

**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 6

Séance tenue le 26 avril 2001, à 19 h
Église Saint-Jean-Bosco
20, rue Booth
Hull

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 26 AVRIL 2001

MOT DU PRÉSIDENT

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

JANY LAVOIE 1

ASSOCIATION DU PATRIMOINE DU RUISSEAU DE LA BRASSERIE

MARIO DESIENS, MARIE-JEANNE MUSIOL 10

CLAUDE PONCIN 18

REPRISE DE L'AUDIENCE 28

ANDRÉ GAGNON 28

STÉPHANE ROBERGE 40

REPRISE DE LA SÉANCE 47

CHRISTIANE GOURDE BUREAU, MARC BUREAU 47

ROLAND JOUBERT 65

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Reprise de l'audience publique sur le lien routier de l'axe McConnellXLaramée. Bonsoir
et bienvenue à chacun, chacune d'entre vous! Nous terminerons, ce soir, la deuxième partie
de l'audience. Vous savez qu'une audience publique, selon la procédure du Bureau, se déroule
en deux temps, le premier temps qui a eu lieu au mois de mars, qui était consacré à
10 l'information sur le dossier et, la deuxième étape de l'audience, qui est actuellement en cours,
consacrée à l'audition de mémoires. Nous avons déjà à peu près 25 mémoires d'entendus. Ce
soir, nous entendrons six mémoires.

15 Je rappelle un peu la procédure que nous suivons. La personne ou le groupe invité à
venir présenter son mémoire est invité à la table. On vous demande de nous donner le résumé
de votre mémoire. S'il est court, vous pouvez le lire, sinon, de nous donner une synthèse. Et,
ensuite, la Commission va vous poser des questions, non pas pour vous embêter mais pour
essayer de bien comprendre votre pensée et de voir comment elle se situe dans l'éventail des
opinions qu'on reçoit. Vous comprenez qu'on reçoit des opinions contradictoires, et c'est
normal, et c'est correct. Et nous essayons de comprendre et de voir aussi le jeu des
20 interactions, etc., pour essayer de bien saisir toute la dynamique d'un dossier.

On est dans un dossier particulièrement complexe, n'est-ce pas, qui a 30 ans d'histoire
dans le milieu. Il y a donc des couches successives d'interprétations, d'interventions, qui
demandent, pour des gens qui ne sommes pas de votre communauté immédiate, qui
25 demandent une espèce de décalage pour que nous puissions essayer de voir clair à travers les
argumentations historiques, les valeurs, les dimensions techniques d'un projet.

Alors, j'invite donc madame Jany Lavoie, s'il vous plaît, à venir présenter son mémoire.
Alors, vous venez avec votre petit bonhomme, c'est bien, madame.

30

Mme JANY LAVOIE :

C'est lui qui a manifesté le goût de faire ça.

LE PRÉSIDENT :

35 Bien, c'est formidable. C'est la première fois que tu viens présenter un mémoire à une
audience, mon grand. Il y en a eu des plus petits que toi, cet après-midi, qui ont mimé une
audience, attachés après la corde pour traverser la salle. Ça a été magnifique. Bonsoir,
40 madame!

Mme JANY LAVOIE :

45 Bonsoir! Moi, c'est assez court, alors je pensais en faire la lecture.

LE PRÉSIDENT :

50 Parfait. Allez-y.

Mme JANY LAVOIR :

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

55 Merci de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

60 Merci, madame. Je vais parler à votre petit bonhomme. Quel est ton nom, toi?

M. JOSEPH LAVOIE :

Joseph.

65 **LE PRÉSIDENT :**

Joseph. À quelle école vas-tu?

M. JOSEPH LAVOIE :

70 Lac des Fées.

LE PRÉSIDENT :

75 Lac des Fées. Merci. Alors, d'abord merci, madame, de votre mémoire. Parlez-moi de la difficulté d'une personne qui marche dans la ville?

Mme JANY LAVOIE :

80 Bien, c'est assez surprenant. Quand j'ai commencé à marcher, il y a plus d'un an, je me disais, bien, les grandes artères, ça devrait aller de soi que la signalisation va être efficace. Mais à l'angle de Montcalm et de l'Autoroute 50, entre autres, quand le clignotant, le petit bonhomme blanc apparaît, ça dure une seconde et demie et ça passe...

85 **LE PRÉSIDENT :**

Tout de suite au clignotant jaune.

Mme JANY LAVOIE :

90

Oui. Au clignotant rouge. Et les voitures ne sont pas tenues de respecter autre chose que le petit bonhomme blanc. Donc, ceux qui veulent aller sur l'autoroute nous passent quasiment sur les pieds. C'est assez incroyable, mais, moi, ça m'est arrivé à plusieurs reprises de devoir vraiment surveiller très attentivement, puis de me faire passer, puis de me faire faire un geste par un automobiliste: **Bien, écoutez, madame, vous avez votre petit clignotant rouge.** Alors, c'est un petit peu ridicule. Puis, moi, je marche assez vite mais quelqu'un qui a le moindre handicap ou le moindre âge...

95

LE PRÉSIDENT :

100

On a l'impression qu'on a la priorité parce qu'on est piéton, mais les automobilistes ne nous respectent pas.

Mme JANY LAVOIE :

105

Pas. Donc, la signalisation devrait être faite en conséquence.

LE PRÉSIDENT :

110

Il y a des choses étranges. Dans la ville de Québec, ils sont en train de réaménager les choses et sur certaines artères très passantes, au coin de René-Lévesque, par exemple, et vous allez avoir, tout à coup, la priorité piéton qui apparaît et vous avez le chiffre 25 qui apparaît.

Mme JANY LAVOIE :

115

Ah! oui, le nombre de secondes.

LE PRÉSIDENT :

120

Et, les gens traversent en diagonale, quand ils ont deux coins à traverser, ils traversent carrément en diagonale parce que le trafic est arrêté complètement partout et ce n'est que les piétons qui peuvent traverser.

125

Mme JANY LAVOIE :

Alors, eux, ils ne prennent pas de chance.

130 **LE PRÉSIDENT :**

Et, après ça, reprennent les choses dans ce sens-là et dans l'autre sens.

Mme JANY LAVOIE :

135

À l'angle de Maisonneuve et Laurier, cet hiver, je dirais une fois sur trois, la signalisation faisait défaut. Complètement. Alors, là, c'est du sport. Les gens regardent, ils disent, bon, puis là, il y a la flèche à gauche, puis là, finalement, bon, on y va, mais il y a des gens qui ne se sont pas rendus compte qu'il y avait une flèche, alors ils sont pris dans le milieu. C'est vraiment ridicule. Là, tout à coup, ils se rendent compte qu'il y a des autos qui tournent, alors c'est dangereux. C'est vraiment dangereux.

140

Moi, je me dis, ça dure depuis longtemps, c'est vraiment une logique des automobiles, puis, moi, je me dis, ce n'est pas quelque chose que... on n'est pas dans un monde où c'est important les piétons, puis on ne semble pas vouloir privilégier ce mode de déplacement qui, pourtant, est une belle alternative au niveau écologique.

145

LE PRÉSIDENT :

C'est sûr que même la rue Montcalm, ici, n'est pas toujours simple à traverser.

150

Mme JANY LAVOIE :

Bien, non. C'est ça. Et puis aussi, je veux dire, si on regarde ça plus globalement, si les gens se mettaient à marcher, il y aurait sûrement une économie au niveau de la santé, parce que c'est un exercice tellement sain puis qui s'intègre facilement.

155

LE PRÉSIDENT :

Votre petit bonhomme, quand il va à l'école, est-ce qu'il est obligé de traverser l'axe Laramée?

160

Mme JANY LAVOIE :

Non, non, non.

165

LE PRÉSIDENT :

170 Non?

Mme JANY LAVOIE :

175 Non. Il va à l'École du Lac des Fées, qui est à l'intérieur, et puis c'est assez sécuritaire dans ce coin-là.

LE PRÉSIDENT :

180 Et vous, vous êtes contre toute route, toute construction de route, à moins que ce soit en tunnel.

Mme JANY LAVOIE :

185 Oui. Moi, je trouve qu'il devrait y avoir vraiment d'autres tracés qui soient étudiés attentivement avant de faire passer ça dans un quartier résidentiel. Je trouve que quand on regarde un peu l'urbanisme moderne, on s'est dit on va revitaliser l'intérieur des villes, on va mettre le transport lourd à l'extérieur. Il me semble qu'il faut tendre vers ça.

LE PRÉSIDENT :

190 Mais supposons qu'il n'y a pas de transport lourd sur la route? Parce que le Ministère, au début, a parlé d'autoroute; maintenant, il parle de boulevard paysager. Il y a plein de gens qui sont venus dire: **Il ne faudrait pas qu'il y ait de transport lourd.** S'il n'y a pas de transport lourd et que c'est un boulevard paysager comme celui envisagé, est-ce que vous avez encore
195 une opposition à l'existence même de la route?

Mme JANY LAVOIE :

200 Je crois qu'une route, je veux dire, c'est jamais très compatible avec une vie de quartier. Une route, dès qu'il y a deux, quatre voies, un enfant ne peut pas jouer à proximité de ça, ne peut pas aller voir ses amis sans être accompagné. Bon, ça sectionne, quoi. Puis le quartier Saint-Jean-Bosco, il est limité par Taché, ensuite, ça serait limité par ça, Saint-Joseph, puis ça fait un nouvel isolement. Je trouve qu'à Hull, on en a vu assez de ce genre de coupure
205 drastique.

Mais s'il n'y avait pas de problème de financement, moi, je dis pourquoi pas une voie souterraine? Je veux dire, est-ce qu'il y a quelque chose qui est très mauvais là-dedans? Je ne pense pas. Je trouve que c'est une solution intéressante.

210 **LE PRÉSIDENT :**

Le Ministère l'a évalué à 75 millions \$.

Mme JANY LAVOIE :

215

Oui. Versus 35.

LE PRÉSIDENT :

220

Versus, oui, 35. Mais, 35, c'est pour l'ensemble du parcours.

Mme JANY LAVOIE :

225

D'accord. Donc, c'est des *bidoux* comme on dit.

LE PRÉSIDENT :

230

Oui, c'est des *bidoux*, mais en tout cas, c'est intéressant de voir votre argumentation, parce que vous faites une argumentation de contexte urbain, de compréhension de la ville et de ses fonctions.

Mme JANY LAVOIE :

235

Bien sûr. Bien sûr. Je trouve qu'il faut voir un petit peu à long terme, aussi, puis de sectionner de plus en plus la ville, puis de... en fait, ce qui est arrivé, moi, quand je vous dis que j'ai habité sur la rue Champlain, les gens qui vivaient là ont perdu tout intérêt. Je veux dire, ils ne pouvaient plus aller... tu sais, c'était devenu quand même assez petit, donc ils sont partis, les gens qui voulaient une qualité de vie. C'est devenu des gens de passage et tout ça. C'est pour ça qu'il y en a de la criminalité qui s'installe dans ces endroits-là.

240

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous croyez qu'il y a un lien entre cette violence que vous dénoncez et la structure qu'on a imposée à ce quartier de ville, avec les routes?

245

Mme JANY LAVOIE :

250

Oui, bien sûr, parce que étant isolés complètement, comme je dis dans mon texte, les gens n'allaient pas prendre une marche, aller voir les gens, leurs amis de l'autre côté de Maisonneuve. Ça, c'est fini. C'est quelque chose qui... donc, ou le petit magasin qu'il y avait, on allait chercher, je ne sais pas, une pinte de lait. Bon, ça, quand il faut traverser, peut-être que vous l'avez vu le boulevard Maisonneuve, bien, ça coupe beaucoup de ce genre de petits sentiers habituels. Puis ce quartier-là, moi, je l'ai habité et je l'ai vu progressivement devenir de moins en moins habitable. Et, c'est vrai, les vols, il y avait des vols, c'était connu, ça:

255 **Attention! Tu t'en viens rester ici. Bien, mets-toi des bonnes serrures.+* Bon, ça c'était fréquent, fréquent. Puis des agressions aussi. Ça aussi, j'en sais quelque chose.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

260 Par rapport aux carrefours giratoires qui sont proposés, est-ce que vous avez des craintes vis-à-vis de ça pour traverser, pour la circulation des véhicules?

Mme JANY LAVOIE :

265 Bien, moi, je vous avoue, je n'ai aucune expérience, je ne suis pas allée en Europe à l'endroit où il y avait des carrefours.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

270 Non, pas en termes d'expérience mais si vous avez des craintes vis-à-vis de ça?

Mme JANY LAVOIE :

275 Bien, moi, comme je dis, je croyais que je n'aurais pas de crainte de traverser des intersections normales. Je trouve que toute grande route, pour des piétons, ça pose problème.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

280 Mais si jamais le temps de traversée était suffisant pour vous permettre de prendre le temps de traverser?

Mme JANY LAVOIE :

285 Dans la mesure où la signalisation fonctionne, et puis des choses simples comme ça. Bon, je ne sais pas à un carrefour giratoire, s'il y a de la signalisation, je ne pense pas.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

290 Non, pas dans le carrefour même, mais un petit peu en retrait, il y a des traverses piétonnes qui sont prévues avec un feu piéton pour pouvoir permettre un temps de traversée. Ce qui est prévu, c'est une traversée en deux temps.

Mme JANY LAVOIE :

295

C'est difficile à dire.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

300

En fait, vous êtes plus en accord avec une voie de contournement qu'une route qui passerait à travers le centre-ville.

Mme JANY LAVOIE :

305

Oui, bien sûr. Oui.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

310

Vous proposeriez alors un axe beaucoup plus modeste à l'intérieur de la ville, pour que la circulation plus dense se fasse à l'extérieur de la ville.

Mme JANY LAVOIE :

315

Oui. Je ne sais pas dans quelle mesure, si ce n'est pas un axe qui va aller et sortir de la ville, je ne sais pas dans quelle mesure une plus petite route serait utile, à quel point ça serait utile et nécessaire, mais sans doute.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

320

Donc, avec une voie de contournement, finalement, l'axe à l'intérieur de la ville vous semble superflu.

Mme JANY LAVOIE :

325

Oui. Oui. Il y a quand même pas mal déjà de voies de déplacement dans la ville, en ce moment. Il y a probablement moyen d'en améliorer certaines d'entre elles.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

330

Parfait. Je vous remercie.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

335

Pour ce qui est du tunnel, si jamais il y avait un tunnel, comment vous voyez le dessus du tunnel? Est-ce que ça serait un parc? De quelle façon vous voyez l'aménagement? Parce

que l'Autoroute Ville-Marie, c'est quand même particulier. C'est le Palais des congrès qui est au-dessus, donc c'est une utilisation assez particulière.

Mme JANY LAVOIE :

340

Dans les documents que j'ai lus, il y a une dame du ministère de la Santé qui parle d'une route souterraine recouverte d'un parc urbain. Je ne sais pas dans quelle mesure ça doit être très consolidé, puis dans quelle mesure ça coûte plus cher quand on peut construire par-dessus ça, si c'est moins cher, si ça doit être moins consolidé. Bon, je ne connais pas ces détails-là. 345
Moi, idéalement, je trouve qu'on devrait rebâtir, on devrait recréer un tissu urbain justement là où on a exproprié il y a 30 ans et qu'on recrée justement une communauté. Ça serait ça, pour moi, idéalement.

350

Même, j'imaginai, je me disais, bon, pourquoi pas essayer d'inciter, d'avoir des incitatifs très positifs pour que les gens qui souffrent de la situation sur Saint-Raymond viennent s'installer là. En tout cas, je rêve un petit peu mais, tu sais, quelque chose qui serait fait, qui serait leur choix. Bon, ça c'est un peu un rêve.

LE PRÉSIDENT :

355

Alors, juste une réflexion que votre mémoire soulève, c'est que des gens sont venus nous voir, des spécialistes de l'écologie végétale pour nous dire que si dans le parc, il y a trop d'aménagements, à un moment donné, on morcelle le milieu écologique au point qu'il n'a pas l'espace suffisant pour survivre.

360

Et, vous faites comme une application de ça au milieu humain d'une ville en disant que si on morcelle trop la ville, finalement, le tissu humain ne peut plus subsister.

Mme JANY LAVOIE :

365

Oui.

LE PRÉSIDENT :

370

C'est intéressant comme analogie.

Mme JANY LAVOIE :

375

On parle plutôt d'environnement social.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, oui. Alors, merci Joseph! Merci, madame.

380

Mme JANY LAVOIE :

Merci beaucoup. Au revoir!

385

LE PRÉSIDENT :

Au revoir!

390

J'inviterais maintenant, s'il vous plaît, l'Association du patrimoine du ruisseau de la Brasserie. Bonsoir, madame! Bonsoir, monsieur!

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

Bonsoir!

395

M. MARIO DESBIENS :

Bonsoir!

400

LE PRÉSIDENT :

Juste pour identification.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

405

Alors, mon nom est Marie-Jeanne Musiol. Je suis la vice-présidente de l'Association du patrimoine du ruisseau.

M. MARIO DESBIENS :

410

Mario Desbiens, président de l'Association du patrimoine du ruisseau de la Brasserie.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

415

Alors, ce sera bref mais notre Association – peut-être juste pour mettre en contexte les quelques remarques que nous allons faire – notre Association est une association de résidants qui vivent au centre-ville, et donc qui partagent tout à fait les préoccupations qui ont été énoncées juste plus tôt concernant surtout la fragmentation des quartiers et la façon dont finalement on atomise ces quartiers et qu'on les rend, à la limite, impossible à vivre.

420

Or, depuis 20 ans, notre Association a décidé au centre-ville de contrer cet effet par un certain nombre de mesures qui sont de toute espèce, c'est-à-dire un certain militantisme politique mais, aussi, des mesures de protection de quartier. Et donc, dans cet esprit, on a réussi à préserver ou à conserver un petit îlot assez vivable qui est à l'ouest, en fait, immédiatement à l'ouest de la rue Montcalm, de l'autre côté du ruisseau de la Brasserie.

425

Un quartier mixte qui comporte à la fois des résidences individuelles, un quartier aussi de logis subventionnés, des maisons pour personnes âgées, etc. Mais, nous, on s'occupe essentiellement du quartier où sont les maisons individuelles.

430

Ce qu'on voudrait vous présenter ce soir, en fait, c'est très rapidement une objection de l'Association du patrimoine du ruisseau au camionnage lourd sur la rue Montcalm pour rejoindre l'axe McConnellXLaramée.

435

Alors, l'Association du patrimoine du ruisseau qui représente justement les résidents du centre-ville qui habitent le quartier Front-Wright-Taylor s'objectent à toute augmentation de la circulation lourde de camions sur la rue Montcalm que pourrait entraîner l'ouverture de l'axe McConnellXLaramée.

440

Les raisons sont les suivantes. Premièrement, aucun plan intégré de camionnage au centre-ville de Hull n'a été développé pour canaliser le camionnage dans l'éventualité où il serait toléré sur McConnell.

445

La rue Montcalm, avec seulement deux voies, est un axe routier dont la capacité actuelle est insuffisante pour accueillir un trafic régulier de camions. Par conséquent, cette artère ne devrait pas être désignée pour accompagner les camions se dirigeant du boulevard Taché ou du Pont Chaudière vers l'axe McConnellXLaramée.

450

Deuxièmement, la note technique du ministère des Transports du Québec qui s'intitule justement: *Répartition du camionnage entre les boulevards Saint-Raymond et McConnellXLaramée*, en date du 2 juin 2000, donc, cette note ne prend pas en considération la donne du camionnage sur la rue Montcalm et ne fait aucune projection à moyen terme et ne donne aucun renseignement sur cette composante incontournable pour l'évaluation du dossier.

455

Nous demandons donc au BAPE que cet élément d'analyse fasse partie intégrante de l'évaluation globale du dossier.

460

Et, troisièmement, comme la rue Montcalm traverse les quartiers résidentiels du centre-ville de Hull à l'équilibre fragile, que le projet de l'axe McConnellXLaramée risque sérieusement de perturber, nous demandons que le camionnage soit mieux rationalisé au centre-ville et que seules les artères suffisamment larges et dégagées soient désignées pour accueillir les camions. Et, dans ces circonstances, la rue Montcalm n'est absolument pas adéquate.

C'est très circonscrit comme observation mais on peut répondre à d'autres questions.

465

LE PRÉSIDENT :

Oui. On va essayer de bien le situer, que je comprenne bien. La rue Montcalm s'en va donc direction est, si on parle du boulevard Saint-Joseph, ici. On descend une côte, si ma mémoire est bonne. En bas, il y a une voie ferrée.

470

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

C'est ça.

475

LE PRÉSIDENT :

À gauche, il y a une espèce de ruisseau qui passe là. Ça doit être, j'imagine, le ruisseau de la Brasserie. Il y a une écluse. Il y a une espèce de musée, puis après ça, si on continue, il me semble que j'ai vu des restaurants, un restaurant asiatique de l'autre côté de la rue, de ce côté-ci...

480

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

C'est un mélange semi-commercial résidentiel.

485

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Et, avec ça, vous aboutissez sur le centre-ville carrément, sur les édifices gouvernementaux.

490

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

Chaudière et puis sur le boulevard Taché.

495

LE PRÉSIDENT :

Alors, est-ce qu'actuellement le camionnage est permis sur...

500

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

Oui. Il est toléré.

505 **LE PRÉSIDENT :**

Sur la rue Montcalm.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

510

Il est déjà un problème.

LE PRÉSIDENT :

515

Il y a déjà un problème.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

Oui. Parce que vous avez deux voies, en fait, de circulation.

520

LE PRÉSIDENT :

Et, votre crainte, c'est que les gens partent de Taché et prennent Montcalm pour embarquer ensuite sur la route McConnellXLaramée via le carrefour giratoire.

525

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

C'est ça.

530

LE PRÉSIDENT :

Dans l'hypothèse où tout est construit.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

535

Voilà.

M. MARIO DESBIENS :

540

J'ajouterais peut-être aussi la crainte, c'est que le trafic lourd d'Ottawa prenne le Pont Chaudière, puis il y a l'usine E.B. Eddy déjà qui a beaucoup de camionnage, qu'ils prennent Chaudière, prennent Taché, puis, ensuite, montent sur Montcalm pour aller prendre Laramée.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

545

Alors, déjà le trafic, c'est ça, est substantiel, c'est-à-dire que les gens utilisent Montcalm pour aller sur l'Autoroute 50, sauf que si on ajoute à cette possibilité encore un autre débouché pour le camionnage, à ce moment-là, cette route, cette rue à deux artères, elle devient complètement encombrée pour servir les camions.

550

Alors, pour nous, c'est une difficulté substantielle. D'autant plus qu'on ne voit pas tout à fait comment ce serait compatible avec les efforts de revitalisation qui sont faits en ce moment par la Ville de Hull au centre-ville. On veut revitaliser le ruisseau, rendre à la population l'accès à l'eau, etc., enfin, il y a toutes sortes d'initiatives qu'on tente de mettre sur pied et ce camionnage, qui serait augmenté à travers cet axe routier, nous paraît tout à fait incompatible avec ces plans.

555

LE PRÉSIDENT :

560

Est-ce que c'est le même ruisseau de la Brasserie qui descend et il y a un théâtre en plein air?

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

565

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

570

C'est ça.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

575

Donc, il a une vocation en ce moment récréo-touristique, qui n'est pas encore tout à fait développée. Il y a aussi sur les bords du ruisseau un centre en arts visuels et médiatiques qui va s'ouvrir d'ici quelques mois. Donc, la tendance va au développement de ce ruisseau pour concentrer quelques musées, quelques institutions comme ça qui pourraient donner au centre-ville une orientation.

580

Alors, on ne voit pas du tout, du tout, comment est-ce que l'apport de camionnage qui se dirigerait vers cet axe pourrait de quelque manière rejoindre ces objectifs.

LE PRÉSIDENT :

585 Les gens ont parlé ici de l'effort de rénovation ou, en tout cas, de revitalisation
boulevard Maisonneuve. Est-ce que le boulevard Maisonneuve est plus loin...

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

590 Beaucoup plus loin.

LE PRÉSIDENT :

595 ... ou si c'est dans le même arrondissement?

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

600 C'est peut-être un peu dans le même quartier électoral, mais c'est déjà, je dirais, un
kilomètre de distance.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

605 Pour ce qui concerne la revitalisation dont vous parlez, est-ce que la Ville de Hull a fait
des plans pour ça? Comment le projet...

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

610 Alors, je dirais qu'il y a deux types de revitalisation. Il y a celle qui est dirigée par la Ville
de Hull, qui tente en quelque sorte de redonner le ruisseau ou donner au ruisseau une vocation
récréo-touristique. Il y a aussi la revitalisation qui a été entreprise par les citoyens qui ont décidé
de vivre au centre-ville. Et, ça, c'est des initiatives qui sont à toutes sortes de niveau. Non
seulement pour empêcher que le centre de la ville ne devienne une passoire mais, aussi, pour
qu'il devienne un milieu de vie.

615 Alors, nous, par exemple, nous avons développé une série élaborée de critères pour
protéger, en fait, le patrimoine bâti et c'est vraiment un travail considérable. Nous avons publié,
d'ailleurs, une petite brochure qu'on aurait pu déposer.

LE PRÉSIDENT :

620 Et, oui. On l'a manquée.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

625

Bien, oui. En plus des belles photos.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

630

Est-ce que vous travaillez ensemble, avec la Ville, par exemple?

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

635

Oui. C'est-à-dire que nous avons réussi, de concert avec le Service d'urbanisme de la Ville de Hull, à développer ces critères, à développer aussi le consensus autour de la protection de cette zone-là. Et, par extension, nous nous intéressons évidemment à leurs projets de revitalisation qui ont lieu aussi dans des secteurs un petit peu périphériques à notre secteur, comme sur la rue Eddy, la promenade du Portage. Je veux dire, Hull, c'est vraiment à l'image d'autres villes du Québec, une catastrophe au centre-ville, mais il y a quand même des gens déterminés à y vivre malgré tout, et c'est nous.

640

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

645

Alors, si j'ai bien compris votre point de vue, votre crainte, c'est la quantité de camions qui pourraient circuler sur l'axe et qui, en termes de bruit, de sécurité et, éventuellement, peut-être une contamination quelconque par un déversement au niveau d'un accident, une contamination pour le ruisseau de la Brasserie.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

650

C'est l'ensemble de ces facteurs. Et je dirais que pour nous, en fait, c'est aussi l'image d'un problème où vous parliez justement, monsieur, de ce projet qui a beaucoup de strates. Effectivement, il en a beaucoup. Et, toute la situation de la circulation dans une ville en a aussi beaucoup. Parce que ce n'est pas facile de gérer ça. On en est conscient. Puis nous, on a fait, d'ailleurs, dans notre secteur, beaucoup de concessions en reconnaissant que les problèmes des centre-villes seront toujours là; puis on est au centre-ville, donc, il faut assumer certaines choses.

655

Cependant, ce qu'il ne faut pas assumer, c'est un manque de planification. Et là, dans ce projet en particulier, on a beaucoup parlé de certains éléments mais, malgré tout, le camionnage, la façon dont il est géré à la Ville de Hull, est un problème en soi. Parce qu'effectivement, il ne contourne pas la ville, il traverse la ville. Il y a différentes habitudes qui se sont prises et tout. Et on considère que l'axe Montcalm entre dans cette problématique et que, de nouveau, on va fragmenter dans le fond, on va en donner 300 ici, 200 là, 700 là. Enfin, on essaie un peu de calmer tout le monde en divisant cette chose-là.

665

Sauf qu'on n'a jamais -- enfin, on a suivi les audiences et on n'a pas vraiment entendu qu'il y avait à ce niveau-là une intention particulière de rationaliser le camionnage. Et, nous, on voit ça comme étant un élément important de ce projet-là.

670

LE PRÉSIDENT :

Le CREDDO, cet après-midi, dans son intervention, dans la fin de son mémoire, une des recommandations qu'il faisait, c'est une espèce de table de concertation sur le camionnage. C'est le genre de proposition qui vous plairait?

675

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

C'est-à-dire qu'on y participerait, certainement. C'est nécessaire et c'est un des éléments d'ailleurs pour lesquels nous n'avons pas eu les comptages. J'ai vu la lettre que madame Marchand avait envoyée justement à la Ville de Hull, demandant justement les données sur le comptage des véhicules sur Montcalm. Je ne sais pas s'il y a eu une réponse à cette lettre, mais la réalité est que, dans le fond, on ne connaît pas ces choses-là et on va les mettre simplement sur les endroits qui seront les plus rapides.

680

685

Donc, c'est une solution un petit peu abracadabrante. Il nous semble qu'elle est fragmentée, qu'elle n'est pas cohérente et puis...

M. MARIO DESBIENS :

690

J'ajouterais à ce qui vient d'être mentionné, on ne connaît pas les effets sur le centre-ville, pas uniquement du camionnage mais de tout le projet.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

695

Oui, également. Alors, c'est certain que pour le reste, les voitures et tout le reste, ça s'enfile dans cette problématique. Mais, pour nous, les camions sont véritablement aussi d'ordre sécuritaire, parce que c'est monumental, et quand on les voit en hiver se croiser côte à côte, il y a à peine... ça ressemble, en fait, aux autoroutes mexicaines.

700

LE PRÉSIDENT :

Alors, écoutez, merci. Merci beaucoup.

705

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

Ça nous fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

710

Puis on voit que vous êtes engagés dans la communauté, dans une action de base fort importante. Alors, bonne chance.

Mme MARIE-JEANNE MUSIOL :

715

Merci.

M. MARIO DESBIENS :

720

Merci.

LE PRÉSIDENT :

725

Merci bien. Au revoir!

Monsieur Claude Poncin, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Poncin!

M. CLAUDE PONCIN :

730

Bonsoir, madame, messieurs! Alors, je n'interviens pas du tout comme un spécialiste. Je suis un simple citoyen du quartier, puis je voudrais intervenir.

LE PRÉSIDENT :

735

Mais c'est un titre de noblesse bien suffisant, monsieur. C'est pour ça qu'on existe.

M. CLAUDE PONCIN :

740

Comme père de famille, comme résidant du quartier, comme citoyen du monde. Tout d'abord, je voudrais saluer cet exercice de démocratie directe, parce que je pense que c'est important qu'on puisse participer à ce genre de débat. Je sais qu'il y a beaucoup de personnes qui auraient aimé éviter se faire les frais de cet exercice mais, en tout cas, je pense que c'est important qu'on puisse le faire.

745

Je voudrais peut-être faire juste un petit retour en arrière sur comment, historiquement, un peu rapidement refaire une revue générale de comment ça s'est passé, parce que je pense que c'est important de savoir d'où on vient pour comprendre où on va.

750

Bon, ce projet, ça a commencé il y a une trentaine d'années, à l'époque où on croyait beaucoup, beaucoup au développement. On ne questionnait pas trop la finalité du développement industriel. Donc, c'était l'époque des grands projets d'expansion de l'ère Trudeau et ça a vu le jour à la même époque que l'Aéroport de Mirabel, une époque où on expropriait largement pour se donner les coudées franches et peut-être que sans trop, trop réfléchir ou en réfléchissant, en tout cas, après, on a vu ce que ça a donné à Mirabel et puis, maintenant, Mirabel n'est peut-être pas si nécessaire ou utilisé comme il devrait l'être.

755

J'ai l'impression que dans le projet de Laramée, c'est un peu peut-être ce qui s'est passé. Donc, on a hérité d'une emprise très large et, au fur et à mesure des années, les ingénieurs du ministère des Transports se sont dit: **Bon, maintenant, on est pris avec ça. Qu'est-ce qu'on fait avec ça?** Mais j'ai l'impression que peut-être au départ, si l'emprise avait été moins large, peut-être qu'on n'aurait pas maintenant un problème comme ça. Donc, j'ai l'impression au départ, ça a peut-être été mal vu, trop grand, et il faut qu'on fasse avec maintenant. Et, chaque fois, les projets, les uns après les autres, ont été des projets: **Qu'est-ce qu'on fait? On fait quelque chose d'encaissé. On fait quelque chose à six voies.** Maintenant, j'ai l'impression qu'on arrive à quelque chose de plus raisonnable mais, à mon avis, il y a encore du chemin à faire.

760

765

Donc, je pense qu'au départ, c'est un problème de manque de planification peut-être et ce qui fait que c'est pour cette raison qu'on arrive à la situation actuelle.

770

Ce que je crois aussi, c'est que, peut-être vu qu'on a exproprié du monde, puis on n'a pas trop, trop écouté les citoyens, c'est peut-être plus pour des intérêts socio-économiques des développeurs uniquement, des développeurs de l'ouest de la ville, pour favoriser l'étalement urbain et favoriser les commerces, les grandes surfaces à l'ouest de la ville, mais pas nécessairement les intérêts profonds des citoyens de la région ou du quartier, en tout cas.

775

Moi, je pense qu'au départ, l'idée même de faire passer des camions dans un centre-ville me paraît une idée aberrante. Et on voit qu'actuellement, dans beaucoup, beaucoup de grandes villes, on démantèle dans certaines grandes villes, on démantèle des autoroutes, alors qu'ici, on se retrouve, au contraire, à vouloir faire passer les camions dans un centre-ville. Alors, je pense que ce n'est pas le lieu. Je sais qu'il faut que le trafic de transit passe quelque part, mais ce n'est certainement pas dans un centre-ville qu'il doit passer.

780

Par rapport au démantèlement des autoroutes dans les centre-villes, j'ai plusieurs exemples de démantèlement en Amérique du Nord. On peut penser à l'Autoroute Gardiner à Toronto. Dans d'autres villes américaines, il y a aussi à Portland, on a démantelé aussi une autoroute le long de la rive gauche du fleuve Columbia. À San Francisco, un embarcadère le long de la baie devant le centre-ville aussi a été remplacé par un boulevard, par des parcs et un tramway. À Boston, ça coûte cher mais on a enfoui une autoroute, alors qu'ici, on est encore à vouloir construire une autoroute dans un centre-ville. Je pense qu'on ne va pas dans le sens de l'histoire, on va un peu à contre-courant.

790

Bon, bien entendu, il y a beaucoup, beaucoup d'arguments qui ont été répétés ici, puis je ne voudrais peut-être pas les répéter, mais les arguments sociaux. Saint-Jean-Bosco est un quartier qui manque beaucoup de services. La majorité des services sont à l'extérieur du quartier. Les gens de Saint-Jean-Bosco doivent traverser très, très souvent Laramée, s'ils veulent avoir accès aux commerces, s'ils veulent avoir accès aux cliniques, aux banques. Bon, il y a une Caisse populaire à Saint-Jean-Bosco mais s'ils veulent avoir accès aux grandes

795

800 surfaces. Donc, j'imagine mal une autoroute dans des conditions comme ça, comment les gens, les personnes âgées, comment les jeunes, les écoles, comment les jeunes devront faire pour... je pense que ça sera vraiment très, très difficile pour eux.

Il y a un autre point sur lequel je voudrais insister et qui, je pense, lui, n'a pas été soulevé, au sujet des carrefours giratoires et des feux de circulation pour piétons.

805 Moi, j'ai vu en Europe, j'ai souvent vu des carrefours giratoires, mais les carrefours giratoires sont, à ma connaissance, sont toujours installés dans des zones très très peu utilisées par les piétons. Les carrefours giratoires sont faits pour fluidifier la circulation automobile mais ne sont pas du tout faits pour faciliter la vie des piétons. Ce serait peut-être la seule place au monde où on associerait des carrefours giratoires et des feux de circulation.
810 C'est l'un ou l'autre, à mon sens, mais ce n'est pas les deux. Parce que l'un va contre l'autre.

815 Les feux de circulation sont faits pour contrôler la circulation, alors que les carrefours giratoires sont faits pour la fluidifier. Donc, je pense que associer les deux, c'est une aberration et c'est vouloir essayer de ménager la chèvre et le chou, mais je pense qu'on arrive avec quelque chose qui satisfait ni l'un, ni l'autre.

820 Donc, pourquoi on voulait des carrefours giratoires? On voulait des carrefours giratoires, enfin le promoteur voulait des carrefours giratoires pour faciliter le trafic de camionnage. Comme je pense que les camions ne doivent pas passer dans le centre-ville, il n'y a pas besoin de carrefour giratoire, puisque les camions ne doivent pas passer dans le centre-ville. Donc, faisons des intersections traditionnelles avec des feux de circulation. C'est ce qui sécuriserait le plus la vie des piétons.

825 Le camionnage devrait passer à l'extérieur de la ville. C'est certainement une solution chère qui peut ne pas satisfaire des environmentalistes, mais je pense que c'est une solution, à mon avis, à long terme, beaucoup plus raisonnable que de faire passer du camion dans le centre-ville. Faisons une autoroute de contournement avec un pont en amont d'Aylmer et un pont en aval de Gatineau pour le trafic de transit, le trafic lourd de transit. Et, donc, on n'aurait pas besoin de faire passer du camionnage de transit sur la promenade Laramée.

830 Un autre point qui, à mon avis, manque dans ce projet-là, c'est que je trouve que le MTQ a certainement travaillé un peu en vase clos, n'a pas trop regardé qu'est-ce qui se passe de l'autre côté de la rivière, les projets de train léger. J'ai l'impression que c'est un projet qui manque d'intégration. Je pense que les projets de circulation doivent intégrer l'ensemble de la communauté et la communauté pas juste de ce côté-ci de la rivière, mais des deux, surtout
835 quand il y a beaucoup plus de gens de l'autre côté. Je pense qu'on ne peut pas ne pas en tenir compte.

840 Une autre donnée aussi sur laquelle j'ai réfléchi, c'est qu'il y a 30 ans, les problèmes de réchauffement de la planète, les problèmes d'émissions de gaz à effet de serre, c'était quelque

chose qu'on connaissait peu encore et dont on ne tenait pas compte. Et, maintenant, la problématique est complètement différente,

845 Dans *Le Droit* de vendredi dernier, j'ai lu un communiqué de presse de je ne sais plus si c'était *Associated Press* ou quel organisme, qui citait l'OCDE, l'Organisation de coopération et de développement économique, dont le Canada fait partie. Et, elle disait, je cite:

850 *S'ils maintiennent leur politique actuelle, les pays industrialisés seront susceptibles d'augmenter la production de dioxyde de carbone d'un tiers d'ici 2020, ce qui menacera l'environnement du monde entier ces dix prochaines années.*

855 Je pense que là, on est vraiment – et l'OCDE, c'est quand même pas un organisme... c'est un organisme sérieux, je pense – on fait vraiment face à un problème grave et on ne peut plus continuer à offrir impunément des routes. Je pense qu'il vaut mieux gérer le parc existant, gérer la circulation automobile, essayer toutes les mesures alternatives possibles, mais pas offrir des routes.

860 Moi, je suis résidant du quartier depuis 10 ans. Il n'y a pas de problème de congestion. Je veux dire, écoutez, je vis tous les matins: **Ah! Il y a un léger ralentissement.** Moi, je vais à Ottawa à tous les jours, tous les jours. Quand il y a des problèmes de congestion, c'est parce qu'il y a un accident, parce qu'il y a quelque chose d'extraordinaire. Mais, normalement, on n'est pas dans une ville où les problèmes de congestion ou de bouchon ou de... alors, pourquoi une route?

865 Bon, je sais que la majorité des gens veulent un lien. Je veux bien me rallier à ce genre de position, mais pas un lien avec du transport lourd, pas un lien... La STO ne veut pas utiliser ce parcours. Alors, donc, le ministère des Transports veut absolument faire une route sans tenir compte de tous les partenaires, une route où la STO ne passerait pas avec les autobus, ou n'utiliserait pas plus cet axe parce qu'il serait là? Je pense que c'est un peu voir de manière un
870 peu trop sectaire.

875 Donc, je pense que, pour revenir à mes points essentiels, ce que je proposerais, pas de transport lourd, construction d'une autoroute périphérique pour le transit camionnage avec construction de ponts à l'est et à l'ouest de la ville. Ce que veulent les citoyens du quartier, c'est une promenade, ce n'est pas ni une autoroute et surtout pas de transport lourd.

880 Finalement, j'en viendrais peut-être à l'essentiel. On est dans un centre-ville. Le boulevard Saint-Joseph, c'est l'autre centre-ville de Hull. Et centre-ville mais avec des commerces, avec des petits commerces, avec un achalandage de quartier, avec une zone primaire pas très dense et les commerces ne peuvent vivre – le type de petit commerce qu'on connaît – entre Montcalm et Taché, ne peuvent vivre qu'avec une zone primaire dense, qu'en offrant des produits plus spécifiques que ce qu'on trouve dans les grandes surfaces, mais en comptant d'abord sur l'achalandage primaire, l'achalandage local.

885 L'argument par lequel la nouvelle route amènerait de nouveaux clients, je pense que c'est un peu fallacieux. Je ne suis pas sûr que ce soit le cas. Je pense que ça va amener des clients d'Aylmer ou de Gatineau aux grandes surfaces dans l'ouest de Hull mais pas sur le boulevard Saint-Joseph.

890 Donc, si on construit une route plus raisonnable, ça permettrait de rétrocéder les lots excédentaires, soit aux anciens propriétaires, à certains anciens propriétaires qui le désireraient ou à des promoteurs pour construire des logements, des petits commerces et redensifier le centre-ville pour essayer un petit peu d'arrêter cet exode dans les banlieues, s'il est encore temps.

895 Et puis enfin, ce que j'aimerais dire aussi, c'est que donc vous êtes le Bureau d'audiences publiques pour l'environnement ou pour l'écologie, donc j'aimerais faire un petit peu peut-être d'écologie de la pensée. Lorsque vous aurez vos recommandations à faire au ministre de l'Environnement, ayez toujours à l'esprit: *Est-ce que ce projet sert le bien public, l'ensemble de la population ou est-ce qu'il sert juste des intérêts particuliers?* Merci.

900

LE PRÉSIDENT :

905 Merci. On brûle tous deux de vous poser une question. C'est moi ou lui qui va la poser. Mais je suis sûr que c'est celle qu'il veut vous poser.

Vous êtes la première personne qui nous attaque de fond sur le carrefour giratoire en disant qu'il y a une contradiction de fonctions.

910 **M. CLAUDE PONCIN :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

915

Avez-vous des expériences européennes? J'ai cru comprendre que oui.

M. CLAUDE PONCIN :

920

Oui, oui, oui. Bien, oui.

LE PRÉSIDENT :

Parlez-m'en.

925

M. CLAUDE PONCIN :

930 J'ai jamais vu de feux associés à des carrefours giratoires. Les carrefours giratoires, d'abord, ne sont pas dans un centre-ville, ils sont dans les périphéries, là où on veut fluidifier la circulation. Dans un centre-ville, il n'y a pas vraiment nécessité de fluidifier la circulation, parce que la circulation est déjà lente, par essence. On veut fluidifier la circulation dans des périphéries, dans des zones où vraiment il y a besoin que ça circule, des autoroutes périphériques, des choses comme ça.

935 Et c'est aussi des zones où il y a peu de piétons. Donc, il y a une nécessité de fluidifier la circulation pour, bon, éviter les arrêts. Peut-être, effectivement, ça consomme un petit peu moins d'essence. Je comprends, il y a une préoccupation intéressante là. Mais pas dans une zone où il y a des piétons.

940 Une zone où il y a des piétons, il faut que les piétons puissent passer. Si la circulation est sans arrêt, comment voulez-vous que les piétons passent? Et, si on met l'un et l'autre, des feux pour arrêter la circulation à des carrefours giratoires, pourquoi avoir les deux? C'est soit l'un, soit l'autre, mais enfin, ça ne va pas ensemble. Parce que les feux contrôlent et organisent la circulation, alors que les carrefours giratoires sont faits pour l'inverse, contrôler le moins possible et laisser passer les gens à une certaine vitesse, 30 kilomètres/heure ou...

LE PRÉSIDENT :

950 Mais ce que le projet, en tout cas, semble l'intention, c'est que s'il y a un feu qui est actionné par le piéton qui veut traverser, ça peut vouloir dire que 90 % du temps, c'est la logique du carrefour qui prévaut et l'autre 10 %, c'est les citoyens...

M. CLAUDE PONCIN :

955 Mais c'est ça qui m'inquiète aussi. 90 %, c'est la logique du carrefour. Donc, je pense qu'on ne pense pas beaucoup aux piétons.

LE PRÉSIDENT :

960

Je dis 90 % mais je ne prétends pas que c'est l'opinion du promoteur.

M. CLAUDE PONCIN :

965

Mais c'est ce qui va arriver. 90 % du temps, donc dans la tête des gens, dans la tête des automobilistes, les feux, là, oubliez ça. Là, je prends la bicyclette depuis l'été pour aller au travail. À la Polyvalente de l'île, il y a un feu pour piétons, pour les piétons, les cyclistes, les étudiants et l'année dernière – il a été installé, je pense, l'année dernière ou il y a deux ans – l'année dernière, il fonctionnait à peu près bien. Cette année, on appuie sur le bouton, il n'y a plus rien qui vient. On est obligé d'attendre. Alors, là, on appuie... parce que ces feux-là, ils ne sont pas très, très bien entretenus, parce que tout de même, ce n'est pas des feux très importants, c'est juste des feux pour les piétons. Ils ne sont pas très bien entretenus. Si un feu de circulation tombe en panne, tout de suite on va l'entretenir parce que ça fait des problèmes. Mais là, ce feu-là, il fonctionne déjà plus, on appuie et il n'y a plus rien qui se passe. Il faut attendre trop longtemps.

970

975

Donc, moi, je n'ai pas confiance dans les feux pour piétons et je n'ai pas confiance dans l'entretien qui sera donné, je n'ai pas confiance dans le respect que les automobilistes feront à ces feux-là. Parce que comme vous dites, 90 % du temps, il n'y a pas de piéton qui passe, alors... et je pense que c'est trop cher. L'un ou l'autre. Mais pourquoi, je ne comprends pas pourquoi faire les deux. J'ai l'impression qu'on a trouvé un nouveau gadget, on dit: **On va utiliser les carrefours giratoires, c'est nouveau, là, ça vient de sortir+*, mais ce n'est pas la bonne place. J'ai comme l'impression que c'est une belle pièce mais ce n'est pas le bon puzzle.

980

985

LE PRÉSIDENT :

Dans l'historique que le promoteur a fait du dossier et de sa découverte du carrefour, le projet à l'origine était un projet de route à six voies avec des croisements traditionnels et, dans l'exercice de la valeur a été évoquée l'idée du carrefour. Ils ont fait des recherches supplémentaires et ils sont arrivés à la conclusion que le carrefour, permettant une meilleure fluidité, permettait une route à quatre voies – deux dans chaque sens – et permettait plus de trafic, moins de bruit, ce qui, en conséquence, permettait le retour du camion.

990

M. CLAUDE PONCIN :

995

Voilà. C'est ça qui m'inquiète, aussi. En fait, c'est une porte de derrière pour nous faire passer les camions. Plus de camion, pas besoin de carrefour giratoire. C'est aussi ça.

1000

Moi, la base, c'est que je ne veux pas de camion. Les camions ne passent pas dans un centre-ville. C'est quoi l'idée de faire passer les camions dans un centre-ville? Sauf les camions pour livrer les magasins, oui, mais on ne fait pas passer les camions par un centre-ville. C'est

1005 où qu'on voit ça? On a fait ça, il y a longtemps, oui. On a le boulevard Métropolitain. Alors, qu'est-ce qu'on veut? On veut le Queensway? Parce que nous, on n'a pas notre Queensway, alors on le voudrait de ce côté-ci de la rivière? Non, je n'en veux pas de Queensway. Je veux une promenade.

1010 Qu'est-ce que veut la CCN? La CCN veut un prolongement du boulevard de la Confédération pour pouvoir avoir un accès au parc de la Gatineau. Ça, c'est raisonnable. Je veux dire, ce n'est pas des dangereux environnementalistes, la CCN. C'est quand même des gens qui ont la tête sur les épaules. Ils proposent quelque chose de très raisonnable. Ils veulent une promenade paysagère qui donne un accès au parc de la Gatineau. Bon, on peut prolonger cet accès-là et faire le lien avec Aylmer, mais on ne fait pas passer des camions sur un accès à une promenade, un accès à un parc.

1015 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Hier, il y a eu des intervenants qui ont parlé de faire peut-être un carrefour juste à la rue Labelle.

1020 **M. CLAUDE PONCIN :**

Oui, oui.

1025 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pour, en fait, ralentir la vitesse et faire comme un genre d'élément qui pourrait signaler qu'on est dans une zone urbaine. Par contre, dans la partie Demontigny-Saint-Joseph, ce serait des intersections standard. Qu'est-ce que vous pensez d'en avoir seulement qu'un? Parce qu'il y a aussi la question que...

1030 **M. CLAUDE PONCIN :**

Plus de carrefour giratoire et un...

1035 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est-à-dire, un seul qui serait probablement à Labelle.

1040 **M. CLAUDE PONCIN :**

Un carrefour giratoire, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1045 Comme pour signaler un peu l'entrée urbaine et pour ralentir le trafic, parce qu'on parle beaucoup que les carrefours peuvent ralentir la vitesse, du fait qu'il faut qu'ils rentrent dans l'anneau à une vitesse moindre.

M. CLAUDE PONCIN :

1050

Mais c'est quand même très proche Labelle, Demontigny. Pourquoi?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1055

C'est ça. Mais ce qu'ils proposaient, c'est d'en garder seulement qu'un, à ce moment-là, et ensuite enlever les autres.

M. CLAUDE PONCIN :

1060

Et mettre des feux à la place?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1065

Ça, il n'y a pas vraiment eu de discussion sur le feu, qu'est-ce qui serait à la place, des feux ou des arrêts. Ça, ça n'a pas été discuté. Mais d'en avoir seulement qu'un...

M. CLAUDE PONCIN :

1070

Il y a aussi un processus très simple et qui ne coûte pas cher. C'est les arrêts. Pourquoi pas mettre des quatre Stop. Je veux dire, les arrêts, c'est très efficace. Les piétons... effectivement, il y a plus de fluidité dans les arrêts que dans les feux rouges. Ça, c'est à la demande. C'est quand même à la demande. Et il y en a un petit peu moins que dans un carrefour giratoire, mais il y en a plus que dans les feux rouges.

1075

Donc, pourquoi – et ça coûte bien moins cher – pourquoi se compliquer la vie avec des carrefours giratoires ou des feux rouges? On pourrait mettre des arrêts. Mais, bon, c'est sûr qu'avec des gros camions, des arrêts, ce n'est peut-être pas idéal. Mais, de ma perspective, comme il ne doit pas y avoir de camion, je trouve qu'on... pourquoi est-ce qu'on se complique la vie? Parce qu'on veut absolument faire passer des camions là-dessus. Enlevons les camions. Je comprends qu'il y a un problème de transit. Il faut que les camions passent quelque part. Mais enlevons les camions et on se simplifie quand même beaucoup la vie.

1080

1085

Et les camions sur Saint-Joseph, sur Laramée, s'il passe des camions sur Laramée, il en passera encore sur Saint-Raymond. Donc, on pellette la neige ailleurs, mais, moi, je veux bien si encore ça prenait tous les camions, qu'ils passent tous là. Peut-être, mais ce n'est pas ce qui va arriver.

1090 Donc, d'une part, c'est aberrant parce qu'on ne fait pas passer des camions dans un centre-ville et Laramée est beaucoup plus résidentiel que Saint-Raymond. Saint-Raymond est quand même plus semi-commercial. Donc, faire passer des camions sur Laramée, c'est, à mon avis, un non-sens. Donc, pas de camion, pas de carrefour giratoire, ou un carrefour giratoire, si on veut, pour les satisfaire à Labelle, puis mettre des Stop, quatre Stop, un carrefour giratoire à Labelle, pas de camion. Je trouve qu'on se complique un peu la vie, là. Mais le rebâtir, par exemple, ça, c'est quelque chose qui me tiendrait à coeur.

1095 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

1100 Dans l'éventualité où l'axe deviendrait une promenade urbaine, l'emprise serait beaucoup trop grande. Qu'est-ce que vous suggèreriez avec le reste du terrain?

M. CLAUDE PONCIN :

C'est ça. De reconstruire. C'est ce que je disais tantôt.

1105 **Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :**

Mais, à ce moment-là, il faudrait qu'il y ait une rétrocession?

1110 **M. CLAUDE PONCIN :**

1115 C'est ça. Absolument, oui. Que le ministère des Transports reconnaisse qu'il a trop exproprié, que le projet était trop grand, gigantesque, compte tenu de beaucoup de facteurs, compte tenu du réchauffement global, compte tenu du fait qu'on ne veut pas qu'il y ait de camions qui passent dans le centre-ville. Ce n'est pas juste des préoccupations tout à fait mesquines de quelqu'un qui habite dans le quartier, puis qui ne veut pas que les camions passent devant chez lui. Non. Je pense que c'est plus large que ça. On fait face au réchauffement. Ce n'est pas de la blague.

1120 Donc, je pense qu'une promenade peu large, pas très large, comme un petit peu plus large que le Laramée qui existe actuellement, ça laisse la place à la rétrocession, rétrocéder les lots qui ont été expropriés trop, reconstruire, revitaliser.

1125 On satisfait tout le monde. On permet un axe est-ouest, on redensifie le centre-ville, on rebâtit des logements, des petits commerces. On peut bâtir des choses de quelques étages, des commerces en bas, des logements en haut. Moi, je ne sais pas, ce n'est pas à moi à penser ça, mais il y a plein de possibilités. On permet de garder un centre-ville plus vivant.

1130 Donc, garder les gens dans le centre-ville, on encourage le transport en commun, parce que le transport en commun est beaucoup plus rentable dans des zones denses. Harry Gow l'a très bien expliqué, hier, je pense. Hull est un grand consommateur de transport en

commun. Pas à Chelsea ou Buckingham. C'est bien trop cher. Donc, il faut arrêter l'exode dans les banlieues. Et, une autoroute très rapide, c'est favoriser l'exode dans les banlieues.

1135 Donc, je pense que la rétrocession, pour s'assurer que l'autoroute ne grandira pas un jour, la rétrocession des lots excédentaires, ça me paraît très important pour rebâtir et s'assurer que jamais on aura un six voies.

Mme ANNE-MARIE LAROCHE, commissaire :

1140 Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1145 Merci, monsieur Poncin.
Alors, pause santé de dix minutes.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1150

LE PRÉSIDENT :

Monsieur André Gagnon, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Gagnon!

1155 **M. ANDRÉ GAGNON :**

Bonsoir! Je vais tenter d'être très bref, mais la première des choses que je vais dire...

LE PRÉSIDENT :

1160

Ce n'est pas que vous soyez bref qui est important, c'est que vous soyez bon.

M. ANDRÉ GAGNON :

1165 Alors, je vais aller me rasseoir.

LE PRÉSIDENT :

1170 Au sens d'excellent. Et dont je n'ai pas de doute là-dessus. Allez-y.

M. ANDRÉ GAGNON :

1175 Je veux juste dire un premier mot, c'est le mot *merci*. Ça peut vous apparaître bien spécial. Vous entendez des gens probablement à longueur d'année, qui vous disent en quelque sorte leur opinion sur les choses. Vous avez eu devant vous une communauté, des citoyens, qui pendant des années ont dit des choses et n'ont jamais été écoutés. Et ça, c'est important. Je n'en dirai pas plus, mais juste vous dire merci. C'est important.

1180 **LE PRÉSIDENT :**

Sachez que le *merci* est réciproque.

M. ANDRÉ GAGNON :

1185 Merci. J'ai pris un thème en particulier pour présenter les opinions que j'avais. C'est un thème qui est important pour moi, c'est la sécurité. Évidemment, c'est un thème qui est fil conducteur, parce que ça va nous mener à beaucoup d'autres choses aussi, et je vais tenter d'en rester à ce fil conducteur-là.

1190 Vous avez assurément, au cours de vos études, des rencontres que vous avez eues, vous avez vu qu'il y avait de nombreux organismes présents de part et d'autre de l'autoroute McConnell/Laramée. Je vais dire l'École Saint-Jean-Bosco, le parc Saint-Jean – vous savez sûrement où c'est maintenant, il y a une aire de jeux, une patageoire – le parc Larocque, qui est un petit peu plus situé à l'intérieur mais qui est utilisé, un parc plus, je dirais, interquartiers, parce qu'il y a des terrains de tennis, piscine majeure donc pour les adolescents, patageoire, une aire de jeux. Ce parc-là va être complètement refait, donc, va attirer encore plus de monde. Il y a l'église Saint-Jean-Bosco – je n'ai pas besoin de vous dire où c'est – l'église Saint-Joseph, le Centre de la petite enfance Aux trois pommes situé près du parc Saint-Jean. Il y en a d'autres: La ressource, les pharmacies, les Caisses pop, la buanderie, l'université et j'en passe.

1200 Ça, c'est simplement pour vous dire qu'il y a des organisations, des organismes et des services qui sont situés de part et d'autre de l'autoroute. Et, de part et d'autre de l'autoroute mais qui servent non pas les citoyens de seulement un côté de l'autoroute. L'École Saint-Jean-Bosco ne dessert pas seulement les citoyens situés de ce côté-ci de l'autoroute. Mes enfants, moi, j'habite près de l'Auberge de la gare, vous êtes sûrement familiers avec l'Auberge de la gare, c'est près de la rue Amherst, c'est sur la rue Amherst que j'habite. Mes enfants fréquentent l'École Saint-Jean-Bosco située juste à côté, ici, et mon plus petit de deux ans va dans une garderie située de ce côté-ci de l'autoroute.

1210

1215 Alors, on peut parler de deux côtés de l'autoroute mais on parle d'une seule communauté. Avant, c'était peut-être moins vrai. Dans le temps, il y avait Saint-Jean-Bosco contre Saint-Joseph ou des choses comme ça, ou même Saint-Benoît, les parties de baseball et tout ça mais, aujourd'hui, on parle d'une seule communauté de par les services qui sont offerts aux deux secteurs. Une seule communauté, un seul grand problème quand on crée une autoroute de la sorte.

1220 Moi, tous les jours, mes enfants traversent deux fois par jour l'axe Laramée. Deux fois par jours, ils le traversent, matin et soir, et quand ils viennent dîner à la maison, ce qui est très souvent, c'est quatre fois par jour qu'ils traversent l'axe Laramée. À tous les matins, je traverse également l'axe avec mon plus jeune dans le carrosse et on revient le soir, la même chose.

1225 Évidemment, c'est toujours intéressant parce qu'il y a des brigadiers. Les brigadiers sont très compétents. Mais il arrive des fois que les enfants sont en retard, cinq minutes, dix minutes, à la fin des cours le soir et ça y est, les brigadiers sont disparus, vous le savez. Les journées pédagogiques, il n'y en a pas de brigadier. Ce n'est pas un service qui est offert pour l'instant. Pour d'autres raisons, à l'été, il n'y en a pas d'école, il n'y a pas de brigadier. Il y a beaucoup d'enfants qui vont au parc Larocque pour les piscines, pour les terrains de tennis. Il y a de nos enfants qui viennent ici dans les aires de jeux situées près de l'école.

1230

C'est une communauté qui a beaucoup d'interrelation de chaque côté de l'autoroute. Et, dans ce sens-là, on aura beau dire ce qu'on veut, il va continuer à y avoir des liens, mais ces liens devront se faire avec une autoroute. Et, mes propos vont dans ce sens-là.

1235

Est-ce qu'il est possible de croire que cette autoroute-là ne va créer aucun impact pour la sécurité des gens? Est-ce que les mesures qui sont présentées vont être suffisantes? Bon, j'ai parlé des brigadiers, mais ils ne seront pas là tout le temps. Alors, on parle des feux de circulation.

1240

Les feux de circulation situés à l'aval, puis en amont, ce que j'ai cru comprendre, des carrefours giratoires. Est-ce qu'ils vont être efficaces ces feux de circulation? C'est ma question, moi, que je me suis posée avant de venir ici.

1245 J'habite sur la rue Amherst près de Saint-Joseph. Il y a un feu de circulation pour piétons, installé depuis deux ans. Il faut croire qu'on voulait faire un projet pilote. On appuie sur le bouton et, contrairement à ce qui s'est passé ici, ce soir, ce que certains ont mentionné, ça fonctionne. On appuie sur le bouton, la réaction est immédiate. On passe du vert au jaune, au rouge. C'est, semble-t-il, plus efficace avec les automobilistes plus habitués à ce type de signalisation-là. Mes enfants traversent cette rue-là, mais ne la traversent plus tout seuls.

1250

À plusieurs reprises, on traverse, et ça y est, ils nous ont vus traverser, O.K., on a fini avec les piétons, on continue, on traverse. À de nombreuses reprises ça s'est fait. Tellement, et puis mon Dieu, on a fait des plaintes à la police, tout ça, pour dire: **Écoutez, vérifiez ça.+*

1255 C'est que le concept, l'idée, la culture, je suppose, des feux pareils, fait qu'après que les piétons sont passés, on y va. Sauf que des fois, il y a un deuxième groupe de piétons qui s'apprêtent à embarquer ou il y a des gens qui traversent en vélo sur cette chose-là, puis c'est souvent très dangereux. En tout cas, à de nombreuses reprises, ça a été dangereux.

1260 Ajoutons cette dimension-là, les carrefours giratoires, les carrefours giratoires où on rentre dans un cercle, on en sort, puis juste de l'autre côté, il y a des feux de circulation, auxquels on a de la misère à s'habituer sur Saint-Joseph, deux lignes seulement dans chaque côté.

1265 Là, ici, on rentre dans un carrefour giratoire, on en sort, et il y a un feu de circulation. Quel plaisir les gens vont avoir à passer là-dedans! Moi, ça m'inquiète beaucoup, un feu de circulation avant ou un feu de circulation après. C'est quelque chose qui m'inquiète, parce que quel que soit le feu de circulation, il y a toujours de la circulation dans les deux sens qui va se faire sur ce feu de circulation-là, et dans un des deux sens, assurément qu'il va y avoir un
1270 facteur de nouveauté pour les gens qui le traversent et qui se rendent compte qu'il y a un feu de circulation. Ils sont pris dans le carrefour giratoire, il y a de la congestion dans le carrefour giratoire, qu'est-ce qui se passe? Écoutez, la dernière chose à laquelle ils vont penser, c'est probablement les petits piétons qui traversent. L'expérience que j'en ai sur Saint-Joseph est concluante à cet égard-là.

1275 Mais, là, ce n'est pas fini. Ce n'est pas fini parce qu'il y en a deux carrefours giratoires sur Saint-Joseph à la hauteur de Montcalm. Vous avez parlé tantôt qu'il était quand même assez difficile de traverser sur le carrefour Montcalm-Saint-Joseph mais, aujourd'hui, avec les feux de circulation, on traverse... je ne sais pas si vous avez vu la Brûlerie, c'est un petit café. Alors, on
1280 prend l'autobus quand on vient d'Ottawa, par exemple, et on débarque juste en face de la Brûlerie. Il faut traverser la rue Montcalm – deux ou trois voies, je ne sais trop le nombre de voies – pour se rendre au Pied de Cochon. Au Pied de Cochon, il faut traverser pour se rendre à la buanderie. À la buanderie, il faut ensuite revenir sur nos pas pour aller à ladite Brûlerie. Puis, ça, il n'y a pas de carrefour giratoire là-dedans. Imaginez deux carrefours giratoires. Les
1285 gens tournent en rond là-dedans, puis là, on fait le tour, puis on fait le tour, puis en bout ou à quelque part là-dedans, il y a des feux de circulation.

Je n'ai pas trop confiance en ça. Je suis allé en Europe cette année, c'était la deuxième fois. J'ai regardé les carrefours giratoires avec un oeil bien différent. Il n'y en a pas de piéton, il
1290 n'y en a pas de feu de circulation autour. Je n'en ai pas vu. Et quand il y a des carrefours giratoires, ça fonctionne bien, c'est fluide. Mais les gens sont plutôt préoccupés à regarder ce qui tourne autour, puis quand est-ce qu'on peut rentrer, que essayer ensuite de faire un peu sa place. Et ça, c'est préoccupant. C'est préoccupant pour moi, puis pour mes enfants qui vont traverser.

1295 Évidemment, on a fait appel à des logiciels, puis on a tout vu ça. Moi, j'ai vu une soirée de marketing qui avait eu lieu, et il y avait les beaux logiciels qui faisaient que, bon, on voyait les petites voitures qui rentraient et hop! la circulation arrête, tout ça. Ça m'apparaissait bien

1300 beau, mais ça m'apparaissait aussi comme une boîte magique. Il n'y en avait pas d'accident sur ces choses-là. Il n'y en avait pas de moment d'inattention. Il n'y avait pas le concept qu'il y en a que c'est la première fois qu'ils rentrent dans un carrefour giratoire. Ça prend juste une erreur une fois pour qu'une personne meure une fois.

1305 Je ne veux pas être fataliste, je ne veux pas être négatif, parce que ça se produit pareil partout, les accidents. Sauf qu'il ne faut pas faire exprès. Il faut mettre toutes les chances de notre côté.

1310 Les analystes, les ingénieurs, tous ceux qui vont analyser cette situation-là vont nous dire: **Les bassins de population, ça se déplace. C'est assez simple. Vos enfants ne fréquenteront plus cette école-là, ils vont aller à l'École Lac des Fées, ou on va utiliser des autobus jaunes, ou on va changer ça en quelque sorte pour faire en sorte que vos enfants ne soient pas en danger.+* C'est bien vrai mais il demeure qu'il y a des amis qui circulent de part et d'autre de l'autoroute. Et les gens se fréquentent. Il y a une communauté entière. Il n'y a pas deux communautés, il n'y en a qu'une seule.

1315 On remet donc en cause la communauté avec ça, et c'est ça qui m'inquiète. C'est ce que je n'aime pas. C'est ce que je n'aime pas parce que, avec toutes les analyses d'ingénieurs, d'analystes, on en arrive à croire que la solution est trouvée. On pensait avoir trouvé la solution avec le boulevard Maisonneuve, on pensait que c'était pour circuler comme du monde mais, 1320 aujourd'hui, il y a 11 000 personnes de moins qui habitent dans le centre-ville de Hull.

Il y a quelqu'un qui a parlé de la rue Champlain tantôt. C'est bien vrai. J'ai habité sur le fameux boulevard Maisonneuve quand j'étais jeune. Je n'y habiterai plus jamais. Ce n'est pas 1325 vivable. Ce n'est pas un endroit où on court à aller s'installer.

Moi, j'ai peur qu'avec une telle autoroute, où est-ce qu'on isole un quartier encore de plus en plus, c'est-à-dire notamment le quartier Saint-Jean-Bosco qui est un peu pris dans un 1330 étau, je ne suis pas certain que les gens vont courir, les familles vont courir s'installer ici. Et ce qu'on tue en quelque sorte, c'est une communauté. Et c'est ce que je n'aime pas, aussi.

Mais tout ça, pour ça. Tout ça, on va arriver à ça. Et, à la fin de tout ça, on va dire: **Bon, bien, voilà, on a une belle autoroute, tout ça.+* Mais est-ce que ça va avoir réglé les 1335 problèmes? On est prêt, tous, à faire des compromis, dans la mesure où ça solutionne quelque chose. Mais est-ce que ça, ça va régler les problèmes? Est-ce qu'il va y avoir moins d'autos qui vont circuler? Est-ce qu'il va y avoir moins de congestion sur les ponts? Non. Est-ce que ça, ça va susciter une plus grande adhésion, si je peux dire, de la population envers le transport en commun? Pas du tout. C'est plutôt le contraire.

1340 La STO est très ferme et a été très affirmative là-dessus: ce n'est pas un axe privilégié pour le transport en commun. Ça ne le sera pas. Ce n'est pas là que ça va passer, le transport en commun. C'est aussi simple que ça.

1345 Alors, on construit quelque chose de très gros, on va augmenter le nombre de voies disponibles pour les voitures, ça va être encore plus facile de se déplacer en voiture. Il va y avoir plus de voitures qui vont se promener puis, finalement, il va y avoir autant de congestion dans pas grand temps, parce qu'on est encore pris avec les mêmes ponts, puis... vous avez sûrement entendu parler des ponts, mais ce n'est pas demain la veille qu'il va y en avoir d'autres de construits. Alors, on construit un bel entonnoir.

1350 Alors, on a tout fait ça pour ça. On a travaillé, on a abîmé une communauté, on l'a remise en cause, on a détruit le tissu social pour ne pas régler rien, parce que ça ne règle pas rien. Pourquoi on ne peut pas agir autrement? Pourquoi on ne s'est pas posé la question: **On a un beau corridor. Comment on peut régler les problèmes?+*

1355 C'est qu'on se rend compte très rapidement que le ministère des Transports, avec ce projet-là, a avec le temps choisi l'autoroute comme moyen pour répondre à un besoin en 1966, les premières années où on a pensé, je pense, à ce projet-là. À ce moment-là, l'autoroute était un beau moyen pour répondre aux besoins de l'époque et ceux de l'avenir qu'on estimait très beaux. Les temps ont changé. Les beautés du monde ne sont pas tout à fait ce qu'on voudrait et il y a des problèmes environnementaux et il faut s'y attaquer.

1360 Alors, avec le temps, on s'est rendu compte que finalement, l'autoroute ne réglerait pas les problèmes de transport, parce que finalement il y aurait plus de gens qui utiliseraient les voitures, puis on se retrouverait avec plus de voitures plus tard. Alors, finalement, l'objectif n'était plus de régler les problèmes de transport mais tout simplement de bâtir l'autoroute. Ce qui était au départ un moyen pour régler un problème est devenu une fin en soi. Le moyen s'est substitué à la fin.

1370 J'écoutais le maire adjoint qui est venu faire la présentation et qui a dit: **Écoutez, si on avait eu l'autoroute, ça se serait développé drôlement dans l'ouest de la ville.+* Regardez Gatineau. Ça s'est développé, je pense, à 91 %, puis l'ouest de la ville, seulement 9 %. Est-ce qu'on veut un développement à la Gréber, à la boulevard Maloney? Est-ce qu'on veut un développement où les gens s'en vont de plus en plus loin, où on ferme les écoles et les services dans le centre-ville, où on décide que ça coûte beaucoup moins cher s'installer plus loin, mais qu'on soit obligé d'utiliser la voiture une heure par jour pour se rendre au travail?

1380 Est-ce que c'est le genre de développement qu'on veut avoir? Est-ce que c'est un développement sain, un développement urbain sain, avec plus de voitures, plus de congestion? Est-ce que c'est la meilleure manière de développer une ville? Je pense que toutes les expériences récentes des Américains devraient nous amener à penser le contraire.

1385 Je ne pense pas que c'est la meilleure manière. Les autobus, les gens qui les utilisent le plus, c'est Hull, c'est les gens d'Aylmer parce que c'est un des moyens les plus efficaces pour se rendre, pour se déplacer. Ceux qui l'utilisent le moins, c'est Buckingham, c'est Gatineau, parce que la densité de population est telle qu'elle est trop petite, finalement. Ce n'est pas utile

d'utiliser l'autobus, c'est trop cher. Alors, on ne l'utilise pas. Alors, c'est ce genre de développement-là qu'on veut? Si c'est ce genre-là, ce n'est pas une très bonne idée. On devrait apprendre des erreurs.

1390 Alors, je suis tout à fait en faveur de développer l'ouest de la ville. On commence à être tassé d'une certaine manière, mais pourquoi est-ce qu'on ne s'arrangerait pas pour faire autrement? Pourquoi est-ce qu'on ne s'arrangerait pas pour dire: **Bon, bien, écoutez, on va développer ce secteur-là, mais on va essayer de le faire de manière intelligente.** Pourquoi ne pas être simple et être de notre temps?

1395 Il y a d'autres questions qui sont liées à ça et vous en avez entendu parler. C'est le boulevard Saint-Raymond. Je suis autant préoccupé par la sécurité sur le boulevard Saint-Raymond que sur la rue Laramée. J'ai habité là, aussi. Depuis le temps qu'on en parle, on n'a jamais voulu et investi un sou pour humaniser le boulevard Saint-Raymond. Non. On n'a jamais voulu faire ça. Pourtant, on pourrait le faire. Il y a quelques années, ils ont refait les trottoirs, puis je pensais qu'ils étaient pour mettre une bordure d'arbres sur le bord des trottoirs, pour permettre une certaine forme de clôture naturelle entre les voitures et les piétons. Ils ont mis du pavé. Ça n'aurait pas été bien bien compliqué. C'est par des petites initiatives comme ça qu'on arrive à atténuer les problèmes qui existent et surtout pas les perpétuer.

1405 Pourquoi est-ce qu'on ne prendrait pas le carré Laramée pour faire un projet collectif majeur? Pourquoi ce n'est pas du transport en commun important qui pourrait se dérouler là? Pourquoi est-ce qu'on ne pourrait pas contribuer de manière positive à déplacer les gens qui habitent plus loin, avec beaucoup moins d'impacts sur l'environnement et sur les populations.

1410 Pourquoi est-ce qu'on ne ferait pas avec le transport lourd, comme dans les autres villes, sortir le transport lourd des centre-villes, plutôt que de l'amener plus directement? Je ne sais pas. Je ne sais pas, mais il faut le faire.

1415 J'ai essayé de mettre sur papier des recommandations, parce que vous en avez entendu du monde. Alors, je suppose que des recommandations, c'est toujours plus utile et plus facile pour vous.

1420 Essentiellement, faire une utilisation beaucoup plus intelligente du carré Laramée. On a un carré qu'on pourrait utiliser et maximiser. Mais maximisons-le pour régler les problèmes qui existent, c'est-à-dire le trop grand nombre de voitures qui se présentent sur les autres artères. Par la même occasion, humanisons et améliorons la qualité de ces artères-là pour la population qui habite à côté.

1425 Faire comme dans les vraies villes et faire sortir le transport lourd des centre-villes et, à cet égard-là, le projet de contournement qui était en place depuis bien longtemps devrait encore exister.

1430 Il ne faut pas retenir le concept des carrefours giratoires, si jamais on décide de la faire, cette autoroute-là. Elle est inquiétante pour la sécurité et je pense que la sécurité doit être au premier plan de nos préoccupations. Il faut assurer une sécurité des piétons et des cyclistes de manière encore plus efficace.

1435 Je pense que le citoyen, la communauté, le développement économique intelligent doivent être au centre de nos préoccupations. Je marche tous les jours pour traverser Laramée et c'est quelque chose d'assez émouvant. Il y a madame Bédard qui est derrière moi, dont vous avez sûrement entendu parler, qui a été expropriée. Il y en a eu beaucoup d'autres qui ont été expropriés. Et c'est toujours touchant de passer là. Moi, ça me marque.

1440 Il y a quelques années, il y a un arbre qui était là et sur cet arbre-là, il y avait une corde à linge. Puis il y avait une poulie. Il y a des gens qui ont habité là. Une poulie, oui, une poulie. J'en ai deux poulies chez nous, puis on fait du lavage, puis ça me fait penser aux enfants, beaucoup. Puis, un jour, le verglas est passé, puis l'arbre, la branche a cédé et la poulie est tombée. Je l'ai gardée. Parce que c'était pour me rappeler qu'il y avait une communauté là, que
1445 la communauté, ce n'est pas juste un souvenir, c'est une réalité.

Moi, je la veux, la communauté. Je veux qu'elle reste là, qu'elle contribue positivement au sort des autres. Je veux simplement que notre ville soit vivante de son centre jusqu'à sa périphérie, qu'on n'encourage pas l'étalement urbain comme on l'a fait à Gatineau. Je veux
1450 qu'on y vive en santé. Je veux qu'on y dise qu'on a fait quelque chose de différent. Je veux simplement entendre les poulies dans ma ville remplie d'enfants. C'est tout ce que je veux. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1455 Merci. D'habitude, je n'autorise pas les applaudissements. Merci, c'est vraiment un témoignage. Il y a aussi une série d'affirmations qu'il vaut la peine de un petit peu scruter ensemble.

1460 Là, c'est moi qui ai perdu ma question. C'est le retour de l'applaudissement qui m'a fait perdre ma question. Allez-y, mon ami.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1465 Juste d'abord une information, une précision. Quand vous avez parlé tantôt des feux de piétons, est-ce que, pour vous, les feux de piétons sont des deux côtés du carrefour, selon vous? À votre esprit.

M. ANDRÉ GAGNON :

1470 Je pensais qu'ils l'étaient, oui. Vous voulez dire sur le projet du MTQ?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1475 Oui, actuel.

M. ANDRÉ GAGNON :

1480 Je croyais que les feux étaient de chaque côté.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste pour vous informer, c'est juste d'un seul côté. Du côté est.

1485 **M. ANDRÉ GAGNON :**

Du côté est. Alors, plus du côté de Saint-Joseph plutôt que du côté de...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1490 Oui, c'est ça. Puis, pour Montcalm, c'est du côté sud.

M. ANDRÉ GAGNON :

1495 D'accord.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1500 Alors, ce n'est pas des feux de piétons sur chacun des côtés. C'est seulement que sur un seul côté qu'il est prévu.

M. ANDRÉ GAGNON :

1505 O.K.

LE PRÉSIDENT :

1510 Voilà, j'ai retrouvé. C'est que dans votre texte, on trouve toujours le mot *autoroute* et jamais le mot *route*. Ce n'est pas un hasard, c'est volontaire. Dans l'audience, il arrivait au promoteur de s'échapper et de dire *autoroute*, puis on disait *route*, *lien routier*, *boulevard*. Tantôt, j'ai entendu *promenade*, etc.

1515 Ce qui laisse entendre que l'unité dans laquelle le 3 kilomètres sous examen se situe, se situe dans un prolongement de ce qui peut s'appeler autoroute à 90 kilomètres, bout de route à 70 kilomètres, bout d'autoroute dans le parc, si c'est le transport qui l'emporte, là je ne me

rappelle plus du terme mais boulevard paysager avec contact avec la nature dans le parc si c'est la CCN qui a raison, et rendu après le chemin des Fées jusqu'à boulevard Saint-Joseph, là ça s'appellerait un boulevard paysager urbain, puis après ça, en descendant la côte, il n'y a pas eu de nom.

1520

Mais, bon, blague à part, les mots définissent aussi des réalités différentes mais vous, vous avez, d'une manière déterminée, utilisé constamment le mot *autoroute*. Est-ce que ça veut dire que, pour vous, les autres mots sont mensongers et que la réalité, c'est toujours l'autoroute?

1525

M. ANDRÉ GAGNON :

Des fois, j'appellerais plutôt ça une *étauroute*, parce qu'on serre des quartiers. On les étouffe. Le quartier Saint-Jean-Bosco est situé entre Taché et Laramée. Taché et Laramée, à eux deux, je pense que c'est 75 % de toute la circulation qui va se faire dans ce sens-là. Ça, c'est un *étauroute* pour moi.

1530

Pourquoi j'appelle ça une autoroute? Parce que ça a été le terme qui a été utilisé depuis le départ. Quand il y a plus de 15, je ne sais pas 18, je ne sais pas trop les chiffres, mais jusqu'à 18 000 voitures qui passent sur une rue et qu'il y a des murs qui protègent les humains de cette rue-là, ça m'apparaît loin d'être un paysage bucolique. C'est une autoroute, pour moi.

1535

On l'appelle comme on veut. Les faits demeurent. C'est le nombre de voitures et l'impact que ça va avoir sur les individus. Quand ça fait partie du réseau de l'autoroute, ça va être relié à l'autoroute, on l'appelait l'Autoroute de l'Outaouais. Bien, jouer avec les mots, ça ne m'apparaît pas important mais j'utilise le mot *autoroute*, oui, parce que ça m'apparaît une réalité qui attaque un quartier.

1540

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Et, est-ce qu'il y a moyen de faire -- par rapport à ce projet-là, on dit non ou on dit oui à telles conditions, en s'assurant que les conditions de la viabilité de ça et de l'objectif que vous avez de faire qu'un quartier de ville reste un quartier de ville et une communauté humaine, c'est quoi la position?

1545

M. ANDRÉ GAGNON :

En fait, je pense qu'on doit se poser comme question: quel est le problème à régler? Parce que là, comme je l'ai dit tantôt, le moyen est devenu une fin, encore une fois. Alors, là, on s'est tous mis à regarder un projet sur le tableau, puis on a dit: **Qu'est-ce qui serait le plus acceptable pour tout le monde?** Mais, la question qu'on doit se poser: Est-ce que ça, ça va régler les problèmes qu'on a identifiés? Et quels sont les problèmes qu'on a identifiés? Il y a trop de voitures, il y a trop de monde sur les autres artères. Comment on arrive à régler ça? Bien, est-ce que c'est en créant une autre artère pour qu'il y ait plus de monde qui déménage là-

1550

1555

1560 bas? Puis s'il y a plus de monde qui déménage là-bas, comme à Gatineau, comme le maire
adjoint a mentionné, s'il y a plus de monde qui déménage là-bas, inévitablement, il y a plus de
monde qui va utiliser les routes et, inévitablement, s'il y a plus de monde qui utilise les routes,
on va avoir encore le même problème sur Saint-Raymond, encore le même problème sur Taché
et encore le même problème sur Laramée.

1565

LE PRÉSIDENT :

C'est comme, à l'inverse, le problème des saucisses que le monde mange parce
qu'elles sont plus fraîches, puis... effectivement. Plus de routes qui amènent plus de monde;
1570 plus de monde qui amènent plus de routes.

M. ANDRÉ GAGNON :

C'est l'étalement urbain. Puis, l'étalement urbain, c'est un concept qu'on connaît bien.
1575 Ce n'est pas nouveau. Pourquoi est-ce qu'on ne se dit pas: essayons de le gérer, puis
essayons de, oui, développer ces secteurs-là, mais les développer dans un environnement qui
soit respectueux de tout le monde, y compris de ces gens-là qui vont se rendre en 12 minutes
au centre-ville plus qu'en 45, éventuellement.

1580

Si les gens de Buckingham avaient un transport en commun qui avait de l'allure, ils
cesseraient peut-être de la prendre, l'autoroute. Mais ça ne marche pas. C'est trop compliqué.
Il n'y a pas une densité de population qui le permet. Vous connaissez les principes du transport
en commun. Bien, il faut mettre en place des principes qui vont nous permettre de développer
les villes de manière viable. Je ne veux pas la *grébérisation* de la Ville de Hull ou la
1585 *malonisation*, appelons-le comme on veut. Ce n'est pas un développement qui a été sain. Citer
ça en exemple, bien, ce n'est pas tout à fait un signe d'une vision prometteuse, porteuse
d'avenir.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1590

Plusieurs personnes du monde des affaires, disons, ont souligné l'importance de l'axe
pour le développement des entreprises à l'ouest. Avez-vous une opinion sur cette relation-là
entre les deux?

1595

M. ANDRÉ GAGNON :

Quand vous parlez de l'ouest, on parle du secteur Manoir des Trembles, du Plateau?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1600

Oui, du Plateau, c'est ça.

M. ANDRÉ GAGNON :

1605 Oui. Oui, c'est évident. Je suis le premier à dire que les premiers qui vont gagner, ce sont les promoteurs de ce coin-là. Du fait que la population va se déplacer de plus en plus à l'ouest, comme il se passe à Gatineau.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1610 Mais est-ce qu'ils ont vraiment besoin d'un nouvel axe, étant donné que c'est dans le sens inverse de l'heure de pointe, du trafic?

M. ANDRÉ GAGNON :

1615 Bien, écoutez, moi, je suis persuadé que si on arrive à déplacer les gens comme du monde, là-bas, de plus en plus facilement avec un système de transport, par exemple, en commun plus solide, les gens vont bénéficier, les commerçants là-bas vont bénéficier, les grandes surfaces et tout ça, mais ça va être un développement différent, beaucoup plus respectueux de l'environnement. Mais il y a de l'argent à faire là. Ce n'est pas parce qu'il y a des terrains vacants, qu'il faut les remplir comme on le fait avec les grandes surfaces et tout ça, puis imaginer le concept qu'il faut une autoroute pour se rendre là.

1620
1625 Ce qu'il faut, c'est qu'il y ait des gens autour. Si tu as des gens autour, tes commerces marchent. C'est pour ça que le centre-ville, les commerces ont fermé l'un après l'autre, parce que les gens sont partis, les services sont partis. Et, à un certain moment donné, il y avait un médecin sur l'île de Hull, un médecin. C'est les services qui partent, puis c'est les communautés qui meurent. Mais on peut développer les unes et les autres, l'extérieur, comme le centre, comme la périphérie. En tout cas, j'ai espoir, puis on a l'occasion de le faire.
1630 Pourquoi est-ce qu'on ne le fait pas.

LE PRÉSIDENT :

Ça va?

1635 **M. ANDRÉ GAGNON :**

C'est parfait.

1640 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

M. ANDRÉ GAGNON :

1645 Merci bien. Bonne fin de journée.

LE PRÉSIDENT :

1650 Bonne chance à vous.
Alors, j'inviterai monsieur Stéphane Roberge, s'il vous plaît.

M. STÉPHANE ROBERGE :

1655 Bonjour, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

1660 Bonjour, monsieur Roberge!

M. STÉPHANE ROBERGE :

1665 Bonjour, monsieur et madame les commissaires! Je voudrais juste relever un peu la présentation d'André Gagnon. Je trouve que c'est important de lever son chapeau à ce sang-froid aussi en traitant ce dossier-là. Ça fait plusieurs années que je côtoie André dans le cadre de ce dossier-là et on parle de sa ville natale. En tout cas, moi, des fois, je me dis que je peux prendre quand même ça avec un certain détachement, ce n'est pas ma ville natale. En tout cas, j'ai l'intention d'y vivre les 50 prochaines années de ma vie mais, en tout cas, j'admire quand même le sang-froid qu'il peut avoir en parlant de quelque chose d'aussi lié à son patrimoine.

1670

LE PRÉSIDENT :

Je vous signale que vous avez aussi manqué un haut moment d'éloquence cet après-midi quand madame est venue, aussi, présenter son témoignage.

1675

M. STÉPHANE ROBERGE :

Oui, j'aurais aimé ça, d'ailleurs, pouvoir coopérer avec elle dans les années 70. D'ailleurs, c'est un peu mon regret.

1680

1685 Pour votre question sur *autoroute, boulevard urbain*, j'ai trouvé intéressant de voir le mémoire qui a été déposé cet après-midi par le Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve aussi à ce niveau-là, puis je pense qu'on peut presque qualifier ces gens-là d'experts sur les boulevards urbains avec Montréal. Et, effectivement, c'est un peu difficile de qualifier ça de mur urbain avec toutes les mesures de mitigation. On parle d'une autoroute. Et puis, d'ailleurs, je pense qu'ils ont mis le doigt sur le bobo en parlant du lien de l'Autoroute 50 qui se rend jusqu'aux portes de ce soi-disant boulevard urbain-là. Et ça en vient à une question de crédibilité en termes des... en tout cas, j'ai juste le terme en anglais de *spin doctor* qui ont contribué à ce dossier-là, peut-être plus que d'urbanisme, qui est un peu navrant, d'ailleurs.

1690

1695 Ce que je suis venu dire à la Commission, ce soir, comme on en avait parlé la dernière fois, il y a un dossier qui est devant la Cour supérieure et c'est sans préjudice à cette chose-là, c'est vraiment comme participant dans le cadre de votre audience. Et, parce que je trouve que c'est un processus qui est extrêmement important, la démocratie environnementale. La refonte qui a été faite en 78 a été majeure à beaucoup d'aspects mais, entre autres, sur le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et je trouvais ça important de venir répéter qu'est-ce que j'ai à dire, puis aussi, parce que c'est vraiment... ce n'est pas pour rien qu'on a fait tous les efforts pour obtenir que le projet soit considéré comme étant un nouveau projet l'été dernier.

1700 Donc, pour rappeler un peu pourquoi on est ici, il y a eu, l'hiver dernier, un projet qui a été déposé et, initialement, c'était ce qui était tenté à l'interne au gouvernement, c'est-à-dire d'obtenir une modification de décret. Et, de passer par la route arrière, 122.2 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Et puis, ça, il y avait de la jurisprudence qui était extrêmement claire à cet effet-là dans le dossier de Saint-Jean-de-Matha, un dépotoir encore à Saint-Jean-de-
1705 Matha, on peut s'en douter, et la même technique avait été utilisée, et la Ville avait contesté et avait fait casser la décision du ministre de l'Environnement. Et de dire que 122.2 était vraiment quelque chose de spécifique lorsqu'il n'y avait pas d'autre chose et que le processus s'appliquait dans tous les autres cas.

1710 Et, finalement, tout ça pour dire, c'est qu'on a... et le dossier n'a pas vraiment été révisé de façon fondamentale depuis ce temps-là. Donc, on se retrouve avec un dossier qui a été créé et conçu pour un processus interne qui est... vous avez été fonctionnaire, aussi, même on n'a pas nécessairement besoin d'être fonctionnaire, en lisant des bouquins de sciences politiques, on voit que le traitement à l'interne est très politique et c'est très différent d'un forum
1715 comme celui dans lequel on est ici, qui est un forum contradictoire, analytique et scientifique.

Et, donc, on se ramasse avec un dossier qui a été fait pour un processus politique et là, on est supposé d'avoir une analyse qui se tient, qu'on doit faire de ce dossier-là.

1720 Et donc, moi, je me trouve devant un constat. J'aimerais aider la Commission à prendre position sur le projet, mais, moi, je ne vois pas comment je peux juger de l'acceptabilité des stress qui sont identifiés. Il y en a un certain nombre qui ont été identifiés. Parce que je pense que foncièrement, quand on parle de développement durable, on parle d'économie, environnement et social, et ces trois piliers-là doivent être considérés du même coup. Je trouve
1725 que Charles Masse a quand même eu un certain intérêt en termes de mettre le dossier dans son contexte et je pense que c'est ça, aussi, le contexte, ce n'est pas juste de parler de ce qui se passe sur Taché et Saint-Raymond.

1730 Et cette analyse-là doit se faire avec une évaluation de la justification, une analyse d'alternatives, un dossier qui est complet sur les stress, entre autres. Et, malheureusement, je ne suis pas en mesure ce soir de vous fournir mon évaluation comme gens du coin, comme personne qui va avoir... parce que ma situation ressemble un peu à celle de monsieur Gagnon, d'ailleurs, en termes de famille et de voisinage, et je ne suis malheureusement pas en mesure

1735 de vous donner ma perspective sur qu'est-ce qui est acceptable, qu'est-ce qui serait une bonne solution en termes de développement durable, court, moyen et long termes.

1740 Puis, c'est ça, je pense que c'est regrettable, parce que l'objectif de la Procédure d'évaluation environnementale, c'est de protéger l'environnement via une décision éclairée, et éclairée de deux façons: autant d'éclairer le décideur que d'éclairer la consultation et, par ricochet, le décideur. Et cette information-là n'est malheureusement pas présente.

1745 Il y a eu des tentatives à cet effet-là. En tout cas, il y a eu beaucoup de demandes du ministère de l'Environnement du Québec. Il y a eu des... personnellement, j'ai fait des demandes. Sauf en de rares occasions, par exemple, sur le bruit, où ce que ça a été répondu en partie, il n'y a pas eu énormément d'évolution à ce niveau-là.

1750 Mais c'est ça, d'ailleurs, la Commission a fait quand même un travail assez significatif à ce niveau-là, mais je pense qu'on doit de replacer ça dans le contexte du délai de quatre mois et des budgets à la Commission, puis vous n'avez pas les budgets pour compléter un dossier. D'ailleurs, l'estimé des ressources et du temps qui est nécessaire pour que votre question sur le bruit – les indicateurs nocturnes, par exemple – démontre c'est quoi l'ampleur de ces choses-là, et que ce n'est pas avec... que c'est à personne d'autre qu'au promoteur de faire ces choses-là.

1755 Donc, en conclusion, la seule chose que je peux offrir, ici, c'est que dans le cadre du mandat qui est celui de la Commission, je ne vois que deux options ici: soit une demande de surseoir au mandat de l'audience, qui est un pouvoir du ministre de l'Environnement de recommander ça à son Conseil des ministres, et de recommencer l'audience avec un dossier qui soit complet et conforme à la directive qui a été émise par le ministre de l'Environnement précédemment; ou, une deuxième option qui est une incapacité à conclure aussi de votre part, 1760 est-ce que le projet qui est présenté représente votre conception du développement durable, votre analyse, comment les trois piliers doivent interagir ensemble et donner une solution qui est avantageuse pour tous ces piliers-là.

1765 Et, je n'ai malheureusement pas pu faire de mémoire écrit, mais c'est vraiment deux demandes qui n'en sont pas moins formelles, même si elles ne sont pas par écrit. D'un côté, je pense qu'il faut mettre cette demande-là en perspective, je pense, avec les demandes qui ont été faites aussi et qui ont été... il y a toute une approche qui est: *allons le plus vite possible dans ce dossier-ci.*

1770 Je reconnais ces préoccupations-là, mais je pense qu'il faut les mettre en perspective avec les expropriations qui ont été faites en 73 et le dossier n'a pas avancé. Ce n'est pas à cause des riverains. C'est parce qu'il n'y avait pas de budget. C'était une planification urbaine qui était déficiente. C'était à l'époque des Mirabel, des choses comme ça, et *ce n'est pas de nos troubles.* Alors que, maintenant, on est forcé de nous prononcer sur un dossier qui est 1775 incomplet et d'avoir à supposément accepter des stress environnementaux, sans avoir de justification, sans avoir d'évaluation plus que un paragraphe ou deux sur les alternatives. C'est tellement quelque chose qui est documenté sur les approches qu'on peut avoir pour gérer une

demande à la fois transport lourd, à la fois transport de personnes, que ce n'est carrément pas scientifique, cette approche.

1780

Puis c'est ça, c'est-à-dire que finalement, on compare le droit qui a été conféré aux citoyens en vertu de 19.1, le droit à la qualité à l'environnement dans la mesure prévue par les règlements et les autorisations, avec l'article du règlement qui prévoit que c'est quatre mois, une audience, et pas plus, je pense que c'est vraiment comparer des pommes et des oranges et vraiment deux niveaux de protection juridique. Et, 19.1 a vraiment été qualifié par beaucoup de jurisprudence comme étant d'intérêt public. Et, d'ailleurs, la description du droit d'ester en justice de 19.1 démontre clairement que tu peux fréquenter un lieu et avoir droit de troubler la paix juridique sans avoir d'intérêt pécuniaire dans le dossier.

1785

1790

Puis, c'est ça, en ce qui concerne le délai, je pense que c'est ça: **Nul ne peut invoquer sa propre turpitude+*. S'ils ont fait une erreur de planification, s'ils ont décidé de faire leur étalement urbain à Gatineau, puis qu'ils ont attendu, ils se sont gardés ça pour la fin, l'étalement urbain dans l'ouest, c'est possiblement leur choix. Je pense qu'il y a beaucoup de choses qui expliquent ça. D'ailleurs, il y a un livre que je vous avais soumis, *L'urbanisation*, une affaire qui est assez intéressante comme thèse à ce niveau-là.

1795

Et, donc, juste pour répéter mes deux recommandations, c'est soit de demander au ministre de l'Environnement de surseoir au mandat de l'audience et de recommencer lorsque le dossier sera consistant avec la directive, ou d'une incapacité à conclure sur la justification des alternatives.

1800

Et je voudrais juste remettre un peu plus d'emphase là-dessus. Je veux dire, il y a des choses, il y a des procédures, puis il y a des faits aussi. Puis, ici, si on a une situation qui mérite... s'il y a un contexte dans lequel on inscrit un projet qui mérite un doigté, puis vraiment un respect de toute l'analyse qui doit être faite, c'est bien le centre-ville de Hull. Le centre-ville de Hull est extrêmement fragile pour un peu les raisons que monsieur Gagnon a parlé tout à l'heure. D'ailleurs, le centre-ville a déménagé presque à moitié, puis il y a eu beaucoup de stress qui ont été causés avant qu'il y ait des procédures comme ça, qui ont été en place, et donc, c'est toute cette fragilité-là, il n'y a pas de chance à prendre avec le centre-ville de Hull.

1805

1810

Si on veut prendre une chance avec le centre-ville de Hull, ça veut carrément dire qu'on est prêt à accepter que du côté québécois dans l'Outaouais, il n'y ait absolument aucune place où ce qu'il va y avoir un quartier multifonctionnel qui va être en place, qui va pouvoir se développer et que les gens qui peuvent s'offrir un mode de qualité urbain, de qualité, vont soit devoir quitter la région ou déménager à Ottawa.

1815

Parce que du côté québécois, ça va être soit une *ghettorisation* du centre-ville ou d'habiter en banlieue et d'être dépendant de sa voiture. C'est deux modes de vie totalement différents. Puis je pense que c'est beaucoup l'enjeu.

1820

1825 Si le dossier a fait énormément de remous et si les nouveaux arrivants dans le quartier, les nouvelles familles qui se sont installées dans le quartier ont vraiment repris le flambeau avec l'association, puis je pense que c'est beaucoup cette préoccupation-là qui sort. Le bruit de fond, c'est vraiment le centre-ville qui est assez fragile comme ça. Il faut y faire attention. Ça conclut ma présentation. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1830 Merci, monsieur Roberge. Vous faites deux observations ou deux suggestions à la Commission. Je voudrais vous dire une chose. Nous avons commencé à travailler avec le milieu, les gens sont venus, ont fait confiance. On a essayé de procéder à l'examen le plus rigoureux, le plus transparent possible. On y est peut-être parvenu, on n'y est peut-être pas, puis on ne le sait pas.

1835 Tout ce que je peux vous dire, c'est que comme vous avez entrepris des démarches auprès de la Cour, c'est votre droit le plus strict, et je le respecte, et je ne ferai rien pour vous faire perdre, et je ne ferai rien pour vous faire gagner. C'est très important, ni dans un sens, ni dans l'autre.

1840 Et, la Commission va procéder, va continuer son travail dans les limites de temps et d'instrumentation dans lesquelles elle fonctionne et qui est son vécu. Ça donnera quoi au niveau des conclusions? Je ne le sais pas. S'il y a des points sur lesquels nous arrivons à des carences dues à nos contraintes de temps ou de moyens, ou de situation temporelle, nous nous expliquerons.

1845 Ce n'est pas la première commission que je mène, ça en fait une bonne quinzaine, je pense bien, dans différents domaines. Je dois dire que jamais, je n'ai jamais connu une commission qui ait eu tous les moyens ou tous les délais qu'elle aurait souhaités pour parvenir à ses fins, parce que toute commission ou toute enquête est toujours une espèce de puits sans fond dans lequel on creuse, on creuse, on creuse, et à un moment donné, tu as le goût de pleurer ou tu as le goût de démissionner ou de dire: **Voici ma lettre de démission parce que je n'y parviendrai jamais.**

1855 Mais un dossier comme celui-là est un dossier de ce qu'on appelle en anglais *a decision analysis*, c'est-à-dire, il y a un champ d'orientation de décision. Et des dossiers, j'ai remis des dossiers souvent fort incomplets sur certains domaines mais qui ont permis quand même d'être capable de prendre une décision. Nous sommes trois commissaires et les deux analystes qui sont là, et nous allons faire, accomplir notre mandat.

1860 Est-ce qu'on arrivera à un temps du mandat où on devrait écrire au ministre: **De grâce, sursoyez à l'audience et recommencez tout** ou est-ce que nous conclurons à notre incapacité de terminer? Ou que terminant, nous dirons: **Les limites...**, qui auront été celles du dossier? Ça sera le travail de la Commission. Je ne peux pas vous le dire ce soir.

1865 Mais tout ce que je peux vous dire, c'est que je n'essaierai pas de faire une chose pour vous faire gagner un procès ou pour vous faire perdre un procès. Et, c'est votre droit le plus strict de recourir devant les tribunaux si vous estimez que vos droits sont lésés. Puis je comprends ça, puis on pourra se reparler de ça dans dix ans, dans un autre contexte. C'est parfait. Vous défendez des valeurs, vous défendez des droits et c'est au juge qu'il appartient.

1870 Nous autres, on a accepté de procéder à un mandat qui nous est donné et ce mandat-là nous contraint, et je dois respecter les contraintes parce que j'ai accepté de prendre ce dossier-là, mais on va le faire avec toute la rigueur et toute la transparence qu'on peut. Mais merci d'être venu quand même le dire et c'est plaisant de part et d'autre, même s'il y a du stress qui n'est pas
1875 disparu, qui ne disparaîtra pas demain matin. Ça marche?

M. STÉPHANE ROBERGE :

1880 En tout cas, mais juste préciser dans votre introduction à votre remarque, je ne qualifierais pas mes deux options comme étant une... en tout cas, c'est...

LE PRÉSIDENT :

1885 De votre point de vue, vous me le dites comme un devoir, et je comprends ça, puis c'est correct.

M. STÉPHANE ROBERGE :

1890 C'est comme participant au BAPE, puis c'est ma conclusion à mon analyse du dossier dans l'état où il est. En tout cas, appelez ça comme vous voudrez, mais c'est quand même... je la qualifie la plus formelle que je peux aller, ici.

LE PRÉSIDENT :

1895 Mais c'est honnête. Oui, oui, c'est honnête et c'est correct. Et, je vous remercie de le faire. Vous ne feriez pas, vous seriez mensonger. Je me rappellerai toujours quand j'ai reçu le dossier de la sixième ligne, j'avais les journalistes devant moi...

M. STÉPHANE ROBERGE :

1900 C'est Grondines?

LE PRÉSIDENT :

1905 C'est Grondines-Lotbinière, où les gens m'ont dit: **On vous enjoint de démissionner ou de refuser le mandat+*, tu sais. Et puis j'ai fait le mandat, et la ligne a passé. Alors...

M. STÉPHANE ROBERGE :

1910 J'ai lu des parties sur l'eau aussi aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

1915 Ça fait que c'est pour ça. Bon, merci d'être venu et continuez votre route et défendez les valeurs qui sont les vôtres, et c'est certainement que dans ça, on n'est pas du tout des adversaires ou des rivaux, et chacun va suivre son chemin, va travailler à sa communauté dans l'angle et dans la responsabilité qui est la sienne. Parfait. Merci.

M. STÉPHANE ROBERGE :

1920

C'est moi qui vous remercie. Puis, encore, merci d'avoir accepté le mandat.

LE PRÉSIDENT :

1925

Merci bien.

Bon, on peut bien prendre deux minutes de pause.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1930

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LE PRÉSIDENT :

1935

J'ai le plaisir d'accueillir madame Christiane Gourde Bureau et monsieur Marc Bureau.

M. MARC BUREAU :

1940

Bonsoir, monsieur le président! Je suis Marc Bureau, conseiller présentement du quartier Wright, et je vous présente ma conjointe qui était ex-conseillère municipale dans les années 92 à 95.

1945

C'est avec beaucoup d'émotion qu'on vient ici, ce soir, parce que ça représente douze ans de notre vie, en fait, ça fait douze ans qu'on travaille à ce dossier-là. Et, dans un premier temps, j'aimerais remercier, je pense, tous les citoyens du quartier Wright mais aussi des quartiers adjacents, Saint-Jean-Bosco, Jardins Taché et toutes les organisations qui se sont jointes à nous au travers les années. Et, il y a eu beaucoup d'efforts de ces citoyens-là et je remercie tout le monde de nous avoir supportés, parce qu'au début, on était un petit groupe et on en est, au fil des années, beaucoup de gens avec nous autres, qui ont cru au projet. Et si on en est rendu à un boulevard humain, comme on dit, comme le ministère des Transports dit maintenant, bien, c'est grâce à l'apport de ces gens-là.

1950

1955

Vous avez reçu le mémoire mais, ce soir, on vous a apporté un addendum qui est, en fait, plus gros que le mémoire, parce qu'il y a eu beaucoup de documentation qui est venue dans les dernières semaines. Et je vais m'attarder, pour ma part, surtout sur le camionnage, le bruit et sur la revitalisation et sur le centre-ville. Et je laisserai peut-être Christiane parler de l'aspect plus environnemental, parce qu'à l'époque, elle a participé aussi aux audiences qu'il y avait eues dans l'agrandissement de Saint-Raymond.

1960

Je vais commencer peut-être par le bruit. Il y a eu une étude qui a été déposée, il y a une semaine, je crois, qu'on a vu arriver. C'est une étude de 33 pages sur le bruit, que vous avez sans doute lue et qui, pour moi, est pleine de contradictions. C'est des questions que vous aviez posées, monsieur le président, et pour moi, ça n'éclaire pas tout à fait encore assez. Il y a encore beaucoup de questions qui ne sont pas répondues.

1965

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

Excusez, monsieur le président. Je vous ai induit en erreur, puis j'ai mêlé Marc. En fait, l'étude dont il veut vous parler, c'est celle-ci, que vous avez eue. C'est la réponse à la demande, DQ.2 du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

1970

LE PRÉSIDENT :

Dans la cote de la Commission, ce document s'appelle DQ2.1

1975

M. MARC BUREAU :

C'est ça. Alors, la nouvelle étude de BBL, monsieur le président, en réponse à la demande du BAPE, nous indique au tableau 10, par exemple, qu'à l'heure actuelle, sans le camionnage et les atténuations de bruit, la plupart des données excèdent présentement 55 dBA. Or, en page 19 du livret fourni par le MTQ *Mieux s'entendre avec le bruit*, on nous indique que la politique sur le bruit routier du Ministère préconise un niveau de bruit extérieur de 55 décibels. C'est ce qu'on appelle le seuil acceptable.

1980

1985

Au tableau 11, on nous a mis des mesures d'atténuation mais toujours sans camionnage. On dépasse également la limite de 55 décibels sur 24 heures. À un endroit, on enregistre même un 60 décibels. Dans ce même tableau, si on considère 40 % du camionnage qui viendrait sur Laramée, la moyenne enregistrée de dBA avoisine les 60 et à un endroit, elle pointe à 62. Et, notons ici que nous ne comprenons pas pourquoi il ne serait pas possible d'y mettre des mesures d'atténuation. Parce que là où ça va être le plus bruyant, il n'y aura pas de mesures d'atténuation.

1990

Concernant la discussion sur le bruit dans le document DQ.2 d'avril 2001, on a utilisé le logiciel EMME 2 pour ceux qui sont des experts. Ce modèle a fait des simulations dans le corridor principal et ignore les axes collecteurs, tels la rue Labelle, Richelieu, Demontigny, où il va y avoir des sorties mais où on n'a aucune donnée isophone sur le bruit, sur le nombre de voitures qui vont aller sur ces axes collecteurs-là.

1995

De plus, on dit dans ce même rapport:

2000

Il a été utilisé pendant la période de pointe du matin et on admet que les variations réelles peuvent être importantes.

En page 5 de ce même document:

Une fois le modèle calibré, l'ensemble des données simulées sur le réseau artificiel devrait ressembler avec plus ou moins de précision à la situation existante.

2005

On tourne, on continue en page 6 et on nous dit que:

Le modèle EMME 2 utilisé spécifiquement dans le corridor McConnell/Laramée n'a été calibré que pour la période de pointe du matin.

Or, ils admettent que la période de pointe de l'après-midi est toujours plus achalandée que celle du matin.

2010

Ils mentionnent également que:

Ce logiciel ne peut pas calculer le niveau de bruit sur une base horaire, tel que l'avait exigé le ministère de l'Environnement du Québec et que cela nécessite un transfert manuel, introduisant une nouvelle marge d'erreur.

2015

Et, en page 7, on va jusqu'à dire que:

En essayant de dériver une répartition horaire de la circulation à partir de ces chiffres, la marge d'incertitude s'amplifie de façon critique.

2020

En aucun cas, monsieur le président, on pourra me faire croire qu'on réussira à réduire le bruit en faisant passer près de 20 000 autos de plus, des camions et des autobus, sans avoir des mesures d'atténuation sur Laramée, je parle dans la partie près de Saint-Joseph, tel que le prétend le document en réponse à la demande DQ.2

2025

Et j'aimerais peut-être vous donner deux exemples de comment je ne suis pas convaincu des études sur le bruit. Dans le tableau 6, au 255, Laramée, ce qui est plus près de Saint-Joseph, on obtient une réduction de bruit de quatre fois, en passant de 64 décibels à 58 décibels, et même en y rajoutant 40 % de camions, on arrive à une diminution de bruit par rapport à la situation actuelle et il n'y a aucune mesure d'atténuation. Je ne vois pas comment on peut faire passer 20 000 autos avec des camions et puis arriver à un bruit qui est moindre.

2030

Au 267, Laramée, ce qui est un peu plus haut, en s'éloignant de Saint-Joseph, où le bruit est moins fort, là, non plus, il n'y a aucune mesure d'atténuation de prévue. On s'éloigne de Saint-Joseph, puis surprise, le bruit sans transport lourd est de 3 dBA plus élevé qu'au 255. Et, ça devrait être le contraire parce qu'on est plus près de Saint-Joseph et c'est là où il y a le plus de bruit.

2035

Et, comme je disais tantôt, on s'interroge que du côté sud de Laramée, là où le bruit est le plus fort, il n'y a aucune mesure d'atténuation. Et, ce qu'on va devoir répondre aux citoyens, si je suis élu à la prochaine élection encore, ce qu'on va devoir répondre quand il y aura des plaintes, ça va être sur le bruit et sur le camionnage, et je suis très très préoccupé par les études de bruit qui ont été faites.

2040

On nous avait vendu aussi que les carrefours giratoires, c'est ce qui avait permis d'avoir des camions sur Laramée. Et si vous regardez dans cette étude-là, au tableau 12, il y a une grosse contradiction. Les carrefours giratoires sont supposés d'être moins bruyants, d'apporter moins de bruit et, par contre, si on fait la comparaison entre les deux tableaux, on s'aperçoit que les mesures au 10, Richelieu, au 52, Carrière, au 59, Demontigny, au 69, Berri et au 6, Rouleau, il y a plus de bruit avec les carrefours giratoires qu'avec les feux de circulation. Et ça va en contradiction totale avec tout ce qu'on a dit pendant les audiences. Les carrefours giratoires étaient supposés générer moins de bruit et, à plusieurs points, les carrefours giratoires, il y a plus de bruit qu'avec des feux de circulation.

2050

2055 Puis on a appris, hier, à travers les sources, monsieur le président, qu'il y a l'autoroute, puis il y a McConnell dans le coin d'Aylmer où ça a été construit il y a quelques années et où il était supposé d'y avoir des mesures d'atténuation. Le ministère des Transports était supposé mettre des mesures d'atténuation là et elles ne sont toujours pas existantes. Et je suis conseiller depuis pas longtemps mais j'ai vu plusieurs résolutions demandant, dans les derniers mois, d'apporter des modifications, des atténuations de bruit à Saint-Raymond, et ça fait au-dessus de dix ans qu'on était supposé d'apporter des mesures d'atténuation à Saint-Raymond et ces
2060 mesures-là ne sont toujours pas là.

Et c'est pour ça, monsieur le président, qu'il y a une seule coquille dans mon premier rapport, que je vais vous demander et ça va faire partie d'une recommandation, ce soir. Et nous allons nous raviser quant à la norme de 60 dBA Leq 24 h que nous avons indiquée en conclusion dans notre mémoire.
2065

Notre niveau de confiance étant au plus bas, quant à la capacité du MTQ de gérer cet épineux problème de bruit, nous exigeons que le niveau bruit sur Laramée ne puisse jamais dépasser 55 décibels Leq.
2070

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

Naturellement, on ne reprend pas le mémoire. Je voudrais tout simplement vous dire qu'au niveau de la santé, on a passé très vite mais il faut tenir compte – parce qu'on a parlé beaucoup de bruit – mais il faut tenir compte aussi des coûts de santé qu'engendrent les autoroutes. On n'a pas eu l'occasion de documenter ça à fond, mais c'est des coûts qu'on a tendance à oublier, les gaz, et tout ça.
2075

Malheureusement, ça n'a pas été perçu beaucoup dans cette audience-ci, puis je ne pourrai pas, non plus, le faire énormément, mais c'est un problème quand même qui demeure préoccupant.
2080

En ce qui concerne les carrefours giratoires, je voudrais rajouter à ce que Marc a dit que, entre autres, le carrefour giratoire qui va déboucher sur Demontigny, va déboucher dans une rue, finalement, qui finit en cul-de-sac. Alors, ça n'a aucun sens. On va générer du trafic là qu'une route ne pourra pas prendre. Ça finit à deux voies, c'est tout petit, puis ça finit en cul-de-sac pas longtemps après.
2085

LE PRÉSIDENT :

Pouvez-vous me réexpliquer ça, là?
2090

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

2095 Oui. Il y a un des carrefours giratoires qui sort sur la rue Demontigny. Or, cette rue-là, au bout...

M. MARC BUREAU :

2100 Elle arrive à Binet et elle arrive face à une école. Elle ne continue pas, par exemple, comme à Montclair ou à Saint-Raymond. Elle arrête en plein milieu du quartier. C'est une toute petite rue.

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

2105 C'est sur une très petite distance. Alors, il n'y a pas tellement de logique d'avoir un carrefour giratoire là. Une sortie de carrefour giratoire, je devrais dire.

2110 En ce qui concerne la faune et la flore, ce qu'on aimerait rajouter ce soir dans l'addendum qui n'apparaissait pas à notre mémoire, c'est relatif aux dernières déclarations de la Commission de la capitale nationale qui sont, semble-t-il, à refaire d'autres études pour relocaliser le corridor routier. Il nous apparaît très surprenant, en fait, qu'ils persistent dans cette option-là, quand il y a deux de leurs rapports à eux qui leur suggèrent le contraire.

2115 Par exemple, le rapport du *Seuil du parc de la Gatineau* en 92, qu'on a entériné à la Ville de Hull, j'étais là à ce moment-là, commandait de réduire et de rationaliser les accès véhiculaires du parc. Ce rapport-là aussi disait de favoriser l'utilisation optimale des boulevards Saint-Raymond et Taché pour accéder au parc. Puis aussi, on ajoutait: Taché était la voie idéale pour les visiteurs qui viennent d'Ottawa. Il faudrait vérifier mais je me demande si le maire
2120 à l'époque n'était pas monsieur Beaudry, le président de la CCN, parce qu'il est parti en 92.

2125 Le rapport Roche Deluc, *Estimation de la demande sur l'axe McConnellXLaramée* de mai 96, commandé par le parc de la Gatineau, précisait: **Aucun lien n'est prévu, ni souhaité avec cette promenade à cause de sa vocation récréative.** Alors, ils contredisent leur propre rapport en voulant persister dans cette option-là.

2130 La Commission de la capitale nationale vous a promis un rapport pour le 30 mai 2001. Or, ce qui nous préoccupe, c'est que les audiences publiques vont être complétées à cette date et les citoyens n'auront plus la possibilité de questionner les données. Nous jugeons extrêmement dommageable que le BAPE n'ait pu, douze ans, douze ans après les audiences qui avaient eu lieu, les premières, profiter de données complètes.

2135 Et nous sommes inquiets que les citoyens n'aient plus de possibilité de se faire entendre dans le cas où de nouvelles informations susciteraient un questionnement. Et, là, on en a la preuve ce soir, quand Marc vous a donné les dernières données concernant le bruit. Alors, c'est des rapports tout chauds, ça, qu'on vient d'avoir.

2140 Alors, combien de rapports on va avoir encore comme ça, des rapports tout chauds, qu'on va voir ou peut-être qu'on ne verra pas, non plus. Parce qu'avant d'avoir le BAPE, on avait de la misère à avoir de l'information. Là, tout d'un coup, les vannes se sont ouvertes. Mais, là, combien de rapports qu'on va voir ou qu'on ne verra pas et pour lesquels on ne pourra pas intervenir ou corriger des erreurs ou corriger des inexactitudes.

2145 Vous demandez des nouveaux rapports avec des nouvelles précisions qui sont censées nous éclairer, puis on les regarde, puis ça ne nous éclaire pas. C'est encore plus mêlé qu'avant. Alors, on est très inquiet.

M. MARC BUREAU :

2150 En ce qui concerne le camionnage, monsieur Beauchamp, j'étais président des gens d'affaires – les gens d'affaires sont venus, hier – j'ai été président pendant quatre ans. Et, j'ai même donné ma démission, à un moment donné, parce que je n'étais pas sur la même longueur d'onde pour le Laramée. Et, c'est drôle, hier, les gens d'affaires sont venus vous donner leur option et peut-être une demi-heure après, j'avais un téléphone de monsieur Hervé
2155 St-Amour, qui est venu présenter un mémoire, ici, et Hervé, hier, a dit que le transport lourd, finalement, ce n'était pas quelque chose... ça ne le dérangeait pas, maintenant, si ça ne passait pas sur le Laramée.

2160 Et, à l'époque, j'ai fait signer – et vous allez le voir dans l'addendum – 90 marchands qui ont signé une pétition et qui ne voulaient pas – et c'est des marchands qui étaient près de l'artère – et qui ne voulaient pas de camionnage. J'ai eu beaucoup de discussions dans le dernier mois avec les promoteurs pour essayer de faire un consensus, pour qu'on puisse faire la... Et ce qui cloche actuellement, c'est le camionnage.

2165 Et, je suis certain que si on prenait la décision, si le BAPE, le Ministère prenait la décision d'enlever le transport lourd sur le Laramée, je ne suis pas certain que maintenant ça dérangerait les gens d'affaires.

LE PRÉSIDENT :

2170 Juste une chose. Monsieur St-Amour n'a pas dit ça, hier.

M. MARC BUREAU :

2175 Pardon?

LE PRÉSIDENT :

2180 Hier, les gens qui sont venus présenter un mémoire n'ont pas dit que le camionnage lourd, ils étaient prêts à y renoncer.

M. MARC BUREAU :

Non. Mais monsieur St-Amour vous a...

2185

LE PRÉSIDENT :

Et, je ne leur ai pas posé la question. Correct? Ce n'est pas dans leur mémoire, et ils ne l'ont pas dit.

2190

M. MARC BUREAU :

O.K. Bien, en tout cas...

2195

LE PRÉSIDENT :

Et je ne leur ai pas posé la question.

M. MARC BUREAU :

2200

Parfait.

LE PRÉSIDENT :

2205

Correct? Je ne me trompe pas, là? Parce que si je me trompais, c'est grave. J'ai failli leur poser la question et je ne le leur ai pas posée. Sauf qu'il y a une chose qui est certaine, c'est que ce qu'ils ont dit était -- ils n'ont pas lu leur mémoire, alors ce qu'ils ont dit a été substantiellement différent au plan de la communication de ce qu'il y avait dans leur mémoire. Correct?

2210

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

D'ailleurs, là-dessus, monsieur le président, justement, c'est ce que je faisais remarquer à Marc, j'ai dit: **Hervé t'appelle - mais j'ai dit - c'est ici qu'il devrait venir se rétracter.** Parce qu'en fait, effectivement, c'est notre parole contre la leur.

2215

LE PRÉSIDENT :

Non, non, ça, je ne ferai pas d'enquête là-dessus. Je voulais juste corriger les faits. Peut-être que monsieur vous l'a dit mais, moi, je ne suis pas là. Devant nous, il ne l'a pas dit. Son groupe ne l'a pas dit et je ne leur ai pas posé la question.

2220

M. MARC BUREAU :

2225 Il y a un document qui est apparu, qui est nouveau aussi pour les gens d'affaires, je
peux vous le dire, c'est l'étude qui a été déposée dans les dernières semaines, qui s'appelle:
Répartition du camionnage et où pas une personne d'affaires sur Saint-Joseph n'avait vu ça. Je
peux vous le garantir.

2230 Il n'y a pas personne qui avait noté que dans la répartition du camionnage, quand les
gens vont venir d'Aylmer pour aller au parc du Ruisseau et au parc Richelieu, on va devoir... il
n'y aura pas dans ces parcs d'affaires-là de bretelle, il n'y a aucune bretelle de prévue et les
camions qui vont sortir vont emprunter Saint-Joseph.

2235 Et, actuellement, il y a une étude en cours pour rendre Saint-Joseph plus piétonnier,
plus *marchable*, si vous voulez, et réduire l'espace, et on va faire traverser plus de camions, et
on ne s'était pas attardé qu'il n'y avait pas de bretelle qui allait sortir dans ces parcs d'affaires-là.
Et ça va à l'encontre de la revitalisation qu'on veut faire sur Saint-Joseph, parce qu'on veut
réduire présentement la largeur des rues et rendre ça plus piétonnier, plus agréable pour le
2240 magasinage.

LE PRÉSIDENT :

De quel document me parlez-vous?

2245

M. MARC BUREAU :

C'est une étude qui est en cours présentement.

2250 **LE PRÉSIDENT :**

Elle est en cours, donc, elle n'est pas faite.

M. MARC BUREAU :

2255

Non.

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

2260

Bien, tu l'as vue?

M. MARC BUREAU :

Je l'ai vue, mais elle n'est pas officielle. Elle n'était pas déposée.

2265

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

Elle n'est pas déposée. C'est-à-dire, elle est complétée mais elle n'est pas déposée à la Ville de Hull, c'est pour ça qu'on ne peut pas la produire, ce soir. Mais elle est complétée.

2270

LE PRÉSIDENT :

Ça va.

2275

M. MARC BUREAU :

Et je peux vous dire que pour rendre ça plus piétonnier, ou pour donner une vocation et amener des commerces et rendre ça plus agréable, je ne verrais pas comment on ferait en emmenant plus de camions sur Saint-Joseph. Et sur le camionnage, il y a un très très faible pourcentage de camions, de toute façon, qui vont emprunter cette route-là. Vous pourrez le lire dans l'addendum. Et, on dit que tous les camions qui retournent - c'est dit à quelque part dans la répartition du camionnage - que tous les camions qui retournent, qui viennent d'Ottawa, pour le retour doivent emprunter Saint-Raymond. Ça fait que ça se fait rien que dans un sens.

2280

2285

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

Je voudrais préciser une chose, ici, concernant le regroupement qui est venu, hier, pour LaraméeXMcConnell. Bon, ils se sont présentés pour le Regroupement, et je ne sais pas, moi, je n'étais pas là tout le long de la présentation, mais j'ai cru comprendre qu'ils avaient laissé supposer qu'ils venaient aussi au nom de l'Association des gens d'affaires. Bien, si c'est au nom des gens d'affaires, c'est au nom des gens d'affaires qui étaient à la table. Parce que l'AGAP, qui est l'Association des gens d'affaires et professionnels de la Ville de Hull, et donc l'organisme officiel de la Ville de Hull du point de vue du regroupement des affaires, n'a pas présenté de mémoire et n'a pas voulu en faire.

2290

2295

Il y avait deux personnes à cette table-là qui faisaient partie, comme membres de cette Association-là, mais ils ne pouvaient pas parler en fonction de l'Association comme telle.

Je voudrais vous dire, aussi, monsieur le président...

2300

LE PRÉSIDENT :

Je ne suis pas capable de corriger ou d'invalider, ma mémoire me fait défaut. Je relirai les transcripts et les vôtres, et ce qu'ils ont dit, le mémoire, pour vérifier les faits.

2305

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

Je ne sais pas s'ils l'ont transcrit dans leur mémoire comme tel, je ne l'ai pas lu, moi non plus, mais hier, quand j'écoutais, j'ai dit à Marc: **Écoute donc! Est-ce qu'ils se font passer pour l'Association?** Puis c'est là où on a commencé à parler. Mais je suis arrivée un peu sur le

2310

tard. Mais on était un peu sur cette impression-là. Alors, ils représentent leurs intérêts, comme gens d'affaires, mais ils ne représentaient pas l'Association des gens d'affaires et professionnels de la Ville de Hull.

2315 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2320 **Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :**

2325 Je voudrais aussi préciser que lorsqu'il y a eu l'audience publique sur le raccordement de Saint-Raymond à McConnell/Laramée, il y a une douzaine d'années de ça à peu près aussi, j'étais présente, à ce moment-là. J'étais intervenue comme biologiste pour l'Association, l'ABQ, en fait, pour l'Association des biologistes du Québec de la région, ici, comme personne intervenante. Et on avait, à ce moment-là, clairement identifié que, oui, ce projet-là pouvait se faire – parce que vous savez, c'est toujours la même histoire, on se fait traiter de grenouille, puis on se fait traiter de gens qui empêchent les routes de fonctionner – mais on avait clairement identifié, à ce moment-là, que ça pouvait être dangereusement bruyant et difficile pour les gens de Saint-Raymond, et on n'a pas été écouté.

2330

Alors, j'espère qu'avec Laramée, on ne refera pas la même erreur de ne pas être écouté. Parce qu'on va avoir aussi ces problèmes de bruit-là.

2335 **M. MARC BUREAU :**

Concernant le camionnage, monsieur le président, on a entendu souvent ça durant les audiences, on disait qu'on avait besoin de développer à l'ouest et on avait besoin d'emmener des camions, etc., etc. Et je vous ferai remarquer, je me suis encore rendu ce matin très tôt, il était 5 h 30, je me suis rendu à Kanata et on se rend à Kanata – c'est peut-être la vallée de l'informatique au Canada par excellence – et il y a une seule route pour s'y rendre et, pourtant, Alcatrel est là, Nortel est là, Corel est là, toutes les grandes entreprises. Et c'est, dans les meilleures des conditions, à 30 minutes, s'il n'y a aucune congestion. Mais la plupart du temps, c'est 45 minutes, une heure pour s'y rendre et c'est à 25 kilomètres du centre-ville d'Ottawa. Et, ça n'a pas empêché cette zone-là de se développer.

Et je ne pense pas que le fait d'avoir du camionnage ou pas va empêcher l'ouest de se développer et d'emmener la Cité du multimédia, qu'on appelle, surtout que cette idée-là, c'est de faire en sorte que les gens restent sur place. Il y a un concept d'habitation qui est lié à ça.

Et, vous l'avez mentionné, on l'a entendu, ça va se faire en sens inverse. Et si on a été capable de développer une ville qui est passée de 10 000 habitants à 70 000 habitants en quelques années, où il y a des centaines d'entreprises qui sont allées s'installer, avec une seule route, je ne vois pas pourquoi un quatre voies, par exemple, sans camionnage lourd, empêcherait le développement vers l'ouest.

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

Finalement, pour finir cette partie-là du camionnage, dans l'addendum, vous avez ici: *Lutte contre les gaz à effet de serre: le camionnage dans le collimateur*. Déjà, le titre est assez révélateur. Naturellement, ça parle beaucoup du Protocole de Kyoto.

J'aimerais juste vous souligner ici dans le caractère gras, dans la première page: *Les vrais coupables en matière de transports personnels sont plutôt l'aménagement urbain qui exige toujours plus d'autoroutes et de ponts, lesquels accentuent le problème qu'ils sont censés régler et, sans l'ombre d'un doute, une préférence marquée pour l'automobile.*

En page 2, on va dire aussi: *Selon le rapport, il faut s'attaquer aux nuisances urbaines causées par les véhicules lourds et légers en contrôlant leur bruit...*

Et, plus bas, on souligne encore: *Le camionnage devrait devenir le lien entre les trains et les navires au lieu de les remplacer.*

Bref, je ne vous ferai pas la lecture de tout ça, mais vous allez voir là-dedans, c'est très clair qu'il faut définitivement arrêter de prioriser le camionnage au détriment de l'aménagement urbain et des populations.

M. MARC BUREAU :

2380

Et je voudrais peut-être rajouter, aussi. Il y a une étude, monsieur le président, que je voulais avoir pour ce soir, que je me suis assuré à la Ville de Hull qu'ils vont vous faire parvenir ça dans les prochaines semaines, c'est l'ouvrage qui s'appelle: *L'image du boulevard Maisonneuve, proposition de mise en valeur.*

2385

Et, j'aimerais peut-être vous lire très vite la problématique du boulevard Maisonneuve, ce qu'on reconnaît aujourd'hui, en 2001.

Le boulevard Maisonneuve. La première étape fut d'identifier les principaux problèmes du boulevard Maisonneuve et de ses abords, tels qu'ils sont perçus par l'équipe de travail.

2390

Le boulevard Maisonneuve: image négative du boulevard en général; fort débit de circulation; vitesse de circulation très élevée, la moitié des véhicules dépasse la limite de vitesse permise 50 kilomètres; vitesse de circulation en dehors des périodes de pointe encore plus élevée, 65 % des véhicules dépassent la limite de vitesse; niveau de bruit très élevé généré par la circulation; accès difficile et indirect vers le centre-ville; rupture entre deux quartiers résidentiels; manque de paysagement; présence de plusieurs bâtiments délabrés et de terrains vacants; environnement piétonnier peu sécuritaire et peu invitant; environnement résidentiel bruyant, poussiéreux et peu intéressant; zonage mal adapté, usages trop étendus; exigences normatives jugées comme étant exigeantes.

2395

2400

Moi, monsieur le président, ce que je ne veux pas pour mes citoyens de mon quartier, je suis prêt à faire un compromis, à faire passer la route, à faire passer 20 000 autos, mais je ne suis pas prêt à revivre Maisonneuve et je pense qu'il ne faut pas refaire cette erreur-là. C'est les citoyens qui paient.

2405

Et j'aimerais corriger monsieur Gagnon, tantôt, quand il disait qu'il y avait une perte d'habitants. C'est vrai, il y a une perte d'habitants, mais elle est encore plus grande que ce qu'il a mentionné. L'île de Hull est passée de 25 000 habitants à 9 000. Et, moi, je ne veux pas revivre ça pour mon quartier. Je veux que les gens puissent avoir une certaine qualité de vie et je suis prêt à laisser passer la route. Je pense qu'il y a un consensus dans le quartier mais pas à n'importe quel prix. Et, actuellement, j'ai encore beaucoup de doute sur...

2410

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

2415

Il faut souligner, encore une fois, que c'est un rapport de la Ville, 2001. Je voudrais d'ailleurs vous déposer des photos, ici. Ce sont des photos qu'on a prises de Maisonneuve justement et de Saint-Laurent, et qui vont vous illustrer assez bien l'état de délabrement de ce boulevard-là. Si vous avez l'occasion d'aller voir, vous allez voir que les maisons y sont de pauvre qualité. Il y en a plusieurs à vendre, énormément de terrains vagues. Encore cette semaine, à la Ville de Hull, ils vont passer une résolution de démolition sur Maisonneuve d'une maison qui est inhabitable et ce n'est pas une démolition pour reconstruire autre chose, ça va devenir un autre terrain vague. Alors, je vous dépose les photos.

2420

M. MARC BUREAU :

2425

Et, monsieur le président, il y a monsieur Gow, hier, qui en a parlé du train léger. C'est quelque chose qui est très très près d'ici. C'est à quelques cent pieds. Il y a une voie de chemin de fer qui pourrait relier... et, d'ailleurs, j'ai assisté à une présentation, il y a quelques mois, avec le maire d'Ottawa, et plusieurs intervenants, Transport 2000, il y avait là beaucoup d'intervenants. Et ils sont intéressés à faire traverser le train léger du côté d'Ottawa et notre train léger vient juste à côté, ici, pourrait desservir le CDTI, pourrait desservir le ministère de la Défense, pourrait desservir d'autres édifices gouvernementaux, pourrait desservir le Palais des congrès, le Casino de Hull, la salle de spectacles et tout le parc industriel Richelieu. Et on pourrait emmener des centaines de gens là et ça passe en plein centre-ville. Et c'est quelque chose qu'on n'a pas analysé.

2430

2435

Et, madame Houle hier qui était du secteur Jardins Taché, a mentionné aussi qu'on n'avait pas tenu compte dans les calculs de la troisième voie réversible qu'on vient d'ouvrir et de la voie, aussi, qu'on va ouvrir à l'automne sur le Pont Champlain, qui vont dégager passablement Alexandre-Taché.

2440

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

Et, concernant le train léger, monsieur Beauchamp, aussi incroyable que ça peut paraître...

2445

LE PRÉSIDENT :

Concernant?

2450

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

Le train léger.

2455

LE PRÉSIDENT :

Ah! Le train léger. Excusez-moi. J'avais compris St-Léger. J'ai dit, non, c'est du scotch, ça.

2460

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

Alors, concernant le train léger, aussi incroyable que ça puisse paraître -- vous êtes après me faire perdre mon idée...

2465

LE PRÉSIDENT :

Vous, aussi, ça vous distrait!

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

2470

Imaginez-vous que le fédéral pourrait être prêt à payer ce train-là à 100 % des coûts. Savez-vous ce qui arrête ça? C'est qu'ici, du côté de l'Outaouais, on n'est pas pressé de s'embarquer dans ce projet-là. Parce qu'on est habitué, nous autres, de bâtir des autoroutes avant de faire passer des trains. Alors, il y a ça qui arrête un projet 100 % payé par le fédéral, monsieur le président. Puis ça, je vous mets au défi de vous faire répéter ça par quelqu'un de la Ville de Hull, mais mon mari travaille le dossier, puis lui se l'est fait dire par les politiciens d'Ottawa qu'ils ne comprennent pas qu'ici, en Outaouais, on n'ait pas plus d'ouverture que ça.

2475

LE PRÉSIDENT :

2480

C'est le genre de question qu'il fallait venir me poser dans la première partie.

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

2485

On ne le savait pas. Ça fait bien des affaires qu'on a sues de dernière minute.

LE PRÉSIDENT :

2490

Parce que j'étais dans l'enquête, voyez-vous?

M. MARC BUREAU :

2495

J'aimerais peut-être ajouter aussi qu'il y a des coûts, des fois, à une autoroute, qu'on ne pense pas. Je vous dirais que dans les dix dernières années, pour revitaliser le centre-ville de Hull, on a mis 25 millions \$ pour faire revenir le monde, parce que les commerces étaient laissés à l'abandon. Pour faire revivre ces commerces-là, ça nous a coûté 25 millions \$. Et pour faire revivre Maisonneuve, on va devoir remettre 6 millions \$ encore, et c'est des coûts très très grands.

2500

LE PRÉSIDENT :

C'est ça.

2505 **M. MARC BUREAU :**

Et moi, en tant que conseiller du quartier, je ne veux pas que ça arrive à mon quartier. Je veux qu'on puisse avoir une certaine qualité de vie à l'intérieur du quartier. Et je pense qu'il y a un consensus dans le quartier, vous l'avez vu, peut-être pour laisser passer la route, mais pas à n'importe quel prix.

2510

Et il y a des déclarations qui ont été faites, monsieur le président, en 82, en 87, en 89, en 92, en 96 et en 99 nous disant qu'il n'y aurait pas de transport lourd. Et, jusqu'en septembre 99, il n'y avait pas de transport lourd et, tout d'un coup, est apparu le transport lourd, sous des pressions. Et je pense que le quartier Wright va faire sa part en laissant passer la route, en ayant éventuellement 25 000 autos, et je pense que c'est une grande part. Et je pense qu'il faut travailler ensemble pour développer l'ouest, peut-être, développer ces zones-là, mais pas à n'importe quel prix.

2515

2520 **Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :**

J'aimerais aussi rajouter que, vous savez, dans certaines villes d'Europe – on l'a identifié dans le mémoire, mais je pense que c'est opportun peut-être de le souligner – dans les places où ils construisent maintenant les autoroutes, dans certains pays, ils dédommagent les gens qui sont affectés. Il y a des barèmes, ça peut aller jusqu'à 30 % de la valeur de votre habitation.

2525

Bien, il va peut-être falloir commencer à l'imposer au Québec, ça. Parce que tant qu'on ne l'imposera pas, là, on va avoir des développeurs qui vont penser juste à leurs profits, puis qui ne penseront pas qu'il y a des coûts que la Ville va devoir défrayer en dehors de ça. Marc vous en a fait état pour la Ville de Hull mais c'est comme ça pour toutes les villes.

2530

Et je pense qu'il va falloir commencer réellement à imposer des dédommagements à ces développeurs-là ou à ceux, en tout cas, qui doivent les payer, pour leur faire réaliser – parce qu'ils fonctionnent avec l'argent, tout le monde fonctionne avec l'argent, mais eux autres aussi – il faut leur faire réaliser, je pense, que ce n'est pas gratuit ces aménagements-là et ces destructions-là de quartier.

2535

LE PRÉSIDENT :

2540

C'est-à-dire que ce que vous soulevez, il y a deux niveaux de problème dans ce que vous soulevez. Vous soulevez la question de ce qu'on appelle l'analyse économique, non pas l'analyse financière. L'analyse financière: je mets 100 \$, j'en reçois 110 \$, j'ai 10 \$ de profit. Mais l'analyse économique, ça dit qu'est-ce que ça coûte à l'ensemble de la société et comment

2545 c'est réparti. Ça, c'est un niveau. Et quand vous soulevez, par exemple, la question d'une route, de son prix et des bénéfices qu'elle a, mais que cinq ans après vous êtes obligé d'investir dans le centre-ville, l'analyse économique va chercher ça.

2550 L'autre problème que vous soulevez, qui est à un autre niveau, qui est au niveau juridique, c'est le problème de la compensation qui n'est pas reconnue en dehors de l'emprise. Pour une ligne électrique ou pour une maison, si vous avez du bruit, vous n'avez pas de compensation. On ne vous compense pas parce que le droit est ainsi fait que la compensation n'est donnée que si on embarque dans votre emprise. Si on n'embarque pas dans votre emprise si on ne change pas, on ne modifie pas votre terrain, on calcule que les autres nuisances
2555 n'existent pas, ne sont pas compensables. Dans l'état actuel du droit. Et ce que vous évoquez, c'est l'idée d'autres types de compensation qui vont supposer la transformation du droit. Et, effectivement, les valeurs sociales changeant, un jour, on va probablement devenir capable d'identifier ça, de le calculer et de l'intégrer.

2560 **Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :**

Oui. Je voudrais conclure, monsieur le président, Marc l'a dit au début quand il a commencé son intervention, ça fait douze ans qu'on vit ce problème-là, nous autres, personnellement, je pourrais dire de façon aiguë parce que ça nous a touchés très très
2565 particulièrement.

Quand j'ai laissé la politique, il y a quatre ans, je l'ai laissée de mon plein gré, je ne me suis pas représentée parce que j'en étais réellement écoeurée de voir le niveau de démagogie qu'il y avait autour du Laramée, parce que dans le quartier, c'était LE dossier et ça l'est encore.
2570 Mais à ce moment-là, c'était aigu parce que, d'abord, il n'était pas question de le faire en surface, on venait de renverser la décision du BAPE avec le rapport Séguin, puis ça devait être en dépression. Et quand, moi, je leur disais que ça n'avait aucun bon sens, alors, naturellement j'ai été traitée de tous les noms en public et en particulier. J'ai subi énormément de pressions.

2575 Et je pense que c'est incroyable la pression que ces gens-là sont capables de faire supporter à des gens pour arriver à leurs fins. Et, même, on a voulu s'attaquer à des gens qui sont ici ce soir, dans la salle, leur faire perdre leur job, par exemple, ou en tout cas, on va appeler ça du *tordage de bras*. Mais nous, on l'a vécu, on se l'est fait conter, c'est des gens de
2580 bonne foi.

Et, encore la semaine dernière, on avait un souper bénéfique pour la Société du cancer et au micro, l'animateur, tout d'un coup, dans la soirée, a annoncé qu'il donnait des billets au promoteur Charles Massé parce que, bon, il faisait un ouvrage excellent dans l'affaire du
2585 Laramée et que c'était grâce à lui que le dossier évoluait, et tout, et tout.

Qu'est-ce que vous pensez qu'il arrive dans ce temps-là? On se fait regarder. Naturellement, moi puis Marc, on s'est fait regarder, on nous rit dans la face ou doucement. La

soirée se passe, on se fait pointer aux cinq minutes: **Comment va votre Laramée?** Etc. Ça, 2590 monsieur, ça fait douze ans. Ça fait douze ans. Ça fait que je ne sais pas si vous le savez, là, il n'y a pas personne dans le quartier qui avait plus hâte de venir ici que nous deux, ce soir.

Puis je voudrais juste vous dire que faites en sorte que des affaires comme ça, qu'il y ait 2595 à un moment donné un mot clair à l'effet que ces promoteurs-là cessent, aient des mesures pour cesser autant de représailles, autant de démagogie. Et ce que vous indiquiez tout à l'heure, que vous avez encore compris mieux que moi, je pense, le fait de dédommager pour des maisons, ça en serait une mesure, ça, parce qu'ils y penseraient, puis ils riraient pas mal moins de nous autres. Je vous remercie beaucoup.

2600 **M. MARC BUREAU :**

Monsieur le président, moi, je voudrais remercier encore toute l'expertise qui est ici, la 2605 façon que ça s'est fait, d'une façon très très démocratique, dans le respect des gens. Ça a été quelque chose, j'ai suivi ça le plus possible. Et, je vous remercie. C'est ce qui permet aux citoyens de s'exprimer. À tous les citoyens, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2610 Merci. Alors, juste vous dire que de notre part, nous ne faisons que notre devoir. Et c'est ça qui extraordinaire que dans une démocratie, Dieu sait que des démocraties sont fragiles, mais quand on a des institutions, quand on a des processus, ça permet de le faire. Ce n'est pas parce qu'on est fin. C'est juste parce qu'on a l'autorité de le faire. Et que ayant l'autorité, il n'y a personne qui peut nous envoyer promener.

2615 Et, quand on pose une question, on est obligé de nous répondre parce que nous disposons d'une loi d'enquête, ce qui veut dire que la société nous reconnaît un pouvoir et que le devoir de notre pouvoir, c'est d'essayer de faire la vérité et, donc, de permettre le libre échange – au vrai sens du mot – le libre échange de la pensée et des opinions, en obligeant les gens de 2620 s'écouter les uns, les autres. Parce que quand on est dans des sessions paquetées, il y a des parties qui ne peuvent pas s'exprimer. Et, c'est ça qui est difficile.

Et, nous essayons de ne pas trop avoir de parti pris quand les gens viennent parler et 2625 donc, assurer à chacun son honnête parole, même si, pour notre part quand on arrivera à faire un rapport, on devra bien dire qui, selon nous, a raison, qui a tort, qu'est-ce qu'on doit éclairer et où est-ce qu'on doit aller.

Mais comme vous avez porté une lourde charge sociale depuis nombre d'années, qu'il y 2630 a un tonus émotif, une densité humaine grande, merci d'être venus présenter ce mémoire.

2630 **M. MARC BUREAU :**

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2635

Merci, monsieur, madame. Juste une chose en détail. J'ai demandé à la Ville de Hull, quand ils sont venus, si c'était la Ville de Hull qui avait insisté pour que le transport lourd soit remis dans le dossier.

2640

M. MARC BUREAU :

Avez-vous eu la réponse?

LE PRÉSIDENT :

2645

On m'a dit que non.

M. MARC BUREAU :

2650

J'ai eu la réponse cet après-midi, un document qu'on m'a remis, et on m'a dit que non. Tout à l'heure, j'avais le document, est-ce que vous en avez une copie?

LE PRÉSIDENT :

2655

En tout cas, j'ai posé la question.

Mme CHRISTIANE GOURDE BUREAU :

2660

On va vous la faire parvenir la lettre.

LE PRÉSIDENT :

Je ne vous la demande pas, mais...

2665

M. MARC BUREAU :

Mais je l'ai avec moi. Il me fera plaisir de vous la donner.

LE PRÉSIDENT :

2670

Parfait. Merci.

Alors, il y a une personne qui a demandé d'intervenir, monsieur Roland Joubert, s'il vous plaît.

2675

M. ROLAND JOUBERT :

Bonsoir, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

2680

Bonsoir, monsieur Joubert!

M. ROLAND JOUBERT :

2685

Permettez-moi de saluer madame Laroche et monsieur Dériger qui sont vos commissaires. On n'entend pas leur nom souvent mais...

LE PRÉSIDENT :

2690

Mais ça n'est qu'un début.

M. ROLAND JOUBERT :

2695

Merci bien de me permettre de vous présenter un mémoire verbal. Je pense qu'il y a beaucoup d'auteurs qui ont demandé au public d'être des témoins, de présenter des témoignages.

2700

Alors, moi, je suis un témoin, c'est-à-dire que je suis un résidant de Saint-Jean-Bosco, j'ai été témoin de l'expropriation, j'ai été témoin du maintien de l'environnement et des audiences publiques de cette année, du moins. Alors, je ne suis pas de douze ans, comme le précédent. Alors, je vais tenter d'être bref.

2705

Monsieur le président, un vieux dicton dit: **Un chat échaudé craint l'eau froide.** Je vous explique pourquoi j'invoque ce dicton à ce moment-ci de l'audience.

2710

Plusieurs des intervenants, aussi compétents étaient-ils et puis aussi éloquents ont-ils été, ont présenté leurs doléances, leur plan, leur opinion, mais ont aussi mis en doute l'application de certaines allégations des différents paliers gouvernementaux. Pour n'en citer que quelques-uns, soit sur la politique de son, de l'air, d'élargissement subséquent du boulevard, de la protection des prucheraies, des efforts de transport en commun, on a tous, je pense, écouté ces petites choses-là.

2715

Alors, il ne faut pas s'étonner quand ces mêmes personnes, qui sont prises avec des problèmes existants, causés par ces différents paliers gouvernementaux, tout ceci est le résultat d'une situation qui a été – comme je vous disais, j'ai été témoin – ils sont toujours négligés par les différentes instances gouvernementales.

Comme exemple, pour le but des audiences, citons la partie boulevard Laramée qui est négligée déplorablement depuis 32 ans. Le Ministère promoteur a effectivement décontaminé

2720 les sols, il y a, je pense, deux ans, pour une valeur nominale approximativement de 300 000 \$.
Ça a pris 30 ans pour qu'ils découvrent que dans ce petit coin-là, il y en avait pour 300 000 \$.
Je ne suis pas sûr qu'ils sont certains de ce qu'ils ont sur l'autre coin parce qu'il y avait des
dépositaires automobiles, des garages, des manufactures, des résidences, bien entendu, des
commerces.

2725 Il serait souhaitable que le promoteur démontre qu'il est prêt dès maintenant à y remédier
en devenant un propriétaire modèle. Je pense que le gouvernement du Québec devrait être le
modèle des propriétaires, en éliminant, selon la réglementation municipale, les pissenlits,
l'herbe à pou, l'herbe à puces et autres herbes nocives pour respecter ceux qui ont des allergies.
2730 Il pourrait aussi nettoyer, sinon hebdomadairement, les boîtes de conserve, papier et autres
rebutis qui s'y retrouvent, sans être obligé de faire un parc environnant.

2735 Nous autres, on va vivre encore dix ans avec ça, soit jusqu'à l'an 2011, je pense que
c'est à peu près les dates les plus plausibles, si on n'est pas obligé de recommencer
l'expérience au complet pour contenter les politiques de la Capitale nationale ou autres ministres
fédéraux ou ministères fédéraux.

2740 Alors, comme deuxième exemple, monsieur le président, l'Université du Québec devait
aussi avoir un accès via la promenade du Lac des Fées, c'est-à-dire qu'on accédait à l'Université
du Québec à partir de la promenade. Et, bien, les citoyens se retrouvent avec toutes les
automobiles qui veulent se rendre à l'Université du Québec, pavillon Lucien-Brault, dans leur
secteur, matin et soir, soit plus de 600 véhicules sur la rue Saint-Jean-Bosco, où il y a une
école élémentaire, tout ça pour une cause de mésentente entre deux gouvernements
provinciaux, ou des instances provinciales et des instances fédérales. Peut-être un rocher qui
2745 était unique puis qu'ils auraient pu passer à travers mais, là, ils ont dérangé tout le secteur.

Alors, vous comprendrez que les instances municipales n'osent pas faire respecter la loi
par le gouvernement du Québec ou la CCN, donc, ils vont changer le zonage. On change tout.

2750 La promenade était entretenue très bien, il y a plusieurs années par la CCN.
Maintenant, pissenlits, herbe à puces, herbe à pou et autres plantes nocives règnent en
maître, sans égard pour les personnes qui pourraient être incommodées, les allergies des
citoyens environnants.

2755 On y voit encore les traces du verglas. C'est encore visible. Des objets que l'on trouve
dans des dépotoirs et ornent le sol. Il n'y a aucun lieu d'arrêt pour automobiliste ou véhicule.
Alors, on se demande, est-ce un parc? Normalement, un parc a des aires d'arrêt, de repos.
Est-ce une promenade? Une réserve faunique? Pour bien des gens, c'est un terrain
abandonné, ou ce n'est pas entretenu encore par les instances gouvernementales. On sait que
2760 la municipalité ne peut pas agir dans bien des cas, monsieur le président.

Alors, je vous fais grâce de la Municipalité qui se désiste de ses infractions à la loi en tolérant cela. Elle ne le tolérera pas d'un particulier, bien entendu, mais c'est O.K. pour un propriétaire modèle gouvernemental, provincial ou fédéral.

2765

Alors, monsieur le président, je vous demande comment ces intervenants peuvent-ils avoir confiance aux allégations des différentes instances sans preuve tangible afin de rétablir la crédibilité des différentes instances gouvernementales concernées? On veut qu'ils agissent.

2770

J'ose espérer que le BAPE recommandera des interventions immédiates pour rendre notre environnement tolérable pour le secteur et demander que les propriétaires qui nous encerclent, nous respectent en entretenant leurs propriétés qui, au nord, boulevard Laramée-McConnell, autoroute boulevard *bretellé* abandonné pour l'instant, pour le prochain dix ans; à l'ouest, par le terrain encore abandonné, la CCN, la promenade du Lac des Fées – puis on invite les gens à venir voir ça, ils ne voient pas grand-chose, ils ne peuvent pas arrêter – et, au sud, par le CN-CP et probablement encore une autre instance gouvernementale. Ça fait que là, on est rendu à trois cas. Bien, pas vraiment, on a l'est, là, on est bordé par la voie ferrée, puis vous savez que les bords des voies ferrées, ce n'est pas entretenu, ça fait qu'on se retrouve avec quoi? Encore avec beaucoup de pollution alentour.

2775

2780

En fait, on est sur une île urbaine entourée de bandes boisées abandonnées ou presque, mal entretenues, monsieur le président. Alors, cette recommandation de la part du BAPE pourrait lancer un filin de début de confiance entre la population et les différentes instances gouvernementales et non des instances indifférentes.

2785

Que l'on fasse le boulevard ou non, tout de suite ou plus tard, alors, je pense, monsieur le président, c'est là que nous autres, ça fait 32 ans qu'on vit ça. Vous êtes concernés, vous avez vu nos enfants, les gens, même les enfants ne savent pas pourquoi le Québec ou la Ville de Hull n'a pas bâti quelque chose sur cette pièce de terrain-là. Ils ne le savent pas c'est quoi, eux autres. Ils ont 16, 17, 18 même 25, 30 ans, ils ne l'ont pas vu.

2790

Alors, je vous remercie beaucoup de votre patience, monsieur. Et, j'espère que cette recommandation-là, les commissaires vont l'appuyer pour qu'on ne soit pas pris même... le monsieur a utilisé un beau mot, tout à l'heure, un *étauroute*, puis avec tous les polluants qu'il peut y avoir alentour. On en a assez. On en a vu. Je pense qu'il est temps qu'il y ait une intervention, puis physique, tangible. Alors, je vous remercie beaucoup de votre patience.

2795

LE PRÉSIDENT :

2800

Merci, monsieur Joubert.

M. ROLAND JOUBERT :

Est-ce que vous avez une question?

2805

LE PRÉSIDENT :

2810 C'est-à-dire, pas une question, mais un commentaire. C'est qu'au fond, vous dites d'une autre manière ce que des gens perçoivent par rapport au projet, c'est-à-dire l'*enfermement* de votre quartier, Saint-Jean-Bosco, et l'oubli de votre territoire, de votre portion de territoire par les instances qui en sont en partie responsables. Et, c'est le signe d'un malaise social certain. Ça, ça fait partie de l'horizon de regard de la Commission. La Commission ne peut pas s'éjarrer sur toutes les questions, mais c'est sûr que dans la problématique sociale, ce que vous venez de dire vient s'ajouter à la problématique. Ça marche?

2815 **M. ROLAND JOUBERT :**

Pour 32 ans, je suis d'accord avec vous.

2820 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci.

2825 La procédure donne un droit de rectification s'il y a eu des faussetés au niveau des faits, s'il y a quelqu'un qui veut faire la correction. Non? Alors, avant que vous vous leviez, un certain nombre sont partis, je vais faire mon petit topo de la fin.

2830 D'abord, je voudrais dire merci à vous, aux gens qui sont venus, qui ont fait confiance à quelque niveau que ce soit, pour ou contre, nous aimant ou nous détestant, peu importe, aux gens qui se sont tapés des documents fluants, il y a la fluidité des giratoires, mais il y a la fluidité des documents qui nous arrivent en pile, une documentation énorme. Vous avez cru à cela, vous l'avez fait. On n'en sait pas encore les résultats mais on sait qu'au moins, pendant une trentaine d'heures dans la première partie, sur l'espace d'une trentaine de mémoires dans la deuxième, nous avons essayé d'établir un forum de discussion sur un point où il y a 30 ans de

2835 sédimentation, de lutte, d'ambition, parfois de haine et de souffrance.

2840 Quand j'ai accepté le dossier, on m'a dit: **Tu sais, c'est un petit dossier facile, pas compliqué.* Et ce que je dois dire, premièrement, c'est un dossier qui a 30 ans d'histoire et l'histoire s'est inscrite dans la mémoire sociale. Et, ça, quand on joue là-dedans, c'est toujours très difficile.

2845 Deuxièmement, il y a deux projets dans un, puisqu'il y a un projet en milieu naturel qui pose toute une série de problématiques; puis, deuxièmement, il y a un projet en milieu urbain qui pose toute une autre série de problématiques. Et il y a, par-dessus ça, tout le problème de la cohérence ou de l'incohérence de notre société. Et quand les gens disent qu'effectivement, les décisions prises en 60 ou en 70, quand on les revoie en l'an 2000, on ne saisit plus les mêmes lignes de cohérence, et c'est bien ça, parce que ce n'est déjà plus la même société, et que là, c'est pour ça qu'on a tant de difficulté de se rallier sur une chose qui, en l'an 2001, pourrait aller se jouer sur l'ancien équipement social de 1970.

2850

Qu'est-ce qu'il nous reste à faire, nous autres? Il nous reste à poursuivre notre travail pour remettre notre rapport. Donc, merci. J'espère que quand on sortira de l'audience, quelque chose comme une amélioration du dialogue entre vous sera parvenue, sera advenue. On a communiqué ensemble, formidable! Mais j'espère aussi que dans votre milieu, quelque chose entre vous, aussi, s'est passé.

2855

Merci donc à vous qui avez travaillé, êtes venus dire, faire une analyse, pluriel, diverses. Merci au promoteur, à tous les ministères fédéraux et provinciaux qui sont venus, à la CCN, aux villes considérées, aux organismes qu'on a demandé de venir, à la fois pour les réponses qu'ils ont apportées aux questions qui ont été posées, et au soutien.

2860

Si vous saviez comment, pour des gens qui sont dans des appareils publics, comment c'est difficile de passer dans un processus public où un tiers pose des questions et, tout à coup, on est comme affronté. D'autant plus que très souvent, notre réaction nous amène comme citoyen, souvent, à traiter les gens qui sont dans des fonctions publiques, comme des responsables ou souvent comme des traîtres ou comme des ennemis, parce que le poids des institutions est ainsi. Alors, c'est un exercice qui est difficile pour tout le monde.

2865

Alors, bravo à vous, puis merci. Merci aux gens qui nous ont accompagnés. Merci à Lise à nos copains du MRCI. Merci à Hélène et Marie. Merci à la Paroisse Saint-Jean-Bosco qui nous a accueillis et à son monsieur Joubert qui a tout entendu, a tout écouté, vous avez vu ça, c'est revenu. Alors, il a une bonne mémoire, c'est correct. Alors, merci à mes gens.

2870

Et à partir du 12 juillet, nous autres, on aura remis un rapport, et j'espère que ce rapport-là tiendra compte ou rendra un peu l'image de ce que vous êtes. Merci bien.

2875

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

2880

ET J'AI SIGNÉ:

2885

LISE MAISONNEUVE, s.o.