévu ou d'une autre manière? En tenant compte de quoi? À quelles conditions?

2240 C'est très complexe. Et je comprends que vous soyez en colère, ça, j'accepte ça parfaitement. Mais c'est juste pour vous montrer que la question qui est là maintenant, aujourd'hui, la route dont on parle, ce n'est plus tout à fait la route de 1970 et que le contexte dans lequel tout ça est analysé a changé. Et vous êtes bien courageuse de continuer à rester dans le coin, puis c'est l'fun, parce que vous êtes... vous avez fait une allusion sur mon déjeuner tout à l'heure, puis je le sais pourquoi. Vous m'avez vu manger au restaurant l'autre fois, bon.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2245 Mais vous savez, monsieur Beauchamp, que ce n'est pas... parce que je pense que lorsque nous avons été expropriés avec toute la peine que nous avons, moi, j'étais encore suffisamment, si à 50 ans on peut dire être jeune, 45 si vous voulez, mais je pense aux autres personnes qui en avaient 75 et 80.

2250 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

2255 **Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :**

Puis vous rendez-vous compte à quel point le prix des propriétés a monté à cause de cette expropriation-là? Quand vous faites une expropriation comme ça, monsieur le président, la demande est là. Ça fait que les propriétaires qui voulaient vendre en ont profité. Certains se sont tournés vers Gatineau parce que les propriétés étaient moins chères. Et n'allez pas penser que nous avons pu nous racheter une propriété au prix que le gouvernement nous a donné, non plus. Donc, on s'est tous endettés.

Si je vous disais que la Caisse populaire Saint-Joseph a tout arrêté les prêts personnels pour subvenir aux gens qui étaient expropriés et qui avaient besoin d'argent pour installer ailleurs; ça s'est fait, ça, chez nous. C'est à quel point notre communauté se tenait et à quel point, j'espère, on se tient encore. Parce que les gens ont été très très chanceux que nous ayons eu X je ne sais pas s'il a dû aller chercher l'autorisation pour le faire X un gérant qui s'est penché vers ces gens-là, et qui a compris leurs besoins et qui leur a aidé.

Parce que ça a pris deux ans avant qu'on ait nos argents. Puis pour les commerçants, ça a été plus long parce qu'eux autres, ils ont argumenté la valeur. Et dans le coin, il y avait plusieurs maisons qui avaient été converties en logements, en duplex, que les personnes retiraient ces revenus-là qui compensaient pour les taxes et tout ça. Ils ont tout perdu ça. Ça fait que...

Ce n'est par vengeance. N'allez pas croire ça. Je demeure convaincue.

LE PRÉSIDENT :

Je ne crois pas du tout que c'est par vengeance.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

Pardon?

LE PRÉSIDENT :

Je ne crois pas du tout que c'est par vengeance.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

Non, non, je comprends.

LE PRÉSIDENT :

Je pense que c'est par souffrance et c'est plus compliqué.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

Mais moi, dans ces années-là, monsieur Beauchamp, même si j'ai eu très mal, je l'ai accepté parce que je me disais: *C'est le progrès, on en a besoin.+ Et je maintiens que si les gens du ministère des Transports ont essayé de nous prouver et de nous convaincre qu'on avait besoin de cette route-là, il y a trente ans passé, vous n'êtes pas d'accord avec moi qu'on doit en avoir doublement besoin aujourd'hui?

LE PRÉSIDENT :

C'est juste que, aujourd'hui, les mêmes gens disent: *Ce n'est pas le progrès.+

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

Et s'il y avait eu des droits gouvernementaux?

LE PRÉSIDENT :

Ça aurait été très différent.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

Parce que je me suis débattue, monsieur, mais je me suis fait répondre par mes voisins des deux côtés que ce n'était pas dans leur cour et que ça ne les regardait pas. Du support, nous n'en avons pas eu. Ils ne nous en ont pas donné, puis ils ne nous ont pas supportés non plus.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2335 Et monsieur Beauchamp, s'il y avait eu des lois gouvernementales, il y a trente ans
passé, vous et moi ne serions pas ici.

LE PRÉSIDENT :

2340 Merci, madame.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2345 Parce que c'est ce que vous dites, étant donné qu'il n'y en avait pas, nous n'avions
aucune protection. Les gens faisaient ce qu'ils voulaient. Ça fait que s'il y en avait eu, pensez-
vous qu'on ne se serait pas débattus aussi bien que les gens qui se débattent aujourd'hui? Puis
nous aurions peut-être gagné, vous savez.

LE PRÉSIDENT :

2350 Peut-être que oui, peut-être que non. On ne sait pas.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2355 Peut-être que oui, peut-être que non, mais peut-être que nous ne serions pas ici.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, mais le processus social aurait été différent, oui.

2360 **Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :**

Puis s'ils étaient allés de l'avant avec leur projet X je n'ai jamais compris pourquoi ils ont
dû attendre trente ans X vous et moi ne serions pas ici aujourd'hui non plus.

2365 **LE PRÉSIDENT :**

Non, certainement. On aurait manqué un rendez-vous, madame!

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2370 Je me sens beaucoup mieux.

LE PRÉSIDENT :

2375

Tant mieux. Merci.

Mme JEANNINE LANGLOIS-BÉDARD :

2380

Bonjour et merci, puis bon retour.

LE PRÉSIDENT :

2385

Merci beaucoup. Alors, on dit que les gens qui ont de la mémoire sont des bibliothèques vivantes. Et je pense que le témoignage de madame Bédard est tout à fait essentiel.

2390

Alors, j'inviterai maintenant la Direction de la santé publique de l'Outaouais, s'il vous plaît.

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

2395

Bon, c'est toujours impressionnant de passer après une bibliothèque vivante comme ça, mais on va faire notre possible.

2400

Donc, Santé publique de l'Outaouais, vous connaissez, monsieur le président, ce que c'est un peu la santé publique, mais quand même pour rafraîchir les idées et puis pour l'auditoire, un de nos mandats, c'est d'identifier les situations à risque. C'est dit comme ça dans la loi, c'est aussi large que ça. Ça fait qu'évidemment, si on commence à toutes les regarder, toutes les situations à risque que comportent la réalisation ou la non-réalisation de ça, c'est beaucoup trop large pour ce qu'on est capable de faire. On ne sera pas capable d'élaborer tous les risques qui sont possibles avec tous les sous-groupes de la population. Donc, on est obligé de se limiter pas mal.

2405

Entre autres, on a choisi de ne pas vous parler des tracés alternatifs. On prend le tracé dans l'emprise qui est là. On ne parlera pas non plus du bien-fondé, parce qu'on en a encore pour trois jours.

2410

Ce qu'il faut comprendre, par contre, ce à quoi on est arrivé, c'est que quelle que soit la décision, il y aura beaucoup d'impacts, incluant ne pas prendre de décision, laisser ça comme c'est là. Quelle que soit la solution retenue d'autres tracés alternatifs, il y aura beaucoup d'impacts, de toute façon.

2415

Notre présentation va suivre à peu près ce que vous avez reçu, même d'assez proche, je dirais. Donc, deux grandes divisions. La première division pour expliquer en quoi ce cas-là est vraiment différent personnellement de tous les autres cas de boulevards que j'ai vus depuis dix ans que je regarde des choses comme ça; et puis en deuxième, à cause de sa complexité

géographique, complexité sociale, politique, et ce qui explique un peu pourquoi ça fait trente ans que ça traîne, comment ça se fait qu'il y a tant de tension dans la région à cause de ça.

2420

Et après ça, on va parler d'aspects plus spécifiques qui ont été discutés dans la première partie de l'audience, donc le bruit, le transport lourd, l'air, la sécurité, puis ce qu'on a appelé l'enclavement du quartier Saint-Jean-Bosco.

2425

Donc, un cas complexe parce qu'il a une complexité géographique, puis aussi une complexité sociale, politique, qui fait qu'il y a plusieurs sous-groupes: Saint-Raymond, l'île de Hull. On continue. Les utilisateurs du boulevard, qui ne seront pas nécessairement les riverains et ça aussi c'est différent d'ailleurs; disparité économique aussi; puis comme si ce n'était pas suffisant, plusieurs intervenants de toutes sortes de paliers différents.

2430

Donc, complexité géographique. Vous avez une carte là. Bon, vous reconnaissez la région. D'abord, il y a des choses qu'on ne peut pas changer de place. Quand on a construit la ville d'Outaouais, ici, c'était une très bonne idée d'avoir la rivière de l'Outaouais et la rivière Gatineau qui arrivaient une à côté de l'autre. À l'époque, c'était vraiment une très bonne idée. Aujourd'hui, c'est une complication, sans compter le ruisseau de la Brasserie, le lac Leamy, donc beaucoup de contraintes avec lesquelles on ne peut rien faire. Ça, c'est des contraintes aquatiques.

2435

Donc, vous voyez que la géographie, l'aménagement du territoire est déjà un peu complexe. Il y a le lac des Fées, le lac Pink et puis des massifs montagneux qui ont donné naissance au parc de la Gatineau, qui naturellement, de façon naturelle, ont comme enclavé la ville de Hull entre un massif montagneux à l'ouest puis la rivière à l'est.

2440

Donc, en partant, tous ceux qui ont pensé, quand ils y ont pensé, tous ceux qui ont commencé à penser aménagement du territoire, ont dû se rendre compte qu'ils avaient affaire à une situation complexe. Je ne connais pas de situation aussi complexe au Québec, personnellement. Ça n'a rien à voir avec Sherbrooke ou Trois-Rivières ou quelque chose comme ça.

2445

Là, ce qu'on a trouvé comme solution: pour la rivière des Outaouais, des ponts; pour la rivière Gatineau, des ponts; pour le ruisseau de la Brasserie, d'autres ponts. Maintenant, ça allait pour la droite, ça va bien pour l'est. Pour l'ouest, le boulevard Taché, il y a le boulevard Saint-Raymond. Ça, c'est la situation actuelle. Jusque là, on voit qu'on a atteint.

2450

Pourquoi Saint-Raymond passe là? Parce qu'il n'y a pas ni lacs ni massifs montagneux. Donc, c'est facile de traverser là. Boulevard Taché la même chose. Là, ce qu'il reste à faire, si on veut aller à gauche, bien, il y a ça. Il y en a peut-être d'autres, j'ai dit qu'on n'en parlerait pas.

2455

Ce que vous remarquez, c'est que toutes les voies de transport convergent vers le centre. On l'a dit, d'autres l'ont dit hier et aujourd'hui. Donc, toutes les voies convergent vers le

2460

centre. Donc, si on veut aller d'un endroit à l'est, un endroit à l'ouest, on est condamné à passer par le centre-ville et retourner. Donc, il y a un problème avec le transport lourd. Donc, ça, c'est une complexité géographique qu'on n'a pas habituellement dans un projet à boulevard.

Il y a aussi, en plus de ça, plusieurs sous-groupes là-dedans. Il y a évidemment les gens de Saint-Jean-Bosco qui se sentent enclavés, menacés. On a parlé de ghetto hier. C'est un peu fort, mais enfin. Il y a les gens de, disons, Wrightville, des gens dont on a peu parlé mais qui sont venus s'exprimer en première partie; les gens de l'île de Hull qui vont avoir à subir, eux autres aussi, des inconvénients, surtout dans leur cas, surtout des inconvénients, à mon avis; les gens du boulevard Saint-Raymond qui, actuellement, vivent quelque chose de pas très drôle franchement; les gens de l'ouest du parc. J'appelle ça l'ouest du parc, parce que ça comprend une partie de Hull, ça comprend la ville d'Aylmer, puis ça comprend aussi tout le Pontiac parce qu'il n'y a pas d'autres ponts. L'autre pont est très très loin, là. Donc, tous ces gens-là.

Les utilisateurs et les riverains. D'habitude, quand on construit une route, tout le monde y gagne, tout le monde y trouve à peu près son compte. Prenez un exemple. Quand on va construire l'autoroute 50 X j'espère que ça va être vous qui allez revenir X vous allez voir, ça va être très facile, parce que les utilisateurs, les futurs utilisateurs, bien sûr, vont être en accord avec l'autoroute 50. Mais les riverains qui vont subir le bruit, qui vont peut-être se faire exproprier une partie de leur terrain, vont aussi profiter du fait que la route actuelle, la 148, va être moins achalandée, puis ils vont être très contents, puis ils vont avoir un accès plus rapide aux grands centres. D'habitude, c'est un peu comme ça.

Ce n'est pas le cas ici. Ça a été dit à plusieurs reprises, les riverains vont profiter très peu de ce boulevard-là. Le moins qu'on puisse dire, c'est inhabituel comme situation. Ça vient rajouter la complexité du cas. Non seulement la géographie était complexe mais, en plus, il y a cet aspect habituel que les riverains profiteront peu du boulevard qui passe chez eux.

C'est une carte qui présente les revenus médians des ménages en dollars, en 1996, par secteur de dénombrement. Alors, vous reconnaissez où se situe la carte. En bleu, c'est où est-ce qu'est le boulevard projeté. Vous remarquez tout de suite une disparité économique. Je ne veux pas argumenter sur le sens des mots, c'est important, mais c'est important de comprendre qu'il y a, de fait, une disparité économique au sens d'un revenu, là, au sens d'un revenu. Ça ne veut pas dire qu'ils sont moins heureux ou moins favorisés ou plus heureux ou plus favorisés. Ça n'a rien à voir. Bien, ça n'a rien à voir... les utilisateurs principaux ont des revenus nettement plus importants que ceux qui vont habiter sur les rives. Ils appellent ça sur les rives parce qu'ils vont être riverains du boulevard projeté.

Il pourrait y avoir, on ne sait pas à quel point ça se fait, il pourrait y avoir une perception d'un accroissement des disparités sociales. Ce qui fait que socialement, c'est un dossier très délicat. Puis j'ai l'impression que c'est un peu pour ça que le monde n'ose pas trop en parler. Donc, complexité géographique, les riverains ne sont pas nécessairement les utilisateurs. Et en

2505 plus, il y a une disparité économique au niveau du revenu entre les principaux utilisateurs et les riverains. Ça commence à expliquer plusieurs affaires.

2510 Comme si ce n'était pas assez, il y a une espèce d'autre couche. On est dans une situation géographique toute particulière entre deux provinces qui sont chacune une société distincte à l'autre: la politique québécoise avec ses ministères, chacun de ses nombreux ministères, les politiques ontariennes. S'ils favorisent l'emploi, par exemple, des nouvelles technologies en Ontario, il y a plus de ponts qui sont demandés.

2515 Le gouvernement fédéral, de façon directe, parce qu'il fournit une partie de l'argent pour la construction du boulevard puis parce qu'il est propriétaire du parc; de façon indirecte, parce que c'est le gouvernement canadien qui est ici, donc c'est un employeur très important. En tant qu'employeur, bien, le fait de décider d'installer ses bâtiments à certains endroits crée une demande de logements à certains endroits. Dans le cas qui précède, dans les années 70, ça s'est concentré au centre-ville de Ottawa et Hull. Donc, d'où les routes qui ont convergé
2520 radialement vers le centre-ville de Hull.

Puis il y a aussi les municipalités en pleine fusion. Puis je n'en mets pas d'autres, parce que ça va être trop compliqué, mais on peut penser aux commissions scolaires. Enfin, il y en a d'autres.

2525 En conséquence, j'espère vous avoir convaincu que c'est un dossier très spécial. Moi, je n'avais jamais -- comme je vous dis, j'espère non plus que je n'en reverrai jamais, un dossier où il y a à la fois complexité géographique, complexité sociale, complexité des décideurs politiques. Et à cause de ça, à cause de ça et je dirais peut-être plus... enfin, je vais
2530 m'en tenir à mon texte.

Il nous apparaît qu'il faille faire davantage que dans un autre projet pour réduire les risques, les nuisances, les inconvénients aux gens du quartier. Donc, il faut avoir tout ça en arrière-plan quand, à partir de maintenant, où je traite de cinq aspects plus spécifiques: le bruit, le transport lourd, l'air, la sécurité, puis la question de l'enclavement ou des déplacements
2535 nord-sud.

Le bruit comprend trois sous-sections: les effets sur la santé, les limites proposées par divers organismes, puis ce qu'on pense du projet. L'effet sur la santé, comme ça a été
2540 mentionné dans la première partie, il n'y aura pas de perte auditive, les gens ne viendront pas durs d'oreille. Ce n'est pas à ces niveaux de bruit-là qu'on devient dur d'oreille. Il peut y avoir des problèmes de communication à partir de 35 décibels dans une pièce. Donc, par exemple, quand les élèves font l'apprentissage d'une langue, la langue française, la langue anglaise, à partir de 35 décibels à l'intérieur, il peut y avoir des problèmes de communication. Pour le
2545 sommeil, on dit que ça prendrait 30 décibels dans la chambre, avec des points n'excédant pas 45 décibels dans la chambre.

2550 Ça ne provoque pas des problèmes de maladie mentale, mais s'il y a des problèmes latents de maladie mentale, ça peut venir les intensifier et puis, bon, ça influence la performance auditive. Et comme nuisance, même si ça n'a pas d'effet sur la santé, c'est reconnu que les gens dans un voisinage disent que la principale nuisance, c'est le bruit, pour eux. D'ailleurs, on l'a vu dans toute la première série d'audiences, c'est revenu constamment.

2555 Les limites de référence. L'Organisation mondiale de la santé recommande, à l'extérieur, 50 à 55 décibels le jour et 45 décibels la nuit, à l'extérieur. Un groupe de travail qui a remis ses recommandations récemment, qui a travaillé en 1999, dit: *Dans la chambre, la nuit, 30 décibels, au maximum; 35 décibels dans les classes+, ce qui vient avec un peu... l'EPA aux États-Unis, 55 décibels, maximum, à l'extérieur, maximum. La SCHL dit: *45 décibels à l'extérieur, c'est acceptable.+ Ils disent aussi: *De 45 à 55 décibels, c'est normalement acceptable si les constructions répondent aux normes actuelles.+

2560

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2565 Juste une petite question. Est-ce que c'est des Leq 24 heures ou c'est des pointes?

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

Ce n'est pas des 24 heures, c'est sûr.

2570 **Mme CAROLE LÉGARÉ :**

Pour la SCHL, je ne suis pas certaine. Pour l'EPA, c'est pour le jour.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2575 C'est une pointe ou c'est un maximum?

Mme CAROLE LÉGARÉ :

2580 Non, pour l'EPA, c'est un Leq pour la période diurne. Pour la SCHL, je ne suis pas certaine. Je peux tenter d'obtenir cette information-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2585

Merci.

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

2590

Le projet. Déjà avant de construire le projet donc, si on se fie aux données du promoteur, bien entendu, on trouve que c'est déjà élevé. Ça varie entre 50 et 64 décibels sur une base de 24 heures. D'après le promoteur toujours, ça va augmenter au nord et ça va diminuer au sud avec les aménagements prévus.

2595

D'autre part, le promoteur a dit X et c'est écrit dans certains de ses documents X qu'il y a des techniques pour faire en sorte qu'on puisse faire mieux que de simplement atteindre sa politique sur le bruit routier. Donc, il nous apparaît important, il existe des techniques qui pourraient même améliorer l'ambiance actuelle.

2600

Donc, n'oubliez pas ce qu'on a dit en première partie, toute la question de la complexité. Le projet va avoir un impact sur un niveau qui excède déjà les recommandations de l'OMS. Les résidants vont en profiter peu, l'ambiance sonore techniquement pourrait être réduite davantage et, nous autres, on demande de faire tous les efforts pour se rapprocher et, si possible, respecter la recommandation de l'OMS. Ça, c'est pour le bruit.

2605

Le transport lourd. On revient à la carte de tantôt. Deux axes existants et un projeté pour le transport lourd, qui se dirigent tous vers plus ou moins l'île de Hull. Vous avez compris la question. Ce qu'on trouve, c'est qu'il n'y a aucun des axes qui est adapté au transport lourd. Quelqu'un d'ailleurs, deux ou trois personnes avant l'ont dit, ni Taché ni Saint-Raymond ni le boulevard projeté est adaptée au transport lourd.

2610

Pourquoi? Parce qu'il y a danger de déversement de matières dangereuses. Pensez que Saint-Raymond est à côté d'un hôpital. Puis Taché, je n'ose pas trop trop y penser qu'est-ce qui peut arriver là. Enfin, c'est des boulevards qui sont étroits. Enfin, c'est comme s'il n'y avait pas l'autoroute 50 à Gatineau, il y avait seulement la route 148, ce ne serait pas acceptable. La 148 à Gatineau est acceptable parce qu'il y a l'autoroute 50, parce qu'il y a une voie de contournement qui passe au nord de Gatineau, évidemment à cause du bruit. Les gens l'ont dit abondamment, le bruit des camions fait une grosse différence entre une rue résidentielle pour toutes les autres questions.

2620

Difficulté d'évacuation. C'est tous des secteurs qui vont être difficiles à évacuer s'il y a un déversement de matières dangereuses. Ce qui fait que nous autres, on n'en privilégie aucun. C'est aussi simple que ça.

2625

L'air. On va parler d'effets sur la santé des trois principaux composés utilisés, puis les limites de référence et leurs impacts. Commençons par le dioxyde d'azote. C'est un irritant pulmonaire. Ça va augmenter la susceptibilité aux infections et ça produit de l'ozone. C'est

l'ozone surtout, donc un irritant pulmonaire des poumons. L'ozone est un irritant plus haut des voies respiratoires, trachée, tout ça. Ça va aussi augmenter l'asthme, augmenter aussi la

2630

Peut-être ce qui est différent, puis important de comprendre de l'ozone, c'est que la concentration en ozone, elle va s'étendre. Elle va rester élevée, même assez loin, plusieurs kilomètres du point d'où le NO₂ a été fabriqué. Donc, c'est un irritant géographiquement lointain du lieu. Ce n'est pas nécessairement sur la rue d'à côté qu'on va voir les effets de l'ozone, contrairement au NO₂, contrairement au CO aussi.

2635

Le monoxyde de carbone, le CO, c'est un gaz inodore qui provient normalement d'une mauvaise combustion. Dans ce cas-ci, ça va être des moteurs automobiles. C'est un gaz très traître, je dirais, dans le sens qu'il remplace l'oxygène dans les globules rouges et la personne ne s'en rend pas compte. Ça peut augmenter les problèmes cardiaques. Et en cas d'intoxication, il peut y avoir des maux de tête, des nausées. J'espère qu'on n'arrivera jamais à ces concentrations-là, ce serait étonnant.

2640

Les particules maintenant.

2645

LE PRÉSIDENT :

Si je peux vous demander d'accélérer un tout petit peu, s'il vous plaît.

2650

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

D'accord. Les particules. Le plus important -- bien, il y a plusieurs choses importantes qu'on doit retenir. Plus elles sont petites, plus elles sont nocives parce qu'elles pénètrent plus loin, d'une part. D'autre part, des substances toxiques, les HAP, toutes sortes de substances peuvent s'accrocher à ces substances toxiques et aller jusqu'aux poumons.

2655

Ici, c'est un tableau où on voit, à gauche, les données du promoteur pour la concentration maximale prévue à la résidence rapprochée; puis disons, à droite, celles sur lesquelles on se fie plus, l'Organisation mondiale de la santé, leurs recommandations. En général, ça répond assez bien pour les normes, pour les recommandations, sauf pour les particules totales où il y aurait 145 microgrammes par mètre cube, ce serait correct avec la norme du ministère de l'Environnement, mais ça dépasserait la recommandation de l'OMS pour les particules. Donc, ça respecte, sauf les particules.

2660

Le problème, c'est qu'on n'a aucune idée des données sur Taché puis sur Saint-Raymond. Donc, on ne peut pas dire, on suppose X mais là, c'est une supposition presque gratuite X mais enfin, vu qu'il y a des camions, on suppose que c'est plus élevé. On le suppose. C'est une hypothèse. Donc, on est mal placé pour comparer le moindre impact.

2665

2670

Le boulevard Saint-Laurent sur l'île de Hull, c'est encore plus compliqué. Là, je ne sais plus quoi supposer. Il n'y aura pas de transport lourd, d'une part, parce qu'il n'y a pas de transport lourd sur Saint-Laurent, mais par contre la circulation va être ralentie le matin. Est-ce qu'il va y en avoir plus? Est-ce qu'il va y en avoir moins? Je ne sais pas. Mais enfin, on pourrait supposer que l'impact négatif, au point de vue de la qualité de l'air, ici, pourrait être compensé par une amélioration de la qualité de l'air sur Saint-Raymond et sur Taché. Avec les données du promoteur, on ne peut pas dire plus que ça.

Ce qu'on demande, au moins, c'est qu'il y ait des stations d'échantillonnage d'installées pour vérifier que leur modèle prédictif prédise quelque chose d'à peu près valable.

Bon, la sécurité. Je vais essayer de passer plus vite. Il y a deux aspects: la sécurité routière et les risques de violence. La sécurité routière à l'île de Hull, c'est peut-être la partie qui nous inquiète. Bon, c'est une des parties qui nous inquiète, qui n'a pas été discutée du tout par le promoteur. Vu que la fluidité va augmenter sur le boulevard ici, il va y avoir plus de congestion le matin à l'île de Hull, donc tout ce que ça entraîne. On a parlé de l'air. Ça entraîne aussi des problèmes de danger, de sécurité.

Les giratoires, on a trouvé que c'était une bonne solution au moins pour les rues Labelle et le boulevard Demontigny. On a fini par être convaincu. Comme tout le monde, on était septique au début. Saint-Joseph, ça apporte un problème. Il y a plus de trafic, donc il y a plus un problème de sécurité mais il y a aussi toute la question de l'enclavement qui rentre en ligne de compte. Je vais en reparler plus loin.

Le risque de violence, essentiellement, c'est le tunnel. Vous avez remarqué à quel point la perception est très mauvaise dans le secteur pour un tunnel. D'un autre côté, si on ne construit pas le tunnel, ça risque d'augmenter les risques d'accident en surface. Si les personnes en chaise roulante passent en surface, ça risque d'augmenter les problèmes. Donc, il me semble qu'il faille le construire le tunnel. Mais en même temps, l'idée c'est de garder le plus de liberté de choix aux personnes, et ce qu'on demande, c'est de construire les deux: le tunnel et la passerelle.

Ce qui m'amène à la dernière section, sur l'enclavement du quartier. Donc, on prend une autre carte plus détaillée un peu. On veut mettre un boulevard là. Ça va évidemment avoir comme effet d'enclaver complètement le triangle dont madame Taschereau a parlé hier, je crois. Bon, c'est ça, d'enclaver la vie de quartier. L'idée, c'est d'essayer, étant donné qu'on peut profiter de ce boulevard-là, d'éviter d'enclaver le plus possible. Ce que le promoteur propose, c'est quatre carrefours giratoires. Et admettons qu'il accepte le tunnel et la passerelle ou en tout cas que le projet fait ça, ce qu'on veut, c'est d'assurer le plus possible la commodité du déplacement, que les gens aient le goût de se rendre au parc en plus haut, au nord, qu'ils aient tous leurs besoins, une perception.

C'est ici qu'il y a quelque chose qui nous apparaît comme un problème. On voudrait trouver une manière de conserver un lien commode donc au coin de Saint-Joseph et du futur

2715 boulevard. Donc, à cette intersection-là, il y a plus de trafic. Pour le moment, ce n'est pas si
mal. Mais quand l'autre boulevard va être construit, il devrait y avoir pas mal plus de trafic. C'est
une question de sécurité mais c'est une question d'enclavement.

2720 Il faut bien comprendre que quelle que soit la décision qu'on va prendre, il va y avoir un
impact important d'une part, puis un impact durable d'autre part. Alors, si les gens de Saint-
Jean-Bosco se sentent enclaver et décident de ne pas se rendre à l'épicerie, de pas se rendre
au parc, ça va être fait pour des générations cette habitude-là. Il nous apparaît qu'il faut tout
faire, particulièrement à ce coin-là, pour conserver une perception d'un lien commode.

2725 Je vais mentionner ici, la perception est plus importante que le lien commode lui-même.
Quand même qu'on nous prouve, chiffres à l'appui, qu'il y a moins d'accidents, ce n'est pas ça
qui va faire que la personne va décider d'aller l'autre côté. C'est la perception qu'elle-même va
en avoir pour satisfaire leurs besoins locaux et tous les services de proximité X les gens en ont
parlé abondamment X les piscines, les parcs et tout ça.

2730 Voilà, ça termine la présentation. Si vous avez des questions.

LE PRÉSIDENT :

2735 Merci. Vous vous êtes avancé un petit peu sur une question qui est fort délicate et qui
est très débattue, qui est celle de l'analyse comparative de Taché, Saint-Raymond et l'axe
nouveau, surtout en rapport du camionnage. C'est une espèce d'étude comparative dans
laquelle vous vous avancez. Ça m'apparaît périlleux comme exercice dans la mesure qu'il faut
comparer les choses dans leur ensemble. Vous savez que l'enjeu du camionnage est un enjeu
2740 fondamental du projet sous examen et la directive n'a donc pas demandé au promoteur de faire
la...

2745 L'intention du projet, c'est de faire une route pour déplacer d'un endroit vers l'autre, mais
pas de répartir le camionnage. L'enjeu, ce n'est pas de répartir le camionnage dans la région et
la directive n'a pas été écrite dans ce sens-là non plus. Parce que, me semble-t-il, si c'était
l'intention du projet, c'est une étude fondamentale de tout l'impact social de cette répartition-là,
si elle devait avoir lieu, prenant en compte les tenants et les aboutissants de chacun des
contextes sociaux impliqués.

2750 Alors, je ne sais pas quel est le sens de la comparaison que vous avez faite à ce niveau-
là, qui me semble élargir. Si je devais, si on devait comme Commission se prononcer là-
dessus, je pense qu'il faudrait renvoyer le promoteur à une nouvelle étude d'impact d'une
extrême complexité sur les tenants sociaux des écoles, les niveaux d'emploi, etc., pour être
capable d'évaluer le projet sous cet angle-là. Alors, j'aimerais voir un peu votre réaction à ce
2755 niveau-là.

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

2760

Je ne suis pas sûr de comprendre la question, mais vous me le direz d'après la réponse que je vais faire. Si on avait eu plus de données du promoteur concernant les tracés alternatifs X par exemple, élargir Saint-Raymond ou je ne sais pas trop X on aurait été plus en mesure de comparer les impacts de tracé. Là, on nous demande de donner un avis sur un impact absolu et non pas sur deux impacts relatifs l'un à l'autre.

2765

D'habitude, dans une étude d'impact routier, on a plusieurs tracés, puis on prend le tracé de moindre impact. C'est donc dire qu'on compare des impacts l'un à l'autre et non pas un impact avec une norme ou avec une recommandation. D'où mon idée qu'on représente l'ensemble de la population, il faut regarder tous les sous-groupes qui sont détachés, on ne peut pas faire autrement. Et on ne peut pas dire: *Il y aura impact ou il n'y aura pas impact+, dans l'absolu. Il faudrait qu'on puisse dire: *Il y aura plus d'impact que ou il y aura moins d'impact que.+

2770

LE PRÉSIDENT :

2775

C'est ça, et comme cette comparaison n'a pas été étudiée, on ne peut pas la conclure.

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

2780

Voilà, c'est ça. La seule chose qu'on voit, de toute évidence, c'est qu'il n'y a aucun de ces trois axes-là qui est vraiment prévu pour le transport routier. Ça, c'est évident.

LE PRÉSIDENT :

2785

C'est une autre considération, qui est un problème d'une extrême complexité en soi.

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

2790

Oui, c'est ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2795

Avez-vous examiné la question de la circulation des véhicules d'urgence X on parle d'ambulance ou de pompier X par rapport aux carrefours giratoires? Est-ce que vous pensez que ça pourrait avoir un effet de ralentissement? Comment est-ce que vous pouvez percevoir cette question-là, l'accès aux résidences et tout ça, les culs-de-sac aussi, entre autres, toute la problématique des coupures?

Mme CAROLE LÉGARÉ :

2800

Au niveau de la Régie régionale, on m'a informée que les ambulanciers ont déjà un corridor prévu entre l'axe est-ouest, je crois que c'est sur la rue Gamelin, où ils ont déjà un accès privilégié. Présentement, ils n'ont pas besoin d'utiliser Saint-Raymond ou Taché, ils ont un axe qu'ils peuvent utiliser plus rapidement pour se rendre dans l'ouest.

2805

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2810

Mais ma question, c'est que vous avez plusieurs rues qui vont être coupées, si on veut, qui vont être soit des culs-de-sac, soit des rues qui vont être bouclées. Donc, il y a une modification du pattern routier des quartiers. Comment ça va se passer? Est-ce que vous pensez que ça peut avoir des effets sur la circulation des véhicules d'urgence, pompier, tout ça?

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

2815

Bien...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2820

Je vous pose la question. Si vous ne l'avez pas regardé...

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

On ne l'a pas regardé spécifiquement, non.

2825

Mme CAROLE LÉGARÉ :

On n'a pas regardé cette question-là.

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

2830

Ça ne m'apparaît pas majeur, mais on ne l'a pas regardé spécifiquement, non.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

2835 J'aimerais savoir, dans votre mémoire, vous mentionnez, par rapport au bruit, au
niveau sonore, qu'il y aurait des efforts concrets qui devraient être faits pour améliorer les
niveaux sonores. Puis aussi, vous parlez d'un phénomène d'enclavement du quartier Saint-
Jean-Bosco. Puis ce que je voulais savoir, les buttes ou les murs antibruit, est-ce que pour
vous, ça...

2840

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

Ça enclave.

2845

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

... ça enclave encore plus le quartier Saint-Jean-Bosco? Puis si vous trouvez que,
d'après ce qui est fait, les normes de l'OMS ne sont pas atteintes, pensez-vous que ça va
augmenter encore cet effet d'enclavement?

2850

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

Je pense que les deux intervenants qui sont intervenus hier ont bien campé le débat. Il y
en a qui disaient que des buttes, ça empêchait de voir l'autre côté. Puis l'autre, un peu plus
2855 tard, a dit quelque chose comme X je ne me souviens plus c'est qui, c'est peut-être madame
Taschereau, je ne sais pas X qui a dit que c'est le boulevard qui fait la coupure, ce n'est pas les
buttes.

Il faudrait faire un sondage dans le quartier pour voir la perception. Mais j'ai plutôt
2860 l'impression qu'effectivement, c'est le boulevard qui fait la coupure. Les buttes vont le rendre
moins inacceptable, dans ce sens-là.

LE PRÉSIDENT :

2865

Mais si la coupure est à 2 2 mètres, par exemple?

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

De hauteur?

2870

LE PRÉSIDENT :

Oui. Si la butte antibruit est de 2 2 mètres, quelle est la perception par rapport à
l'enclavement?

2875

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

Ça dépend...

2880 **LE PRÉSIDENT :**

Vous n'avez pas d'étude là-dessus.

2885 **M. LOUIS-MARIE POISSANT :**

Je peux répondre parce que je connais le domaine. Ça dépend beaucoup comment la butte est faite. Une butte peut être aménagée pour faire partie du quartier, si on s'en sert en même temps à d'autres fins ou si elle est pensée pour faire partie du quartier. Je pense, je me mets dans la peau des gens puis je me dis: *Si j'avais le choix, je préférerais avoir moins de bruit+, mais c'est une question de perception.

2890 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va. Alors, comme on a encore deux mémoires à recevoir, on va arrêter là, si vous permettez. Merci beaucoup de votre contribution.

On me demande une petite pause de cinq minutes, le temps de déplacer les choses, et je reviens tout de suite après avec le Conseil régional de l'environnement et du développement durable.

2900 (SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

2905 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'accueille le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais, madame DesRoches.

2910 **Mme NICOLE DESROCHES :**

Alors, oui, bonjour, monsieur Beauchamp.

2915 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, madame DesRoches.

Mme NICOLE DESROCHES :

2920 Moi, je suis la bibliothèque vivante et l'ère technologique. Alors, je suis ni d'un bord ni de l'autre.

LE PRÉSIDENT :

2925 Et plus encore. Allez-y.

Mme NICOLE DESROCHES :

2930 Je vais quand même m'en tenir pas mal à mon mémoire parce que, là, il y a toujours cinquante idées qui courent quand tu viens écouter d'autres gens. Puis à ce moment-là, c'est très difficile. Après avoir subi une entrevue, c'est encore pire.

2935 Alors, si je veux résumer très facilement le CREDDO, le CREDDO a des oppositions X comment je dirais X au niveau philosophique. C'est peut-être un peu à ce niveau-là. On ne part pas de la même place au niveau philosophique que, je pense, la plupart des intervenants. Puis c'est peut-être un peu là où on diffère.

2940 Alors, le CREDDO, bon, je pense que je ne vais pas le présenter, mais on existe depuis plus de dix ans et puis on a toujours soutenu la même position. D'ailleurs, nos membres, la CATU qui était la Coalition pour l'amélioration du transport urbain, et Transport 2000, ont toujours soutenu la même chose. Alors, d'après nous, c'est la justification du projet. Il nous manque des éléments pour dire: *Oui, vraiment, il faut absolument avoir un chemin là.+ Ça a toujours été notre contestation.

2945 Alors, d'ailleurs, il y a certains qui disent que: *Ça fait trente ans que le projet est sur les planches. Donc, accélérons.+ Nous, on dit, un peu comme vous disiez tout à l'heure: *Les choses ont changé en trente ans, il faut y repenser. Il y a des éléments qui changent.+ Pourquoi ce projet.

2950 À l'origine, on nous dit qu'on l'avait conçu pour des déplacements est-ouest, pour développer le nord-ouest de la Ville de Hull et plutôt... bien, ce qui était Aylmer et Lucerne dans le temps, mais on ne va pas s'arrêter sur le nom des villes du temps. Le développement s'est quand même fait. Il est presque achevé. Puis la circulation se fait quand même assez bien. On parle beaucoup du problème de circulation mais, je veux dire, la région ne vit pas des problématiques effarantes de circulation comme on peut en vivre dans d'autres villes. Les ralentissements, des fois, c'est peut-être quinze minutes; des fois, il n'y en a quasiment pas. Il y a des fois que c'est plus long, oui, s'il y a un accident. Mais en général, ce n'est pas massif comme problème.

2960 Puis d'ailleurs, si on a pu vivre pendant trente ans sans ça, je veux dire, ce n'est pas logarithmique. Tu sais, à un moment donné, ça devient... je veux dire, ça fait trente ans, les gens se sont accommodés. Et puis de toute façon, la plupart des gens se déplacent d'un même

2965

endroit pour aller au même endroit au même moment, puis tout le monde s'en va à la même place chacun tout seul dans sa voiture. Alors, déjà là, il y a une problématique. Il suffirait X j'ai dit suffirait X de les sensibiliser aux impacts de leur geste. Mais je crois que les gens sont probablement plus sensibilisés qu'on ne le croit, mais il faut aussi leur offrir les alternatives.

2970

Alors, souvent, quand on a parlé d'alternatives dans ce dossier-ci, on parlait d'un tracé, mais plus ou moins dans le même corridor. Moi, quand je parle d'alternative, je veux dire vraiment un autre choix qu'une route. Alors, c'est certain que si on offre le transport en commun, le covoiturage...

LE PRÉSIDENT :

2975

Madame DesRoches...

Mme NICOLE DESROCHES :

2980

Je vais trop vite.

LE PRÉSIDENT :

2985

Mme NICOLE DESROCHES :

Je m'excuse.

LE PRÉSIDENT :

2990

Choisissez les quelques points que vous avez à dire. De toute manière, nous avons lu votre rapport et dites-moi l'essentiel de votre pensée sans vous sentir obligée de courir après.

Mme NICOLE DESROCHES :

2995

C'est qu'on n'a pas offert aux gens les autres choix. Je pense que si on veut développer une ville qui est X parce que là, on parle d'une ville X qui est faite pour les gens, je pense qu'il faut trouver des solutions autres. On a détruit les centres-villes pour accommoder la voiture en grande partie. Parce que les centres-villes accueillaien les travailleurs, puis on les a défaits les centres-villes pour accommoder les travailleurs et leur voiture. Je pense qu'on doit revenir, on ne peut pas revenir dans les années 50, mais je pense qu'on doit revenir à des milieux qui accueillent les gens plutôt que leur voiture. C'est quelque chose.

3000

3005

Même l'année passée, on s'est penché là-dessus durant le Sommet sur le transport. Je vous ai cité le Protocole de l'Outaouais, il y a des villes qui l'ont signé. Ça s'est fait en public.

Mais si je regarde les principes, ce chemin-ci ne répond pas du tout aux principes auxquels les gens se sont arrêtés, qui étaient finalement le transport durable et un aménagement de nos villes qui était plus favorable.

3010 Alors, ça, c'est ce qui est arrivé en cours de route. Parce que logiquement, les services devraient être près des gens. Par exemple, combien de gens sont obligés de prendre leur voiture pour aller à une garderie? C'est un illogisme. On déplace l'enfant de son milieu pour commencer, puis on le déplace en voiture. Alors, l'enfant devrait être dans son milieu ou, du moins, près du milieu de ses parents et non au *diable vert*, puis il faut faire un détour pour aller
3015 reconduire les enfants.

 C'est la même chose avec les épiceries. Je comprends que c'est tous les gros magasins, le *just in time* et tout ça. Mais je pense que comme société, il va falloir se pencher sur cet élément-là. On est en train de détruire nos villes pour accommoder nos voitures. Alors,
3020 à un moment donné, qu'est-ce qui est plus important? Les gens ou les voitures? Je pense qu'en 2001, on en est rendu là. Ça fait plusieurs années que ça se parle. On parle de l'entente de Kyoto. On parle de tous les grands principes de développement durable, puis les gouvernements se donnent des programmes. Mais en fait, dans l'action, dans le quotidien, on n'a pas changé les choses. Puis pourtant, on se rend compte quand même à la Société de
3025 transport de l'Outaouais qu'il y a de plus en plus d'usagers. Puis la compagnie de transport manque de véhicules. Même par bouts, ils ont sorti des vieux véhicules. Puis là, on vient d'ouvrir une voie sur Taché pour le transport en commun.

 Alors, est-ce qu'on a vraiment besoin d'une autre route pour les travailleurs ou est-ce
3030 qu'on a besoin d'une route parce qu'en quelque part, il y a une décision politique qui a été faite? Je veux dire, il y a des éléments qui nous manquent.

 Puis si on revient au transport lourd, il y a beaucoup d'éléments qui manquent, à savoir quelle sorte de transport qui se fait, dans quelles heures, bon, qu'est-ce qu'on transporte,
3035 quelle grosseur de camion, est-ouest, nord-sud, est-ce qu'ils viennent plus de l'Ontario ou plus du Québec? Bon, c'est des données qu'on n'a pas.

 Puis on a vu et on voit encore dans les journaux et à la radio et dans les médias, si vous voulez, des histoires abracadabrantes: *On va fermer une rue le soir. On va construire un pont
3040 là. Mais non, moi, je le veux là+, puis bon. Je veux dire, sans que personne se soit assis X en tout cas, s'ils l'ont fait, ils ne l'ont pas fait en public X sans que les gens se soient assis pour discuter vraiment de la problématique: *On ne peut pas continuer comme ça. Alors qu'est-ce qu'on fait?+ Puis je ne crois pas qu'une route, c'est une solution. Parce que si on regarde les constructions de route qu'il y a depuis X nombre d'années, c'est très court terme comme
3045 solution. Enfin, long terme, des routes, ce ne sont pas des solutions.

Alors, c'est plus ou moins ça ce qu'on avait à dire. J'ai abrégé mais je pense que, essentiellement, c'est ce qu'on avait à dire. Je ne sais pas si vous voulez que je lise les recommandations, parce qu'on en a une dizaine.

3050

Il y a aussi évidemment X je n'ai pas touché au parc X tout l'élément de la zone grise politique de A à Z, n'est-ce pas? Parce qu'évidemment, la situation politique est assez particulière, d'autant que, bon, la CCN n'est pas soumise à la *Loi canadienne d'évaluation environnementale* pour un détail technique, parce qu'ils ne sont pas sur la fameuse liste. Je veux dire, à un moment donné, est-ce que c'est une fameuse liste qui est plus importante ou c'est l'environnement? Je veux dire, je pense que comme société, on a à se poser des questions, de sérieuses questions. Puis j'espérais qu'avec une nouvelle ville, on pourrait peut-être amorcer le virage.

3055

En tout cas, je ne sais pas si vous voulez que je lise les recommandations ou si vous voulez juste poser des questions?

3060

LE PRÉSIDENT :

Ça va, on va vous poser des questions.

3065

Mme NICOLE DESROCHES :

Oui, ça, je n'en doute pas.

3070

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger.

3075

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dans le projet actuel, s'il était question d'une voie réservée pour autobus intégrée au projet, comment vous percevriez le projet à ce moment-là? Est-ce que c'est acceptable pour vous ou pour votre organisme?

3080

Mme NICOLE DESROCHES :

3085 Bien, si vous mettez plus d'autobus, vous enlevez des voitures. Donc, vous enlevez la justification d'avoir une route. Je veux dire, à un moment donné, si t'as quarante-huit personnes qui prennent l'autobus, il y a quarante-huit voitures de moins, donc, tu diminues la quantité de...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3090 Non, mais on parle, il pourrait y avoir des modifications en termes de nombre de voies et tout ça.

Mme NICOLE DESROCHES :

3095 Oui, je sais qu'on parle de modifications. Mais moi, dans ma tête, ce projet-là n'a pas de justification. On pourrait faire tout ce qu'on veut, mais il n'a pas de justification, je veux dire, parce qu'on n'a pas vraiment discuté de la problématique. On a dit: *Ce chemin-là, c'est sur les planches depuis trente ans. Donc, on devrait le construire, parce que bon, il y a encore un élément de développement là. Puis bon, là, il n'y en a pas.+
3100

Comme je vous disais dans mon mémoire, dans un des quartiers les plus récents, on dit: *C'est là où les gens se servent le plus de l'autobus parce qu'on l'a conçu comme ça.+ Bien, là, à ce moment-là, c'est quoi la logique?

3105 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Si la rue devenait, au lieu d'être un boulevard ou une autoroute ou quoi que ce soit, si ça devenait une rue locale où, là, ce serait une rue pour les gens du secteur, où il y aurait un circuit d'autobus qui passe dessus, est-ce que c'est une chose aussi qui pourrait être envisagée, selon vous? Disons ramener, si on veut, la...
3110

Mme NICOLE DESROCHES :

3115 Parce que là, à ce moment-là, même si ça devient une rue locale, on passe au travers du parc. Alors, là, j'ai...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3120 Non, non, je parle de la partie urbaine, excusez-moi, la partie urbaine.

Mme NICOLE DESROCHES :

3125 Oui, je sais qu'on parle de la partie urbaine, mais la partie urbaine est attachée à une
partie qui n'est pas urbaine. Alors, je ne peux pas séparer les deux. Je veux dire, en tout cas,
j'ai peut-être une fonction bien particulière à moi de fonctionner, là, de réfléchir, mais je ne peux
pas séparer les deux. Je comprends que c'est une question de juridiction pour qu'on sépare les
deux, mais même si on met des autobus... puis à part ça, c'est qu'une autoroute passe dans un
parc qui, pour une raison technique, n'est pas protégé. Déjà là, il y a un illogisme total. En
3130 2001, il n'y a pas de raison pour ça.

Ensuite, qu'on construise une route qui va créer des enclaves X on veut reconstruire le
centre-ville X mais là on brime l'accès au centre-ville par voies autres que la voiture. Il y a des
illogismes. Puis je trouve que les gouvernements de tous les niveaux ne suivent pas les
3135 principes qu'ils se sont donnés, les programmes qu'ils se sont donnés, comme la réduction des
gaz à effet de serre. Il y a des illogismes.

Je comprends que je ne réponds pas à votre question.

3140 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non, pas du tout. La raison, c'est que hier, il y a eu des intervenants qui nous ont parlé,
bon, que: réduisons peut-être l'envergure du projet. La partie de l'emprise qui reste, qui n'est
pas utilisée, qu'elle soit redonnée pour faire du développement, par exemple, de faire de
3145 l'habitation ou faire du commerce, disons rendre l'échelle, si on veut, du projet à une échelle
plus locale.

Mme NICOLE DESROCHES :

3150 Ou plus humaine.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, à ce moment-là, ce n'est plus un lien de transit. Ça devient à l'intérieur d'une
3155 ville.

Mme NICOLE DESROCHES :

Vous voulez dire reprendre le boulevard qui a été exproprié, puis le reprendre?
3160

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3165 Je ne veux pas parler pour la personne qui a fait le mémoire, mais j'ai l'impression que c'est un peu ça. Donc, c'est: *Faisons une rue plus petite, plus locale. Prenons les emprises, la partie qu'il reste et faisons du développement commercial, résidentiel, un zonage mixte.+

Mme NICOLE DESROCHES :

3170 Si vous ne construisez pas l'axe pour aller rejoindre l'autre bout, oui. Ça, c'est évident que pour... parce que ça fait un genre d'enclavement quand même, ce grand bout qu'il n'y a plus de maisons. C'est certain que ça... là, il y a toutes les entraves juridiques qu'on peut imaginer mais, je veux dire, c'est certain que c'est à redonner aux gens du quartier ces terrains-
3175 là, puis c'est à redévelopper à l'échelle d'une ville pour les cyclistes, pour les piétons, puis avec les services qu'il y avait possiblement. On a énuméré les services qui existaient sur Saint-Joseph, puis maintenant il y a un grand trou béant. C'est certain que si on veut faire un développement durable, il faut redonner les services aux gens près de chez eux. Ça, c'est inévitable là.

3180 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3185 Par rapport donc au projet lui-même, vous êtes tout à fait contre la réalisation du projet en tant que tel, quelle qu'en soit la forme.

Mme NICOLE DESROCHES :

3190 Quelle qu'en soit la forme. On a toujours maintenu cette opposition, parce qu'on n'a jamais justifié le vrai besoin. On ne nous a pas dit qui, quoi, quand, comment et combien. Je veux dire, c'est très nébuleux. Puis d'ailleurs, c'est une problématique de la région.

3195 Monsieur Poissant a énuméré certaines problématiques de la région, mais il y en a une que les gens ne se sont pas assis pour discuter de la vraie problématique. Comme je dis, on lance à droite et à gauche des solutions très temporaires, mais personne ne s'est assis. En tout cas, on n'a pas convié le public ou d'autres intervenants pour dire: *Bien, c'est quoi le problème?+ En tout cas...

3200

LE PRÉSIDENT :

3205 C'est parce que certaines de vos recommandations peuvent être lues dans une autre perspective. Par exemple, vous dites que des inventaires de la faune et de la flore, milieu, mouvement exceptionnel sera complété avant d'aller plus loin. Évidemment, si vous me dites il n'y a pas de route qui doit se faire, je ne suis pas obligé de...

Mme NICOLE DESROCHES :

3210 Oui. Là, c'est moi qui est illogique.

LE PRÉSIDENT :

3215 C'est ça. J'essaie de faire la lecture cohérente de vos recommandations. J'ai l'impression que d'une part, vous dites: *pas de projet+, mais dans vos recommandations finales, ce n'est pas formellement dit. Puis qu'après ça, il y a des tirs de sécurité, en disant: *Oui, peut-être qu'ils vont le faire pareil.+ Donc, là, on tire la sécurité.

Mme NICOLE DESROCHES :

3220 Non, ce n'est pas dans cette optique-là que je l'ai fait. Parce que justement, moi, je trouve qu'il manque de l'information quant aux justifications. Alors, moi, je m'oppose au projet. Alors, si j'avais tous les inventaires et tout ça, puis on me disait qu'il n'y avait pas de
3225 problématiques, tu sais, je veux dire, c'est parce qu'on...

LE PRÉSIDENT :

3230 Mais vous seriez contre pareil, parce que vous êtes contre...

Mme NICOLE DESROCHES :

3235 Oui, parce que je sais que ces inventaires-là me diraient... parce que je les ai vus les grands pins blancs. Je suis allée les voir. J'ai été absolument abasourdie qu'il en existe encore dans la région et encore plus dans un milieu urbain, mais c'est-à-dire qu'il y a autre chose là.

LE PRÉSIDENT :

3240 Donc, vous voudriez les inventaires pour avoir plus de raisons de vous objecter.

Mme NICOLE DESROCHES :

3245 Bien, pour montrer aux autres qu'on n'a peut-être pas si tort que ça. C'est dans ce sens-
là. C'est parce que nous, on se dit: *On est contre+, mais c'est évident que, bon, je n'ai pas
les inventaires, je n'ai pas les choses, puis moi, je peux dire, comme eux peuvent dire qu'ils
sont pour, comme moi je peux dire que je suis contre, mais on n'a pas toutes les données.
C'est dans ce sens-là que...

3250 **LE PRÉSIDENT :**

Mais si vous êtes contre pour des raisons philosophiques, il n'est pas nécessaire de leur
demander.

3255 **Mme NICOLE DESROCHES :**

3260 Bien, oui. Je veux dire, des raisons philosophiques, il y avait quand même d'autres
éléments que j'ai soulevés dans notre mémoire. C'est juste que c'est un peu difficile de dire: *Je
suis contre ça parce que+, puis je ne peux pas dire parce qu'il y a tel oiseau, tel poisson, telle
chose, telle chose. Je peux parler des pins parce que je les ai vus, puis bon, j'ai vu les étangs.

3265 Puis j'ai eu des questions en entrevue, on m'a demandé si je pouvais déplacer des
arbres. Puis là, c'était une question sérieuse. Bien, là, tu ne veux pas insulter la personne qui
te pose la question, tu es en ondes, mais là, tu dis: *Bien, voyons, les arbres, tu sais, ça a
100 pouces de diamètre, puis ça a 120 pieds de haut.+ Je n'ai pas répondu ça, j'ai dit:
*Bien...+

LE PRÉSIDENT :

3270 Ça prendrait Obélix pour les changer.

Mme NICOLE DESROCHES :

3275 En tout cas, je pense que... là, ce que je me rends compte, c'est que le Conseil
régional, on a un grand mandat à remplir. C'est que c'est la sensibilisation, l'éducation au
public. Évidemment, il y a toujours une question de moyens, malheureusement. Mais c'est
certain qu'au niveau philosophique, on a de la sensibilisation à faire. Moi, je n'ai rien inventé là.
Je vous parle de différents éléments. Le développement durable, ce n'est pas moi qui a inventé
ça, madame Brundtland en a parlé ça fait presque vingt ans.

3280 Alors, il y a toutes sortes d'éléments comme ça. Mais il me semble qu'en 2001, on ne
devrait pas être ici en train de défendre l'asphalte et le béton. On devrait être en train de
défendre les gens, de défendre l'environnement parce qu'à un moment donné, je pense qu'on a
pas mal atteint le quota de...

3285

LE PRÉSIDENT :

Mais vous savez, beaucoup de gens sont venus nous voir pour nous dire: *De grâce, pour que le monde vive, il en faut beaucoup d'asphalte et de béton.+

3290

Mme NICOLE DESROCHES :

3295

Bien, c'est ça, on a chacun sa philosophie. Ça, je suis entièrement d'accord. Mais à un moment donné, je pense qu'on va se retrouver qu'on va être un peu face au mur de béton, puis peut-être qu'il va être un peu tard.

3300

Puis d'ailleurs, j'ai trouvé des documents très intéressants hier. C'est en Angleterre. Ils ont fait des études comme, nous, on n'en fait pas. Là, ils ont pris des éléments avec lesquels on faisait une corrélation, puis on suivait la corrélation, mais eux ont séparé ça puis ils ont fait des études, par exemple, d'économie et de transport qui sont tout à fait intéressantes.

3305

Si vous voulez la référence, je vous la donnerai, mais c'est vraiment... il y a quand même des études qui ont été faites. Puis je veux dire, je n'ai pas inventé la roue, mais il me semble qu'il y a des choses qu'on devrait ne pas être obligé de défendre toujours et encore et à chaque projet. Il y a beaucoup de choses qui se répètent beaucoup.

3310

D'ailleurs, pour le bruit, comme je vous dis, l'autre fois j'avais posé ma question, alors une des recommandations, c'est que les ministères et agences et Hydro-Québec et etc., qu'on arrête de se servir du 24 heures, des moyennes de 24 heures. Je veux dire, c'est contesté à chaque fois. Alors, pourquoi est-ce qu'on ne prend pas une autre norme? Je ne suis pas technicienne là-dedans, je ne les connais pas, mais je sais que le bruit, le vent va l'affecter, l'humidité, la température, le temps de la journée. Tout ça affecte. Pourquoi est-ce qu'on fait des moyennes 24 heures?

3315

Je suis peut-être bonne pour soulever les illogismes de tous et chacun mais, en tout cas, disons que c'est nos préoccupations. Ce n'est pas juste les miennes non plus. J'ai quand même...

3320

LE PRÉSIDENT :

Ça marche.

Mme NICOLE DESROCHES :

3325

Puis je m'excuse des coquilles, parce que je n'ai pas eu personne pour me relire.

LE PRÉSIDENT :

Faites-vous en pas pour les coquilles, ça, je veux dire...

3330

Mme NICOLE DESROCHES :

Il n'y a pas personne qui m'a relue.

3335

LE PRÉSIDENT :

... on les mange avec le reste. Je voudrais juste revenir à nouveau sur la question donc des impacts sonores. Il me semble que votre recommandation porte à deux niveaux. Elle porte, me semble-t-il, au niveau de la méthodologie à développer d'une part et d'autre part probablement une clarification de la politique, une discussion de la politique.

3340

Mme NICOLE DESROCHES :

Bien, c'est ce que je viens de dire, c'est toujours cette moyenne 24 heures que tout le monde conteste, que tout le monde questionne, qu'ils ont pris quand même au moins, au minimum, ici, une soirée. Puis c'est toujours sur la façon que les tests sont faits. Je veux dire, à un moment donné, si à chaque fois qu'il y a un projet, que ce soit hydroélectrique ou de route ou de quoi que ce soit, les gens contestent la façon de le faire, il me semble qu'à un moment donné, on va arrêter de se faire tirer dessus puis on changerait de méthode. Mais ça, c'est ma façon de fonctionner, mais je pense que le gouvernement aurait avantage peut-être à se donner une autre méthode.

3345

3350

LE PRÉSIDENT :

Voyez-vous, le ministère des Transports a élaboré une politique, il l'a formalisée. Quand on regarde, ils l'ont fait à cause d'une audience qui a eu lieu en 87, non pas l'audience de 88 ici, mais l'audience de 87, qui avait eu lieu dans la région toutefois, et qui disait: *Il est important que le Ministère élabore.+ Là, ils en ont fait une, puis là...

3355

3360

Mme NICOLE DESROCHES :

Oui, mais on n'est pas d'accord avec. On évolue avec le temps. Bien, c'est ça, la politique, ils ont fait la politique, mais ce n'est peut-être pas la bonne. Mais de toute façon, les noms dont ils se servent ne sont pas les leurs. C'est pour ça que je ne parle pas du ministère des Transports en particulier. Je comprends qu'ils fonctionnent avec leur politique, ça, c'est...

3365

LE PRÉSIDENT :

3370 Ça veut dire que le processus, il est itératif, il est toujours en train de se refaire.

Mme NICOLE DESROCHES :

3375 C'est ça. Peut-être que si on faisait autrement...

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dériger.

3380 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une question concernant le statut du parc de la Gatineau. Vous dites, dans votre recommandation, qu'il devrait avoir un statut. Pouvez-vous peut-être élaborer un peu plus.

3385 **Mme NICOLE DESROCHES :**

3390 Bon, alors le parc porte le nom de parc, mais il n'a pas le statut de conservation ou aucune forme de statut. Bon, les gens terrain de la CCN, comme je disais, je le souligne, à un moment donné, ils ont séparé le parc en différents éléments. Et puis dans le dernier rapport qui a été produit sur le secteur des promenades, on a élaboré. On suit finalement la nouvelle politique de Parcs Canada qui est sortie au printemps 2000, et on suit tous ces beaux éléments de développement durable, de conservation de la faune, de conservation du milieu. Tout est là.

3395 Sauf que si demain, comme on veut faire McConnellXLaramée, ça ne tient pas parce qu'ils n'y sont pas tenus, ils n'ont pas le statut de parc. Ils ont ni un statut fédéral, ni provincial, ni aucun statut. Ça s'appelle *parc* parce que ça s'appelle *parc*, mais si on s'en tient au terme légal de parc, il n'a pas le statut.

3400 D'ailleurs, la CCN est exempte de beaucoup de choses aussi parce qu'elle a un statut bien particulier. Ils ont des pouvoirs d'aménagement qu'aucun autre... est-ce qu'il existe autre chose ailleurs qui a des pouvoirs d'aménagement. Puis là, je ne le dis pas parce que je suis contre la CCN. Parce qu'en ce moment, je travaille deux projets avec la CCN: un en transport, puis un le nettoyage des berges de l'Outaouais. Alors, on collabore. Mais c'est que cette zone grise peut jouer d'un bord ou de l'autre, des fois, puis ça crée une problématique.

3405 Parce que quand même, les gens considèrent le parc de la Gatineau comme étant un certain... comme ayant une certaine forme de protection. Alors, je comprends que le parc est en milieu urbain, mais tu sais, d'un côté, on s'en sert pour dire: *Ah! on a un joyau. C'est un beau parc. C'est un des plus grands parcs urbains, etc.+, puis de l'autre côté, on veut y amener d'autres voitures, on veut faire...

3410

3415

Tu sais, je veux dire, le discours est un peu dichotomique. Alors, si le parc avait un statut, bien, là, on ne serait même pas ici. Ça, c'est déjà de un. C'est une problématique régionale. Ça a déjà été soulevé, je ne suis pas la première à en parler. Il y a d'autres organismes, dont je ne me souviens pas de l'acronyme français, c'est CPAWS, les parcs et la faune. C'est un organisme à but non lucratif canadien, puis eux défendent cette théorie depuis longtemps.

3420

Puis d'ailleurs, le Québec est à se... bien, est à se doter, il semblerait que le processus est ralenti là, mais d'une politique d'aires protégées. Si on regarde, même le Yukon en a une; il serait peut-être temps qu'au Québec, on en ait une. Puis dans la région, il n'y a aucun parc d'aucune sorte. Il y en a un qui s'en vient à Plaisance tranquillement, mais c'est une toute petite surface; puis il y a deux réserves, trois réserves, une petite réserve. Il y a trois réserves, mais des réserves, ça n'a aucun statut de protection. Alors, dans la région, il n'y a aucun élément de protection au niveau de la forêt ou au niveau de quoi que ce soit.

3425

3430

Alors, c'est un autre élément qui semble peut-être banal pour certains, mais je veux dire, la forêt en Outaouais, c'est la plus grande forêt mixte du Québec. Et il n'y a aucune aire de protection. Puis d'ailleurs, comme je vous disais, les grands pins blancs ont tous été coupés. C'est pour ça que c'était absolument mystérieux qu'ils soient là tout près de l'emprise, ces grands pins, parce qu'il n'y en a plus dans la région. Ceux qu'on peut retrouver sont dans le fond de la rivière Gatineau. Alors, c'est vraiment absolument incroyable que ces arbres-là soient là.

3435

3440

Alors, il y a tous ces éléments-là qui jouent, mais surtout qu'on manque d'information, puis que je pense que les gens, la concertation n'a pas été faite, les gens ne se sont pas assis pour discuter. Il y a une problématique. Oui, le camionnage, c'est une problématique. C'est une problématique partout. Ici, elle a d'autres dimensions, mais je pense qu'on pourrait s'asseoir. Puis bon, il y a tout l'aspect *just in time*, il y a tout l'aspect qu'il y a un gros marchand à qui appartiennent presque toutes les épiceries. Il y a beaucoup d'éléments mais il n'y a personne qui s'est assis: *Mais ça, ça fait quoi, puis c'est quoi l'impact de ça, puis pourquoi il y a un impact.+

3445

Alors, oui, je le sais, je pourrais être ici toute la soirée. Alors, merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

3450

J'invite maintenant le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve. Monsieur Philippe Côté, s'il vous plaît. On peut vous demander de vous identifier, d'abord?

M. PIERRE BRISSET :

3455 Mon nom, c'est Pierre Brisset. C'est moi le directeur du Groupe en recherche urbaine de Montréal, et puis je suis venu avec mon collègue Philippe. À deux, on va faire une présentation. Je vais laisser mon collègue faire l'introduction et la conclusion, et moi, je vais remplir la viande dans la sandwich pour décrire un peu ce qu'on veut dire.

3460 Alors, Philippe, je te passe la parole.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3465 Le Groupe en recherche urbaine est un organisme qui existe depuis deux ans, regroupe des professionnels en aménagement, en architecture, en patrimoine et en communautaire. Il s'est formé dans le cadre du projet du ministère des Transports de prolonger l'autoroute Ville-Marie dans les quartiers centraux, cinq quartiers de Montréal. Et en ce sens, nous venons ici, aujourd'hui, pour demander une politique nationale pour les autoroutes en milieu urbain au Québec. Car cette dimension-là, il me semble qu'elle apparaît absente de tous nos dossiers, 3470 aussi bien à Montréal, à Hull qu'à Québec et chaque quartier semble vivre cette dynamique différemment.

Donc, à ce moment-là, j'aborderais le fait qu'il y a aussi la dimension des accords de Kyoto qu'on aimerait qui soient respectés, du moins le Protocole, et que X on avance ça 3475 comme simple hypothèse - que l'abandon des réseaux routiers en ville soit un puits comme la recherche des puits qu'ils tentent actuellement avec le reboisement.

Nous aimerions souligner qu'il y a une tendance générale actuellement en Amérique du Nord qui consiste à élaguer ou même démanteler les réseaux routiers en milieu urbain. Nous 3480 pensons, par exemple, à Milwaukee, à Seattle, à Portland et à Toronto. Actuellement, la Ville de Toronto a démantelé une partie de l'autoroute Gardiner le long du lac Ontario, 1 2 kilomètre, et entend défaire le reste, tout près de 7 kilomètres, je crois, le long du lac Ontario pour accueillir les jeux olympiques de 2008.

3485 Alors, il y a donc la Ville comme projet urbain, comme grand chantier et qui commande des grands travaux publics. En ce sens-là, nous voudrions à ce moment-là une politique qui soit proactive et non pas juste une politique de refuser des autoroutes. Nous voudrions à ce moment-là que des grands travaux soient entrepris et qu'il y ait une réflexion générale.

3490 Donc, à ce moment-là, le milieu urbain, je crois, est un milieu en soi patrimonial et qui devrait être respecté dans sa mixité. Dès lors, une autoroute est un luxe pour arriver dans un centre-ville et une autoroute, normalement est une infrastructure de transport pour desservir des régions et le développement économique.

3495 Dès lors, nous aimerions rappeler que le gouvernement du Parti québécois, en 77, avait mis un moratoire sur tous les projets d'autoroute dans les villes du Québec et nous avons justement affaire à ces grandes friches-là depuis bientôt vingt-cinq ans. C'est pour ça que nous voudrions que ce soit une politique proactive et qui, à ce moment-là, que ce ne soit

3500

probablement pas le ministère des Transports qui puissent gérer ce problème-là, le planifier, mais que ce soit un ministère de l'aménagement pour une politique de la Ville.

3505

Alors, j'aimerais présenter Pierre Brisset, architecte, qui va faire une présentation de quelques énoncés et d'un historique du réseau routier de Hull.

M. PIERRE BRISSET :

3510

Alors, si vous permettez, suite à la volonté politique du MTQ de vouloir réaliser le projet du boulevard urbain, on voudrait mettre les pendules à l'heure relatif aux garanties du concept urbain qui semble être une concertation du milieu et du Ministère, que ce ne soit pas juste un choix de dire: *Oui, on va faire ça, mais dans dix ans, on va le changer.+

3515

Classiquement, un boulevard urbain en milieu urbain, c'est un réseau artériel qui comprend deux côtés d'un boulevard avec des activités de part et d'autre. Un parc linéaire comprenant des buttes ne peut pas valoir dans la construction parce que ça défait l'objectif d'un boulevard, qui est une route avec servitude et non une autoroute qui est sans servitude.

3520

Le boulevard typique urbain au Québec accueille normalement entre 20 et 30 000 véhicules par jour, donc est limité à sa capacité et normalement ne comporte aucun viaduc. Et la plupart, c'est des passages à niveau. L'illustration qu'on...

LE PRÉSIDENT :

3525

Pouvez-vous me donner un exemple? Prenons une rue à Montréal, je connais Montréal.

M. PIERRE BRISSET :

3530

Disons, boulevard urbain, boulevard René Lévesque, par exemple, ou plutôt boulevard Saint-Joseph à Montréal. La rue Sherbrooke est un boulevard urbain.

LE PRÉSIDENT :

3535 Donc, considéreriez-vous, ici à Hull, le boulevard Saint-Joseph comme un boulevard urbain?

M. PIERRE BRISSET :

3540 Oui, mais disons que c'est un peu étroit, mais ça pourrait être considéré comme un boulevard urbain aussi. C'est que l'objectif d'un boulevard urbain, ce n'est pas juste pour le transit des véhicules mais c'est pour une activité urbaine globale. Donc, le transport des véhicules n'est qu'une partie de la formation d'un boulevard urbain.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3545 Habituellement, ce qui est autour, adjacent au boulevard, est-ce que c'est mixte normalement: commerces, habitations?

M. PIERRE BRISSET :

3550 Oui, ça peut être mixte.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3555 Il n'y a pas de...

M. PIERRE BRISSET :

3560 C'est une route avec servitude.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

 Ça ne demande pas, par exemple, des commerces absolument.

3565 **M. PIERRE BRISSET :**

 Non, non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3570 Ça peut être aussi des...

M. PIERRE BRISSET :

3575

Ça peut être usages multiples. Disons que je ne vais pas débattre exactement la forme du boulevard urbain qui est retenu ici. Là, j'ai pris le diagramme indiquant des rocade parce que l'année dernière ça semblait être la mode; cette année, ils parlent d'autre chose.

3580

Alors, évidemment, il y a à faire que ce boulevard urbain d'abord soit limité en volume de trafic qui peut accommoder, mais surtout que ce soit un boulevard qui soit utilitaire non seulement pour ce qui passe mais pour les utilisateurs du quartier. Alors, c'est le projet qui semble être sur la table. Et puis je vois derrière moi qu'il y a une autre variation de la même chose, mais ça semble être un projet qui semble avoir l'accord de la concertation. Mais on est

3585

venu ici pour dire, bien, si c'est le choix de la société en grand, il faut éviter un peu le phénomène de construire ça pour, dix ans plus tard, dire: *Ah! ça ne fait pas l'affaire. On a une tendance de 60 ou 80 000 véhicules par jour.+ Je vais élaborer un peu plus tard dans ma présentation.

3590

Je vais commencer un peu avec l'évolution du projet. Étant externe, je ne peux pas savoir que... on me dit que le corridor a été exproprié depuis 70, 73, un peu comme la rue Notre-Dame à Montréal. Ça semble être la grande tendance de démolir partout. Même s'il n'y avait pas de guerre au Canada, on démolissait quand même.

3595

Si on prend l'évolution du projet comme tel, les diagrammes qui étaient publiés dans les revues de Transport Québec, où le rapport annuel parlait d'un réseau de base à Hull qui consistait de la 50 et de la 5. La 5, on connaît, c'est boulevard Reboul qui devient l'autoroute de la Gatineau, et la 50, sur sa quasi-longueur, était derrière les terres, était au fond des terres et jamais dans les régions urbanisées. Le diagramme que j'avais. Et par la suite, j'ai suivi... et on

3600

ne parle pas d'une autoroute 50 qui traverse la ville de Hull, comme ça semble être aujourd'hui.

3605

Alors, avec le temps, je conserve mes cartes du Ministère. Alors, au début, en 81, on voit le début de ce qu'ils appelaient la 5-50, qui partait de Gatineau, qui arrêtait au boulevard Père Reboul. Ensuite, on voit le prolongement de la 5-50, au deuxième diagramme, en 85, qui monte jusque... qui traverse Gatineau rejoindre la nouvelle 50.

3610

En 90, et c'est là mon étonnement, quand je suis venu visiter Ottawa pour voir les nouveaux musées qui étaient ouverts, j'ai vu la construction d'un nouveau viaduc en bas, qu'on voit en bas à gauche, ici, qui semblait dire: bon, bien, la nouvelle 50 ne passe plus dans les arrière-terres, elle va passer maintenant dans le centre-ville. Un peu étonné, j'ai dit: *Bon, il y a des changements de plan.+ Et par la suite, enfin dans les dernières années, 97, on a vu qu'ils sont venus de l'autre côté aussi sur le boulevard McConnell, LaraméeXMcConnell, ils ont construit l'autre tronçon qu'on retrouve ici, qui relie à Saint-Raymond, je crois, boulevard Saint-Raymond.

3615

Excusez-moi, je ne connais pas tous les noms par coeur. C'est difficile d'apprendre tout ça par coeur. Je suivais un peu le graphique des cartes, mais les noms m'échappent parfois.

3620 Alors, là, il semble qu'on est pris avec une situation, un genre on sent un peu une attaque militaire de rentrer dans le territoire des deux côtés, un peu la carte qui était montrée tout à l'heure. C'est que vous avez le boulevard McConnell qui arrive aux limites, chemin de la Montagne et puis vous avez l'autoroute 50 qui aboutit au boulevard Saint-Laurent.

3625 Il reste environ 2 kilomètres, si je ne me trompe pas, à compléter, une route pour relier deux autoroutes: la 50 et puis le boulevard McConnell. Le questionnement qu'on se fait ici, c'est que l'intention de vouloir réaliser un boulevard urbain, est-ce que la vraie intention, c'est vraiment de faire l'autoroute pour relier la 5-50 à la 50, à la 148?

3630 Parce qu'il ne faut pas oublier que quand le viaduc a été construit, qui vient ici, a une capacité de 100 000 véhicules par jour optimum. C'est normalement une autoroute, comment calculer les capacités? C'est 50 000 par paire de voies. Je prends Décarie, qui est six voies, c'est 150 000. Métropolitain, six voies, 150 000. Il y a des bouts d'autoroute à Montréal à quatre voies, c'est 100 000. Alors, normalement, l'optimum, c'est 50 000 par paire de voies. Alors, on a un quatre voies qui vient dans le quartier ici, qui a été construit à partir... qui sert à
3635 personne, parce que la plupart de la circulation descend et sort pour prendre le boulevard Père Reboul, ceux qui viennent de la 50 pour aller vers le nord ou vers le sud.

Alors, cette autoroute, ce viaduc, en 90, je me dis: bon, ça y est, ils commencent l'attaque. Ils veulent vraiment dévaster le territoire. Nous, on se pose la question: est-ce qu'il y
3640 a vraiment des études origine-destination sérieuses X je pense que ça a été posé par d'autres ici X pour connaître vraiment la croissance réelle?

On a parlé des voies de camionnage. Vous avez cinq ponts qui relient Ottawa à Hull. La nuit, ils sont tous interdits au camionnage puisque Ottawa ne veut pas de vos camions qui traversent leurs quartiers. Alors, c'est seulement le jour où les camions peuvent passer à Hull pour aller à Ottawa, pour rejoindre le réseau supérieur d'Ottawa qui relie au réseau supérieur de l'Ontario hélas! pour l'exportation des produits. Mais la nuit, c'est interdit au camionnage, vous n'avez pas le droit de traverser Ottawa la nuit.

3650 Alors, apparemment, je croyais que c'était le pont McDonald-Cartier, le pont du Portage qui étaient permis au camionnage, mais quelqu'un m'a dit que c'est le petit pont de Chaudière qui est permis au camionnage. En tout cas, il y en a deux. Je ne sais pas lesquels, mais il y en a deux sur les cinq qui sont là, qui sont permis au camionnage. Les trois autres sont interdits.

3655 Alors, si on rappelle un peu une situation semblable à Montréal, qui est juste à 200 kilomètres plus bas dans le fleuve, là-bas, là, je sais qu'ici, on a semblé avoir adopté une solution de boulevard urbain avec quelques petits raffinements pour les giratoires, mais en autant que ce concept-là soit adopté en permanence. C'est-à-dire qu'une fois que c'est là, qu'ils ne reviendront pas plus tard puis ils disent: *Vous savez, on s'est trompé.+

3660

Parce qu'on prend l'exemple à Montréal, ils ont fait exactement la même chose. En 80, l'exemple de la rue Notre-Dame à Montréal, l'autoroute est-ouest qui sortait originalement à la rue Sanguinet était une sortie d'une voie, donc une capacité maximale de 50 000 véhicules. Ils ont prolongé les huit voies pour se rendre jusqu'à Papineau, à un feu de circulation. Alors, il y a un potentiel, je ne dis pas que c'est rendu là encore, mais il y a un potentiel de pression de véhicules de 200 000 véhicules par jour. Alors avec ça, évidemment, le boulevard urbain qu'ils ont aménagé sur la rue Notre-Dame à l'est de la rue Papineau, un quatre voies comme on voit ici, en partie des huit voies, il y avait d'autres tronçons à huit voies, a atteint un achalandage de 60 000 véhicules par jour. Mon Dieu! on ne peut pas vivre avec ça. La solution de boulevard urbain en deux gros robinets d'autoroute à chaque extrémité ne fonctionne pas. Donc, il faut relier les deux bouts avec une autoroute.

3665

3670

3675

Alors, si vous avez un grand achalandage qui provient d'ici, plus un autre grand achalandage qui provient de là, évidemment, le boulevard urbain qui relie, c'est comme un petit boyau de jardinage qui relie deux tuyaux de six pouces de diamètre des réseaux d'aqueduc de la Ville. Alors, vous voyez ce qui peut arriver.

3680

Donc, nous, ce que nous recommandons pour assurer l'intégrité du projet que tout le monde semble favoriser, boulevard urbain avec des rocades, avec accès limité et de s'assurer que l'achalandage ici dépasse jamais le seuil de 30 000 véhicules, on recommande quelques propositions pour assurer que le boulevard urbain demeure vraiment...

3685

3690

Ce qu'on dit ici, c'est que le parcours McConnell/Laramée soit nommé 148, la route 148 qui descend jusqu'au boulevard Maisonneuve et que le boulevard Maisonneuve devienne la 148, et que ça devienne un réseau de boulevard urbain réel. Que ça maintienne que la route qui traverse ici ne soit plus désignée comme A-50, parce qu'avec un numéro autoroute 50, même si c'est un boulevard urbain, ça veut dire qu'éventuellement ça va devenir autoroute. Alors que cette route-là soit désignée comme la route 148 en perpétuité, et que la 148 traverse son ancien trajet sur Maisonneuve et puis peut remonter sur les autoroutes à partir du boulevard Père Reboul ou traverser Gatineau comme elle le faisait avant. Ça, c'est une option.

3695

3700

Mais la grosse chose pour s'assurer qu'on ferme le robinet pour toujours, c'est que le viaduc entre le pont des Draveurs ou le lac Lemay, ici, soit démantelé pour assurer qu'il n'y ait jamais la tentation du diable de vouloir compléter cette route-là, en termes de l'énorme spaghetti que vous avez au-dessus du boulevard Saint-Laurent, où Laramée rejoint Saint-Laurent, qu'il n'y ait pas cet énorme boyau d'arrosage qui aura toujours la tendance de vouloir venir et finalement se raccorder directement sur le boulevard Laramée et augmenter l'achalandage au point où, dans dix ans, le Ministère va dire: *Bien, il y a 60 000 véhicules sur votre boulevard urbain, il faut le convertir en autoroute.+

La troisième question, c'est toujours la question de la voie de contournement d'Ottawa. En quelque part, on a toujours entendu la question de... pour le transport de camionnage en vrac, le gros camionnage, on parlait de maintenir l'ancien tracé de la 50 au nord de Hull, bien

3705 dans les terres en arrière, puis éventuellement descendre et raccorder la 416. Je pense que
c'était nommé l'autoroute Deschênes à l'époque. En tout cas, je ne sais pas où c'est rendu ou
ça a été refusé, abandonné, etc., peut-être qu'il y a d'autres solutions pour permettre le
camionnage en vrac de pouvoir passer des régions québécoises au réseau supérieur ontarien,
qui est de l'autre côté d'Ottawa, pour Hull, afin d'éviter d'être obligé de traverser les quartiers
centraux de la ville de Hull.

3710 Et ceci conclut ma partie de la présentation. Je vais laisser Philippe finir avec quelques
mots de conclusion. Mais c'est un peu la situation où quelqu'un de l'extérieur, comment, nous,
on a perçu le projet du développement au centre-ville de Hull. Merci.

3715 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui, je vais ajouter peut-être quelques points à ma conclusion. Évidemment, on
demande un ministère de l'aménagement, dans le sens de ne pas laisser le territoire québécois
entre les mains des seuls ingénieurs routiers. Donc, nous voudrions que ce soit des équipes
3720 multidisciplinaires qui travaillent les dossiers et non pas de prendre juste l'équipement ou
l'infrastructure pour la recouvrir de verdure ou de corridors récréo-touristiques, de laisser tomber
la logique du corridor comme vecteur d'aménagement dans les milieux urbains.

Je rajoute la proposition qu'il devra y avoir des tracés alternatifs, qu'il devra même y
3725 avoir des équipes en concurrence pour travailler sur les dossiers. Je sais que la Ville de
Grenoble fonctionne comme ça avec un projet d'autoroute actuellement. On pourrait fournir les
références à la Commission. Et même encore, c'est parce qu'on ne peut pas choisir quand il y a
une seule option. On peut juste dire oui ou non et on bloque les dossiers. Je pense qu'il faut
avoir une position plus proactive et même faire travailler des équipes en concurrence, histoire
3730 qu'un vrai débat s'engage.

Par conséquent, le GRU-HM souhaite la création donc d'un ministère de
l'aménagement, ce serait idéal, et qui aurait pour mission de développer une réelle vision de
l'aménagement au Québec en concertation avec tous les intervenants. Entre-temps, ce
3735 ministère pourrait peut-être intervenir dans la requalification des friches urbaines laissées par les
grandes cicatrices.

À défaut que je donnerais l'exemple, par exemple, à Québec, que c'est la Commission
nationale qui actuellement s'occupe de requalifier le boulevard Champlain le long du fleuve
3740 Saint-Laurent, ou bien la Ville de Québec qui fait d'immenses pressions pour commencer à
démanteler, je pourrais dire, l'échangeur Dufferin-Montmorency. Donc, à ce moment-là, il faut
qu'il y ait des intervenants majeurs. Ici, je donne l'exemple de Québec parce qu'elle est vécue
comme une capitale nationale. Il y a des intentions manifestes en ce sens-là. Ici, on serait peut-
être dans le monde profane, puis bon... enfin, bref.

3745 Et je finirai juste un peu vite en disant peut-être qu'avec des slogans, il faudrait peut-être
passer du... au lieu de faire du *traffic dumping*, donc d'aller vers du *traffic calming*, donc des

mesures d'apaisement, donc de faire que la qualité de vie en milieu urbain soit valorisée avec des aménagements qui seraient, comme ici, de type boulevard et non pas des buttes antibruit le long d'un boulevard. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

Monsieur Dériger, s'il vous plaît.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pour vous, actuellement, le boulevard qui est proposé, est-ce que c'est plutôt un boulevard de type *parkway* qu'un boulevard de type urbain comme...

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Oui, c'est ça. Puis c'est un boulevard rural, je dirais ça comme ça. Ce n'est pas un milieu urbain, parce que justement le quartier n'a même pas accès à la voie qui le traverse, au corridor, en fin de compte.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Qu'est-ce qu'il faudrait faire à ce moment-là pour venir modifier, selon vous?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Bien, comme Pierre le proposait, c'est de le voir comme un boulevard dans la ville de Hull et non pas de le voir comme une autoroute, une voie réservée. Enfin, j'entends par là qui ne permet pas d'être relié à la trame urbaine.

C'est comme les exemples que l'on donne. À Barcelone, tu peux même avoir des boulevards à douze voies, mais tout le monde y a accès. Ce n'est pas des corridors isolés. Tu as aussi le gabarit, bon, pour Barcelone, d'avoir des bâtiments de dix, douze étages, qui fait que l'échelle est conservée.

Mais ici, je dirais, l'échelle paraît démesurée et des buttes antibruit en plein milieu de la ville, je ne comprends pas. On n'est plus dans un espace urbain, on est ailleurs.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, pour vous, les buttes, c'est une barrière physique entre...

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Oui, littéralement.

3795

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Idéalement, pour vous, c'est d'enlever les barrières, d'enlever les buttes.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3800

Oui. Et les enjeux de roades, ça peut desservir 20 000 véhicules à peu près. Aussitôt que ça va dépasser 20 000 véhicules, les roades vont sauter. C'est pour ça que justement, on recommande que ça soit toujours, au maximum, disons entre 20 000 et 30 000 véhicules par jour. Aussitôt qu'on dépasse ça, l'aménagement proposé va lui-même s'effondrer de lui-même.

3805

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais pour les carrefours giratoires, comment est-ce que... parce que c'est sûr que c'est un concept qui est nouveau. Montréal, ça s'en vient aussi, ça se parle beaucoup.

3810

M. PIERRE BRISSET :

Je vais répondre puisque c'est plus technique. Le concept de roades, il faut comprendre que...

3815

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non, excusez-moi, les carrefours giratoires.

M. PIERRE BRISSET :

3820

Les carrefours giratoires, excusez-moi. Bon, ça dépend à qui on parle. Les carrefours giratoires, c'est un peu la façon de forcer les utilisateurs à ralentir parce qu'ils ne peuvent pas négocier les courbes là-dedans à 50 kilomètres/heure, ils sont obligés de descendre à 20. Alors, puisqu'ils sont rapprochés, théoriquement, ils n'ont pas la possibilité d'accélérer à de grandes vitesses. Ils sont toujours dans une situation d'être obligés de traverser le secteur à basse vitesse. Ils ne pourront jamais aller plus vite que la voiture ou le véhicule peut accommoder dans le giratoire.

3825

On dit que c'est fluide, les autos n'arrêtent pas. Et bien, il faut prendre les mesures compensatoires pour permettre la traverse des piétons, comme on en a discuté tout à l'heure, peut-être des feux de circulation entre les giratoires pour... mais pour revenir aux giratoires, c'est ça.

3830

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3835

Mais actuellement, le promoteur prévoit des traverses piétonnes avec des feux de circulation pour piétons.

M. PIERRE BRISSET :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais en termes de design urbain, est-ce que...

M. PIERRE BRISSET :

Ça semble être dans le...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que c'est une possibilité, disons, de faire comme une entrée de ville ou de venir...

M. PIERRE BRISSET :

Oui. C'est très recouru maintenant le concept des giratoires. Parce que non seulement ça maintient une fluidité, mais ça oblige ceux qui arrivent en ville de ralentir et savoir qu'ils sont rendus en ville, ils ne sont plus sur une route à ligne droite à grande vitesse. Une fois rendu dans les giratoires, en quelque part il faut qu'ils ralentissent. Il y a des identités sur les giratoires, peut-être qu'ils peuvent mettre des monuments dans les giratoires. Ils savent qu'ils sont arrivés et ils doivent respecter la vie du quartier dans lequel ils traversent.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3870 Par rapport aussi aux giratoires, dans ce cas-ci, actuellement, on a quand même quatre giratoires, dont deux à Saint-Joseph et à Montcalm qui ont environ 35 mètres de distance l'un de l'autre, est-ce que vous pensez que ça pourrait créer des problèmes en termes de sécurité, en termes de...

M. PIERRE BRISSET :

3875 Bien, la question, c'est qu'il faut comprendre qu'une fois rendu là, c'est que la circulation sera très ralentie. Donc, le problème de sécurité, c'est quand la circulation va trop rapidement. Les accidents dangereux, c'est quand la circulation va trop vite. Si pour négocier les obstacles, les giratoires, il faut descendre à 20 kilomètres/heure, le risque est beaucoup diminué. Le niveau de sécurité est augmenté d'autant par le fait même que les véhicules sont
3880 obligés d'aller à une très basse vitesse. Et c'est la vitesse qui tue. Comme tout le monde dit, on le sait bien, c'est la vitesse qui tue.

Il y a des choses à valider, évidemment. Je ne veux pas prôner ou vendre le concept des giratoires, mais en ayant écouté plusieurs présentations sur le sujet des experts qui sont
3885 venus de partout dans le monde, le concept des giratoires semble être le meilleur outil pour s'assurer au moins, comme je disais tout à l'heure, le problème de sécurité relié à la vitesse. Ça ne règle pas le problème de faire arrêter les voitures pour laisser, s'il y a une école sur un côté, puis il faut que les autos s'arrêtent pour deux ou trois minutes. Mais ça, il faut prendre d'autres mesures. Il faut avoir ça et puis faire d'autres compensations ailleurs pour combler à
3890 chaque problème.

Mais l'idée des giratoires, c'est qu'en étant une installation permanente, ça permet de dire: bon, bien, là, on définit notre axe. C'est un axe de boulevard urbain vraiment de quartier et ça limite l'achalandage. Avec les giratoires, on ne peut pas dépasser le 20 000, on limite le
3895 nombre de personnes qui peuvent passer.

Et puis c'est pour ça que j'ai mentionné tout à l'heure, pour s'assurer que cette limite soit respectée et garantie, bien, il faut enlever les éléments qui auront en sorte apporté le volume de trafic additionnel, comme c'était le cas à Montréal et comme ça semble être le cas encore ici, où
3900 ils vont se tourner de bord, bien dire: *On va scraper tout ça puis on va remplacer ça par une autoroute.+

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3905 Hier, il y a un intervenant qui a parlé possiblement de l'idée de mettre une bande cyclable sur la voie même de l'axe. Comment vous voyez la piste cyclable intégrée à ce concept-là?

M. PIERRE BRISSET :

3910

Je crois que oui. Je crois qu'une piste cyclable et rendre plus multifonctionnel le corridor, même voir des ouvertures au lieu d'avoir des tourne-bridges, d'avoir des accès directs sur le boulevard urbain pour que ça devienne plus rue de ville, qualité de ville multifonctionnelle. Que ça ne soit pas un axe sans servitude comme ça paraît l'être, un *limited access highway* comme

3915

on dit en anglais, que ça soit une route ouverte aux servitudes. Et plus il y a de l'activité sur la chaussée ou sur l'axe, plus ça devient partie du quartier et plus ça s'intègre mieux au quartier, puis moins on ressent cette notion de barrière d'aller d'un côté à l'autre.

3920

Mais je crois qu'une piste cyclable et ajouter d'autres choses, il y a beaucoup de choses qui peuvent être ajoutées là-dedans. Je crois qu'il y a un potentiel d'ajouter beaucoup d'éléments dans ce concept-là. On ne s'arrête pas juste à ça là. On voit ça comme l'ossature de base pour la circulation mais, après ça, on ajoute des choses pour animer le... pour que ça devienne un véritable boulevard urbain comme on voit les grands boulevards à Paris qui sont reliés avec des rocade et puis multiactivités, les cafés.

3925

Bon, bref, je ne dis pas qu'on va mettre des cafés ici, mais bref, vous voyez un peu l'illustration de... le potentiel de ce qu'il peut avoir. C'est le temps qui va permettre l'évolution.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3930

Est-ce que le parc de la Gatineau, le fait qu'il soit juste à côté, ça crée aussi un élément d'attrait, si on veut, ou...

M. PIERRE BRISSET :

3935

Oui, je crois que le parc de Gatineau juste à côté, ça crée un élément. C'est malheureux qu'il faut trancher le parc de Gatineau avec une autre route, je crois que ça a été mentionné par d'autres intervenants tout à l'heure. Disons que c'est un peu un choix de société, avec quoi est-ce que vous êtes prêts à vivre, amener et se permettre une certaine circulation à traverser le parc. Comme à Montréal, il y a les promenades qui traversent la montagne, etc. C'est un choix de société finalement, comment ils veulent l'avoir.

3940

LE PRÉSIDENT :

3945

Si vous permettez, on va arrêter là, mais merci de votre contribution. Évidemment, vous soulevez un point crucial au niveau du concept, puisque le concept de boulevard urbain paysager semble contradictoire au...

3950 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Ce n'est pas la même chose.

3955 **LE PRÉSIDENT :**

En tout cas, il y a des problèmes d'ajustement conceptuel et il y a là, ici, un axe de transport. Vous avez dit, au plan de la documentation, vous avez parlé des années 90. Mais pour le peu que je connais dans le dossier, il me semble qu'à partir des années 60, l'axe est déjà prévu. Et déjà en 74, il y a des déclarations très claires de la Ville de Hull là-dessus.

3960 Il y a peut-être un problème, là, d'intégration sur l'ensemble de l'histoire du dossier, mais je pense que, en tout cas, vous apportez des questionnements, vous déplacez la question de manière fort intéressante de ce côté-là.

3965 **M. PIERRE BRISET :**

Parce que nous, comme j'ai dit, peut-être que c'est vrai que Hull pensait mettre une autoroute depuis 70, mais disons que ça n'a pas été vraiment publié, dans le sens qu'à Montréal, le réseau qui est à Montréal était connu depuis 70. On parlait d'une trame autoroutière puis c'était publié dans les rapports annuels du Ministère. Tandis qu'à Hull, dans le même rapport que j'ai montré l'acétate tout à l'heure, il montrait deux routes: une au nord puis l'autre qui traversait.

3970 J'ai les plans de la Commission nationale publiés en 73 et puis il n'y avait pas d'autoroute prévue sur cet axe-là. Peut-être à l'époque on ne se parlait pas d'un côté de la rivière à l'autre, mais on avait d'autres projets. Il y avait des projets de la 5-50 comme j'appelle. L'axe, le pont des Draveurs, était déjà dans le plan de la Commission nationale dès 70. Et c'est vrai que quand ils ont construit le tracé de la 5-50 à l'époque, qu'il y avait une bretelle nébuleuse qu'ils visaient dans le quartier, mais personne ne savait trop où, jusqu'à temps qu'ils construisent le viaduc en 90.

3975 Mais c'est un peu malheureux que ça ait été fait petit bout par petit bout plutôt que dans l'ensemble. Parce que là, si la décision n'était pas de faire cette... c'est-à-dire que si ce n'était qu'un boulevard urbain qui reliait McConnell à la rue Saint-Laurent, c'est beaucoup plus logique, parce que Saint-Laurent aussi a été exproprié, si vous vous souvenez, dans les années 70, sur une grande emprise à peu près équivalent à ici. Puis c'est un boulevard urbain qui descend jusqu'au pont de Saint-Alexandre.

3980 Alors, ça, c'est plus logique de croire que cet axe-là continue en ligne droite de Saint-Laurent jusqu'au nouveau boulevard Maisonneuve, qui est un autre axe majeur qui traverse Hull, qui a été construit pour des centaines de millions, que de penser: *Bon, bien, on scrape tout ça, puis on retasse une autre autoroute à côté, puis on fait un nouveau tracé à côté de ce qu'on vient juste de construire.+
3990

3995

LE PRÉSIDENT :

Oui. C'est juste qu'en 88, le projet est analysé en audience. En 91, il est autorisé, sauf cette section-là qui est actuellement sous examen. C'est assez complexe comme histoire locale.

4000

M. PIERRE BRISSET :

Ça, je comprends très bien.

LE PRÉSIDENT :

4005

Mais c'est intéressant de voir l'horizon.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

4010

C'est juste pour préciser. C'est que l'expression *traffic calming*, ce n'est pas juste l'histoire d'apaisement de mesures de circulation, comme des propositions ici. C'est l'idée d'un milieu de vie en ville. C'est ça qui est la philosophie générale. Et la philosophie générale, ce n'est pas de faire une infrastructure, puis de la rendre belle comme un corridor avec une piste cyclable et tout et tout. C'est plus de vouloir un aménagement évolutif.

4015

S'il y a un concept de base, si c'est celui d'un boulevard urbain avec 30 000 véhicules, à partir de là la ville peut se régénérer. Comme c'était noté une rue commerciale, à ce moment-là, c'est ça qui est le moteur du quartier. Ça devient sa rue principale, bon, en espérant que ça ne soit pas un design r-urbain, pour prendre route et urbain. C'est ça, c'est vraiment de vouloir comme un... c'est dans ce sens-là que la proposition est faite.

4020

Puis il faudrait quantifier aussi à ce moment-là qu'est-ce que le projet a déjà coûté à date. Toute cette terre abandonnée là, toute la perte de revenu de la Ville de Hull, est-ce que c'est quantifié? Et comment la Ville de Hull pourra récupérer ces fonds-là et elle ne peut le récupérer qu'en rebâtissant. Sinon, actuellement, c'est une perte sèche pour la communauté locale. Et on ne comprend pas pourquoi Québec intervient dans un tissu urbain avec une perte sèche pour la Ville de Hull, qui n'est pas quantifiée du tout. Et c'est quand même trente ans de perte économique et on doit s'attendre encore à un siècle de perte. Voilà.

4025

LE PRÉSIDENT :

4030

Merci, messieurs. C'est gentil de vous être déplacés de si loin. On sent qu'il y a de grands débats qui s'en viennent et qu'il y a une première esquisse de questionnement plus large et de réflexion sur les politiques. Est-ce que ça fait longtemps que votre groupe de recherche existe?

4035

M. PIERRE BRISSET :

4040 Depuis deux ans, deux, trois ans. C'est-à-dire qu'on a été formé... on est un sous-
comité, un autre comité dans le quartier. Mais moi personnellement, j'ai toujours suivi les
réseaux partout. Alors, c'est pour ça que... bon, ça s'est adonné, on s'appelle Hochelaga-
Maisonnette parce qu'il y a un combat là-bas, mais ça ne dit pas qu'on ne peut pas voir un peu
ce qui se fait ailleurs, puis comparer nos notes, puis dire: *Bon, bien, peut-être on a tous une
4045 approche commune, peut-être qu'il faut s'en parler+, puis par la suite dire: *Ce serait une
bonne idée de poursuivre.+

LE PRÉSIDENT :

En tout cas, merci beaucoup. Au revoir, messieurs.

4050 La procédure prévoit qu'au cours de chaque rencontre, il y ait un droit de rectification. Je
rappelle que c'est un droit de rappeler des faits. Je vois quelqu'un qui se lève. Venez. Ce n'est
pas un droit d'argumenter, c'est un droit de corriger des erreurs de faits.

4055 **M. PIERRE DUBÉ :**

Merci, monsieur le président. Je me dois de faire trois points peut-être de correction.
Dans une intervention, il a été mentionné d'un comité consultatif d'urbanisme et de design. En fait,
je pense qu'on faisait référence au comité dont je faisais mention dans le mémoire. Ce comité
4060 existe depuis fort longtemps et c'est un des nombreux comités consultatifs que nous avons à la
Commission de la capitale nationale. Son mandat est de donner des avis, ce sont des avis
d'experts.

La composition de ce comité varie et, en général, ces comités sont composés
4065 d'architectes, d'urbanistes, de designers, qui viennent de partout au Canada et qui se
rencontrent de façon régulière, c'est-à-dire quatre à six fois par année à la Commission ici,
c'est-à-dire à Ottawa, et pour lesquels tous les projets, avant d'arriver au stade de décision,
sont passés par le comité à titre consultatif.

4070 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que leurs avis sont publics?

4075 **M. PIERRE DUBÉ :**

Bonne question. Je pense qu'on peut les obtenir par la *Loi de l'accès à l'information*, mais normalement ce ne sont pas des comités publics.

4080 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Un deuxième...

4085 **M. PIERRE DUBÉ :**

Le deuxième point, c'est que...

LE PRÉSIDENT :

4090 Remarquez, c'est plus un complément que vous m'avez donné qu'un...

M. PIERRE DUBÉ :

Oui, mais je pensais que...

4095

LE PRÉSIDENT :

Mais c'est un complément utile. Alors, c'est correct.

4100 **M. PIERRE DUBÉ :**

D'accord. J'espère que vous l'acceptez. Il n'y a malheureusement pas d'artistes dessus, mais enfin, il y a des gens qui sont quand même experts.

4105 Le deuxième point que je voulais mentionner, c'est que, bien évidemment, la Commission comme société d'État n'est pas assujettie à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, comme on l'a souligné. Toutefois, je vous rappelle que la Commission a adopté une politique corporative sur l'évaluation environnementale et qui suit l'esprit de la loi canadienne. Et à cet effet, je vous ai déposé, lors de la première partie des audiences, un petit fascicule qui explique la façon dont on procède.

4110

LE PRÉSIDENT :

4115 J'ai bien compris de l'intervenante qu'elle ne voulait pas que l'esprit, elle voulait aussi la lettre.

M. PIERRE DUBÉ :

4120 C'est une technicalité. En fait, nous n'avons pas à... enfin, si la loi change, on verra.
Mais je pense que l'esprit de la loi va peut-être parfois plus loin que la loi elle-même.

LE PRÉSIDENT :

4125 Très bien.

M. PIERRE DUBÉ :

4130 Le troisième point, de dire que le parc de la Gatineau n'est pas protégé me semble un
peu incorrect. Comme je vous l'ai mentionné, le parc de la Gatineau relève de la Commission,
bien évidemment le propriétaire, et est géré par la *Loi sur la capitale nationale*.

LE PRÉSIDENT :

4135 Mais en tant que parc, est-ce qu'il a un statut de parc?

M. PIERRE DUBÉ :

4140 C'est-à-dire que la *Loi sur la capitale nationale* lui reconnaît un statut de parc. Bien
évidemment, ce n'est pas un parc fédéral au sens où l'entend Parcs Canada, ni un parc
provincial. C'est une particularité de la région ici puisque la Commission de la capitale nationale
est une agence un peu unique dans ce sens-là. Merci.

LE PRÉSIDENT :

4145 Parfait. Merci, monsieur.

Alors, merci. Alors, on reprend à 7 h pour sept mémoires. Alors, merci de votre
présence et à bientôt.

4150 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

4155 ET, J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.