

Version finale

Rapport aux B.A.P.E faits par Stéphane Renaud
Rôle : Observateur

(Une reprise sur la confusion scientifique dans les questions d'environnement aux canaux de Radio Québec.) "J'en ai pas les connaissances scientifiques pour me prononcé, mais ce qui est important c'est d'en débattre." André Beauchamps .Le 8 avril 2001 à 23 heures 53 minutes.

Préface:

Le lundi soir je suis assis entouré de gens tous pour le projet le peu d'opposants sont aux font de la salle. Je trouvais le président bien cool jusqu'à un moment donné un accident se produise dans la salle. Un immense tableau d'une vue aérienne de la projection du projet se décroche par ses milieux. Le président prononce " J'espère que ce n'est pas symbolique " Ha, Ha, Ha tout le monde riait nerveusement dans la salle. Je pense immédiatement au mot (J'espère) qu'il a employé pour me dire que le plus profond de sont subconscient le traduit par (J'espère que le projet va se réalisé.) Bref comme il dit ce prononcé tellement rapidement j' ai mie le comte de cet incident sur un reflex typique d'un québécois issu de la génération d'Yvon Déchamps. Mais comme la salle m'inspirait pas confiance dans ma tête. Ma réflexion immédiate c'était ** Tu va l'avoir à l'oeil celui-là. ** en parlant du président la commission. C'est ce qui déclencha chez moi l'idée d'aller m'inscrire en arrière mon nom pour la période de question. Aux furent et à mesure que les opposants déversèrent leurs émotions et que pendant la pose d'arrêt des gens appelais l'extérieur avec leur téléphone cellulaire. Que j'entendais dire que c'est dans la poche le projet dû à la faible opposition, je me suis dit qu'ils vont en baver avec moi. Je n'avais aucune intention d'être à cette commission pour longtemps mais dégât la mauvaise colle du papier de la bannière en avais décidé autrement. La plupart de mes questions étaient improvisées sans vérification sommaire en terme technique et personne ne paraissait trop s'en apercevoir. Ceci commença très mal pour moi et de toute façon bien malgré lui et sans qu'il ait eu la moindre mauvaise intention. C'est le président de la commission qui reçu le directement le gros de mes attaques acharnées.

Dès le début de la commission la première chose qui paraissait bizarre pour le Président car il insistait pour savoir pourquoi les bretelle de sortie qui arrivais dans le parc de la gatineau parassais étirées si longuement. Déjà le fonctionnaire contourna la question on ne veux pas dire le font de ses pensées ou bien on veux pas ce faire passé pour un ignorant. Effectivement si on fait officiellement une politique de préservation de l'environnement on maximiserait la quantité d'arbres à coupé en fessant une bretelle avec un beau rond. Moi je sais qu'ils ne sont pas du tout sensible aux arbres c'est juste pour le spectacle juste pour les touristes d'Ottawa. Mais comme la commission du B.A.P.E demande à Transpore Québec dans un communiqué du 30 mars 2001, pourquoi à la place de coupée toute c'est arbre pour des branchements, s'il était possible de faire un carrefour giratoire aux niveaux du parc de la Gatineau aussi. Officiellement c'est pour le trafic régional entre le cartier Val-tétreau et la 50 en distribuant mieux ainsi le trafic dans Hull.

Le bruit:

Écoute bien ce que j'ai à dire. Baisse le son. Quoi? Lorsque l'on veut rien entendre on devient sourd. En fait c'est le cerveaux qui fait le gros du travail même que la boîte crânienne fait le vecteur de l'avant et l'arrière comme perception de la source. Malheureusement le microphone le tympan est toujours ouvert. Jouer avec le son en concept de puissance seulement et se donner le titre de spécialistes. Ces une autre raison pourquoi j' avais le président dans ma mire quant aux premier soirées il voulais l'évacué pour en parlée seulement à la séance du dernier soir de la commission. Je croyais qu'il voulait étouffer le sujet. De ce que je vais vous décrire du son je vais m'en tenir juste sur l'aspect psychologique. Se sont les appareilles de mesure qui font défaut pour la recherche. Dans les années 1960 une merveilleuse invention venais d'apparaître le téflon. Une tige de métal enrobé de téflon devenait le bras de l'aiguille qui marquait le papier du signal enregistré. On pouvait ainsi avoir une meilleure stabilité à comparée au lubrifiant qui oxydais et se salissais. On avais une meilleure attaque dans le sont. LA firme Almande BRÜEL and KJAER crée des normes

internationales pour établir des normes jusqu' à la forme du micro même. Le gros de la recherche théorique on été fait avant les années 1940. Depuis ce temps ont croient que tout avait été faite mais le mystère peux persisté. Alors pour faire plus moderne supposons que vous aller dans une soirées pour dansé dans une RAVE. Si vous avez un speaker qui pousse 90 dB. La théorie mathématique dit que deux fois plus fortes c'est 93 dB. En réalité il vous faut 4 speakers à 90 qui donne 96 dB pour faire deux foi plus fort. Après un certain temps d' adaptation il faut avoir encore deux foi plus fort. Là en théorie de 93 dB vous allé avoir 96 dB. Mais en pratique vous étier déjà à 96 dB donc il faux installé plus de speaker et vous poussé les amplificateurs à 102 dB. Voyez la différence 96 théorique et 102 pratiques. De toute façon vous avez encore des problèmes à ce niveau-là. Votre cerveaux veut enlever toute forme d'interférence de l'environnement. Il serait fortement suggéré d'être au-dessus de 130 dB RMS soie la puissance d'un décollage de l'avion à réaction! Mais ici la préoccupation des citoyens c'est le contraire de cette situation. Dans un document d'une étude déposée sur le prix du bruit pour les infrastructures en France, un tableau présente le bruit d'un seul camion à 88 dB. Supposons que vous voulez en théorie diminuée la puissance de par deux. Diviser 88 dB et vous a 85 dB. En pratique c'est 79 dB (-9) de 79db diminué en théorie la puissance par deux une autre fois 88 vous avez 82 dB mais pour satisfaire l' humain vous diminué de 71 dB (-8) à 71 dB. Voyer la différence de théorique 82 à pratique 71 dB. De 71 dB on a 64 dB (-7) de 64 à 58 (-6) de 58 à 53 (-5) de 53 à 48 (-5) de 48 (-4) à 44 (-4) de 44 à 41 (-3). Vous remarqué une valeur linéaire réductrice qui se réduit à l'intérieur de la valeur logarithmique entre parenthèses. La nature est bien faite. Une soudaine attaque de la puissance nous réveil en cas de danger lord de notre sommeil contre les prédateurs. Que vous ailliez 40 dB ou même 110 dB d'un constant bruit vous allez pouvoir dormir c'est l'analyse de la discrimination des variations en haut volume qui fatigue la cervelle dans sont sommeil. Ceci peut varier d'une personne à l'autre. Certain pouvait aussi bien dormir pendant d'intenses bombardements dans la guerre. Ceci explique pourquoi les dernières études prouvent que le bruit stresse spécialement les malades manteaux ou les personnes âgées sur les médicaments car leur pouvoir de discrimination des dangers sur le réel est altéré peu importé le haut volume. Si jamais la commission a la démonstration du test du camion à 50 KM/H entre la plage de 18 à 250 HZ avec une Brüel and Kjaer digitale je m'en méfierais. Il faudrait un ordinateur pour calibrer la moyenne de décibel. Bien entendu cette valeur est en L 0 . Ce qui veut dire en temps réel. Alors quand on me parle de dB je sais qu'on parle de psychologie mais quand on me dit L 100 étalés sure 24 Heures je sais qu'ont me parle de politique. Sortez un vieux scientifique avec un vieux Bruel and Kager sûr papier avec aucune calculatrice pour faire ce calcul de dB pour le plaisir. Je serais plus rassuré. Comme les spécialistes le disaient " Il ne faut pas oublier que l'on parle de logarithme ". Pour la maison sur la rue Loi, j'ai parlé avec eux pour savoir s'il avait vue ou entendu les bruits du ventilateur de l'échangeur de chaleur on étais dans la cour arrière ou dans les alentours? Il ne voyait pas quelle résidence dans les alentours qui auraient ce bidule? On était déjà à l'extérieur ,il me dit peu être trois ou quatre maisons plus loin mais lui il ne l'avais jamais entendue. il y avait du trafique dans les alentours .Donc la mesure était bonne. C'est une maison déjà très exposée aux bruits du trafic urbain.

L' environnement:

C' est plus la question environnemental qui est personnellement ma préoccupation mais quand j' ais entendu le 21 que pour M. Normand Gauthier de Transpore Québec qu'il n'y a pas de B.P.C. dans le gaz donc pas de dioxine et que le sel ne contiens pas de mercure. Que de toute façon la pollution ne s'applique pas aux voitures mais juste à l'industrie même si la justice fait des lois pour bientôt, (sûrement dans une autre commission du B.A.P.E de l'industrie on va dire que les normes de pollutions appliquent aux voitures seulement) je me suit dit que la route va être longue. J'ai fait preuve de patience avec mes questions étais confus du fait qu'on avait mélangé l'eau et l'aire du à mes structures de phrase trop rapidement improvisée. Le 22 la réponse de transport Canada a

commencer à me découragé.C'est après la commission en analysant les échanges que j'ai trouvé ça bien drôle .Voici les analyses.

On me montra le pont qui enjambe le grand ruisseau des lacs des fées.Je sais que le sel de déglacage tombe directement en dessous du pont.Alors je demande si c'est possible de le détourner aux extrémités pour les dévier directement dans le système dégoût pour être traité à l'usine de traitement d'eau.C'est facile car la structure est en angle et la gravité faite le travaille.Mais ceci demande l'installation de gros tuyaux sur le côté car des petits se boucheraient rapidement.Le fonctionnaire M. Jordan Belovski transport Québec commencé à expliquer que c'est prévue déjà, que sa marche par décantation pour récupérer le sel et ses polluent.Je voyais bien que le président lui posais bien des questions sur ce sujet,il tourna autour du sujet le plus possible mais finalement les mots précipitation n'a jamais été employer car comment récupérer le sel s'il n'y a pas de précipitation?Probablement on parlait du sable étendu sur la chaussée avec le sel qui tombe dans le fonds du réservoir.Il parlait que ce même système récupérerai aussi l'huile des voitures perdue par vieillesse ont sais que l'huile flotte sur l'eau.Donc l'opération de pompage doit se faire en deux étapes un pour le sable dans le fond (très pratique pour éviter que les tuyaux se bouchent) et un sur le dessus pour l'huile qui est ensuite traitée avec les standards environnementaux très sévères.J'aurais bien été curieux de voir un graphique de cette cage de ciment.Mais la grosse question c'est comment il se débarrasse de sont huile chimiquement en le transforment en cyanure de potassium ou en le brûlant dans un four?L'autre contradiction s'est combien de gaz diesel le camion de transport Québec va polluer pour venir de Montréal à tous les deux mois pour pompé cette huile de moteur .Ce n'est pas un gros déversement accidentel.Je préfère le voir faire sont tour aux 10 ans. Le fonctionnaire M. Normand Gauthier a mentionné que les dioxines sont la combustion imparfaite à haute température de produits de plastique ou B.P.C..Le problème ici c'est que la dioxine est une molécule complexe qui se forme à basse température.Si vous avez de la haute température tous serais parfait car les niveaux d'énergie seraient tellement forts que toutes les liaisons atomiques sont défais ainsi chaque partenaire de carbone ou azote on juste à peine le temps de ce trouvé quelque partenaire simple avant de ce ré accouplé en CO 2 ou NO .Il y a juste une chose qui est imparfaite, c'est les fourneaux l'intérieur de la chambre de combustion.L'huile sur le piston, l'eau dans le radiateur qui refroidit, la décompression de la chambre fait une expansion du volume qui refroidit le système, enfin tout est fait pour investir l'énergie pour la propulsion du véhicule.La grande question que j'aie pour M. Normand Gauthier c'est si sont plastique mal brûler c'est tu faite avec du pétrole? Le fonctionnaire M Réent Dickey de transport Canada avec son laboratoire volant.Si vous consulter le document du 21 mars ligné 700 comme réponse son unité de laboratoire mesurée le gaz échappement sûr certain envolé d'avions à Mirabel. Mesuré des particules aussi grosses que 2,5 microns avec du kérosène à 99,99 % de pureté! Je ne rêvais pas en ligne 710 il mentionné que ces avions roule aux gaz diesel.(Attache-moi avec toutes les ceintures de sécurité de cet avion avant que je devienne fou.)Mais comme c'est le fédéral qui a les informations des analyses fais dans le bâtiment de Santé-Bien-Être-Sociale avec l'attitude d'être comme par magie des experts ignorantes, donné ce budget dans les mains des Québécois ne changerais pas grand-chose.Pour l'instant comme le président le disais on est là pour apprendre et pour tombé dans un sujet plus sérieux que je trouve moins drôle c'est où est mon mercure, ma première question?Quand on prend des prises de sang chez la femme on trouve du Mercure ce qui fait des bébés handicapés.La seule réponse que l'on a c'est qu'elle mange du poisson d'eau douce?et que les caries sont toute plombée! Heureusement je crois avoir une piste.Le mercure est volatil en gaz donc même un filtre de 0.001 micron pour un test des particules en suspension ceci ne pourrait pas accumuler ces produits.Les méthodes de mesure de la pollution de l'air ne peuvent pas mesurée le mercure car seulement quelque gaz est analysée comme le CO,NO,SO4 et CO 2.Personnellement il me faut l'analyse du pétrole brut avant la transformation.On transforme à grande échelle le pétrole à Montréal et à Québec.Va-t'on me dire que personne n'est capable d'y foutre une pipette et

l'analysé pour le donné à transport Québec? Dans les rapports de Laramé, j'ai analysé la simulation par ordinateur dès la pollution de l'aire quand l'autoroute va être construite alors ça c'est pas de la tarte. On ne joue pas avec des ondes fréquence ici. Remarqué la firme à pris sont échantillon avec une machine calibrée pour les voitures américaines mais elle dit savoir ce qu'elle fait. C'est comme une recette de gâteau. Des scientifiques font la conception de machine avec des résultats de leur analyse de leurs laboratoires. De conclusion scientifique par rapport à des résultats provenant des laboratoire standardisé d'une politique gouvernement de fabrication de voiture d'un autre pays et de c'est norme environnementale, la Canada faite elle aussi une calibrage de simplification par rapport à ses industries de voiture et cette norme environnementale d'où sort une nouvelle machine qui a sa propre manière d'analysée le degré de pollution. C'est presque à croire que les lois de la physique changent d'un pays à l'autre mais c'est pas, gravent les firmes spécialisées de transport Québec rentabilise-le profit en utilisant un vieux modèle échantillonneur américain pour interpréter à leur manière la différence philosophique entre ceux que les scientifiques ont conçus pour transport Canada ou bien ceux de transport États-Unie. Je n'aie aucun reproche à avoir un échantillonneur américain mais moi je trouve ça bien drôle. Ceci me fais juste prouvé la fragilité des vrai résultat que je cherche. Ici l'ordinateur joue avec du solide et quand je vois dès chiffres, de 300 et 700 ug/m3 dans le jour sans compter le mur végétal (qui veut couper le son) qui va couper le vent alors ça va péter 10 à 20 fois au-dessus des normes qui tuent les faibles. La conclusion de leur rapport c'est que la pollution des nitrates va diminuer dans le secteur de Laramé aux furent et à mesure que le trafique va être saturé en 2011. Je suit un peu de leur avis quand ils disent dans leur rapport que "Les concentrations maximales de la pollution des particules sont très élevée et excéderaient largement les normes en vigueur" mais c'est pas grave on a juste à dire divisé par 10 et le tour est joué. Toute cette démonstration pour dire que cette fameuse prise échantillonnage référence à été pris aux 255 St Rédempteur aux dessus d'une polyvalente ont-il pence que les étudiants fument les cigarettes à l'extérieur de l'établissement. Cette fumé a tendance à longé le bâtiment jusqu'aux toi faussant ainsi les donné sur les particules. En gros eu ils disent que la pollution des particules provienne en majorité de l'usure de la chaussée de la route et du sel qui est projeté dans les aires au printemps. Remarqué qu'ici dans l'Outaouais il faux économisé l'eau de la ville. À chaque printemps les autorités de la ville nous obligent à passer les balais dans nos entrées de cour. Eux les hommes de ville et tous les sous contractant passe avec des souffleries portatives c'est la mode dernièrement pour sauvé la précieuse eau. Ce que j'aie vraiment aimé le plus dans tous ces dépos de rapport sur l'origine des particules en suspension c'est qu'il inclut la provenance des particules de l'émanation des arbres et des plantes comme les pollens. On pourrait un peu plus presque croire que la bande de végétation contre le bruit le long de Laramée va contribuer à rendre les enfants encore plus asthmatiques. À la limite on pourrait presque exiger d'avoir des semence de croisement indigène et non de pépinière pour ne pas développer de nouvelle allergie due à de mauvais croisements ou modification génétique. Je comprends très bien la relation entre l'énorme mortalité dans la région spécialement due aux complications des poumons. Peux importe ou vous être situé dans la région les normes de pollution elle sont déjà dépassé. Il existe des données qui ont été prises sûres toutes l'année. Enfin c'est ce qu'ils croient dire. De toute façon M. Réent Dickey dit qu'en ligne 720 "Qu'il y a eu une demande formelle qui a été faite aux niveaux d'Environnement Canada pour faire venir l'unité d'analyse". Ce qui est rassurant c'est que les normes maximales de pollution entrent les données américaines et canadien et Québécoise sont les mêmes. Est-ce qu'on va les appliquer des façons à préserver la santé? Impossible. Enfin heureusement ont va nous rassuré que c'est moins pire que Montréal ou moine pire que l'incinérateur de déchets à Québec. On peut facilement comprendre que la région comporte des particules de 2.5 microns ayant des particuliers cancérigènes si on les analysait. Comme disait si bien M Belovski " on sait que les Américains sont en avance sur nous ". Je remercie les deux pallié du gouvernement soit environnement Québec et environnement Canada

pour avoir publique déposée quelque document sur la pollution car théoriquement dans cette commission ils auraient pue déclaré que c'est du domaine du secret économique. Peu t'ont faire le projet pour évité le plus possible de pollué les résidants aux alentours? Oui c'est possible. (Voir derniers page et graphique). En termes de possibilité de confusion technocratique la table est mise vous être servie M le président.

J'ai trouvé quelque problème d'échantillonnage pour l'analyse des sols sur le plateau Laramé. Elles ont tendance à être en groupe aux mêmes endroits sur deux zone. la limite maximale de mesure des traces de pétrole ce situes à <100 unités dont la méthode ne mesure pas nécessairement la quantité je ne sais pas quelle sont les norme à ce sujet mais ce que je me rappelle c'est la station de service d'essence de voiture sur le coin St Joseph et Laramé assez loin des prises d'échantillons du sol. Pourtant je regarde les documents et rien n'est mentionnée pourtant on ce rappelle tous que tous le monde avais été acheté pour des petits 10000 \$ à 15000 \$ pour leur maison et tous exproprié sauf eux. C' étais la dernière structure à être détruite pas parce qu'ils ont eu un ordre de la cour mais simplement que la station était rendue trop vieux. Probablement la compagnie de pétrole avait des bons avocats. Le fais est que je suis jeune et je me souviens encore que les réservoirs non pas été enlevé d'après mes souvenirs. Aujourd' huit on voie des tuyaux de plastique dépassé de la terre je me demande toujours à quoi il serve? Pour faire ventiler les solvants du sol. Pourtant c'est la propriété de la commission de la capitale nationale mais le ministère travaux public dit que Montréal a ces deux ponts comme cadeau et qu'il donne ce bout de terrain gratuitement à transport Québec pourvu que ce soit Québec qui pays pour la décontamination. Je trouve le Canada très généreux de louer le stationnement pour toute cette terre contaminée d'ancien dépotoir de Hull. Bein sur elle ne veut pas prendre la responsabilité à l'intégrer dans le parc de la Gatineau. Merci pour la collaboration de tous les ministères pour bien nous informer le B.A.P.E. et le public. Pour en finir avec l'évaluation de la pollution locale et de l'impacte sur notre santé, un paramètre qui serais possible de faire serai de prendre les statistiques de vente de cigarette pour évalué le nombre de fumeurs dans la région par rapport à plusieurs autres régions du Québec. Faire un lien avec le taux de mortalité avec les poumons compilés avec les régies régionales des autres régions la différence des résultats contiendrait ainsi une image réelle des autres facteurs de pollution particulaire particuliers aux niveaux régionaux de Hull. Car ici la mortalité des poumons est grande mais pas nécessairement le nombre de fumeurs?

Les programmes de santé régionale font la promotion de régime amaigrissant hors ceci est peut être bon pour le coeur mais avec la fonte des graisses celle-ci à tendance à concentré les toxines dans le sang augmentant par le fait même les possibilités de cancers. Dans le sang les cellules sont plus actives que les graisses ainsi le risque augmente pour l'étape mutagène. Le problème social réside dans le fait que l'embonpoint touche la jeunesse à cause des boissons gazeuses. Pendant cette période de croissance je sujet accumule les toxines qui sont socialement accepté dans les normes à même c'est graisse. Alors plus tard quand vient le temps de sa maturation sexuelle ou le fais de quitté la famille, ils prend conscience qu'ils doivent prendre de nouvelle habitude de vie dans un régime amaigrissante. Le corps de cette personne va concentrer la pollution emprisonnée dans ces graisses pour ensuite se libérer et ce retrouver dans le sang. Il serait probable que dorénavant on devrait tenir compte de ce facteur dans une dynamique d'encouragement face aux publics à qui on leur demande des efforts pour réduire le fardeau médical. Comme le facteur cardiaque hypothèque avec une grande facture par rapport aux autres maladies, il est dommage qu'on utilise le toxique de bruit de font socialement toléré pour justifier un immobilisme éconiquement néfaste! L'exercice physique et ou avec une alimentation amaigrissante augmente la concentration des toxines mutagènes complexes les mettant en contact avec des cellules ayant une plus grande activité physiologique par rapport à la graisse. Ce nouveau genre de point de vue se traduit immédiatement en de drôles de légendes urbaines semant une confusion

parmi le publique. Donc il serait intéressant si les gouvernements réduisent à la baisse les normes pour convaincre les bienfaits de l'exercice physique. Imaginer la force de motivation que ceci peut prendre s'il reçoit ce genre d'information qui dans la confusion lui deviendra contradictoire surtout dans les milieux urbains où la scolarité est réprimandée avec des taxes à l'échec. Dans la commission du B.A.P.E. les fonctionnaires ont tendance à répondre aux publics en les invitant à visiter les adresses de leur ministère sûr internet. Ce n'est pas tous le monde qui est branchée. de toute façon c'est un exercice intellectuel qui immobilise le corps. Diminuant ainsi le temps consacré à l'exercice physique. Pour le bien de cette commission, J'ai bien voulu jouer les jeux ainsi je vous soumetts ici dans ce mémoire des études exhaustives scientifiques. Les expériences ont été faites avec tout le protocole méthodologique de l'approche scientifique. J'aurais pue mieu informé la commissio mais malleureusement les site passe plus leur temps à me demandé un mot de passe. Remarqué je comprend très bien la position de la commission que toute information qui provienne des journaux ou de l'internette est du domaine de la rumeur aux yeux de la courte supérieure. Remarqué il vous est toujours possible de faire des longues distances téléphoniques pour les références des études mais je comprend parfaitement la limite des dépens budgétaires de l'état sur les coûts des appelle téléphonique. Le fait que la province du Québec ne contrôle pas les réseaux téléphoniques peu limités la marge de manoeuvre dans la recherche de l'information.

Dans la documentation DA21 Atténuation du bruit de coupe-vent. Je tombe sur cet énoncé "les écrans de verdure servent et améliorent la qualité de l'air en filtrant une partie des particules en suspension dégagée par les véhicules" (Varshney et Mitra 1993) techniquement je me demande si c'est par un effet statique ou bien si c'est parce qu'un arbre mange du carbone complexe aux lieu du CO₂. Pour ça il faudrait que les arbres pousse à une vitesse phénoménale. Le phénomène est tellement marginal sur une barrière de verdure pour des particules plus gros de 75 microns que cet énoncé ne valait même pas le papier sur lequel c'est écrit. Des documents plus sérieux déclarent que les vents vont aider à diluer les particules. D'autres documents vont mentionner qu'il faut ajouter une barrière, un mur de béton dans la ceinture de verdure pour vraiment atténuer le son de 16 dB à 20 dB. De toute façon les conifères seront de mise car les hivers viennent vite. Les conifères font dure sans entretien et ça pousse lentement. De toute façon le vent change constamment de direction pendant l'année donc que ce soi une autoroute encastrée ou faire des murs de verdure, les particules vont être concentrées aux niveaux du sol autour des résidences.

Depuis l'étude multidisciplinaire de juin 1999 fais pour transport Québec, officiellement on veu un quatre voie pour les voitures et deux voie spécial de plus pour les autobus de villes. Donc c'est un 6 voie de large. Le gros problème c'est qu' est-ce qu'il va arrivée quand la population va s'apercevoir que les autobus de ville font un multiple de 875 plus de pollution toxique par rapport à une voiture à essence ordinaire? Manipulée par pure démagogie politique depuis longtemps quand les autorités étaient plainements aux courants de la situation. La révolte sociale va t-il avoir lieu?. Depuis plusieurs années les transports publics des autres pays se font transformer en d'autre type de propulsion plus propre. Le gaz diesel restera toujours de plus en plus abordable dû à des surplus dans certains pays. Il sera toujours tentable pour les politiciens locaux de désinformé le public avec des mensonges pour gardé leur privilège. Si jamais le public finissait par comprendre les enjeux environnementaux vont-ils abandonner le transport collectif? Mais comme il faut faire passé la pilule du projet pour commencé avec une proposition de quatre voies. faire une tranchée aux niveaux de la rue St-Joseph avec un petit pont , ré-entreprendre un ré-élargissement demanderais une pression logistique trop grande quand va venir le temps de faire un 6 voies en 2011. Une chose est sur Transport Québec à demandé une garantie à la ville de Hull. Jamais dans toute la rue St-Laurents à partir de Maisonneuve le transport lourd ne pourra être limité autant

en nombre de jour comme de nuit donc le projet de l'axe pourrait dans le futur faire révolté des citoyens qui étaient peu conscients de ce qui se préparait.

Les bécicules à pédales: voir 21 mars 19 heures ligne 1345 Un rapport qui vous a été soumis montre que passablement une bonne circulation de bécicules à pédales sur la rue St-Joseph. De fait ce secteur concentre en entonnoir le trafic régional. Car la ville est déjà coupé en deux par la 50. Pour de ce qui est des inquiétudes que les sentiers pédestres et la cohabitation des patins à roues alignées et les piétons. J'ai plus l'impression que les sentiers ont 2 mètres de large et il est dans un état lamentable et même dangereux pour les patins alignés de fait les sentiers sont dans des zones extérieures à la ville de Hull très loin de la logique du transport. Hull capitale du cyclisme c'est une mythologie où seul quelque courrier gagné leur vie les hivers aux centres-villes.

Le social :

J'ai appelé le 29 mars 2001 l'association des handicapés visuel pour vérifié si c'était vrais qu'il avait eu une réunion avec transport Québec les 20 et 21 mars 2000. Il dise que de toute façon le ministère ne les écoute pas. Il est contre le virage à gauche mais il le fait quand même. Quand j'ai que leur option c'est un tunnel avec les caméras aux stations de feux car la police aux post a déjà occupé tellement il y a de caméra à surveillée. Tandisque nous ici avec la fusion le syndicat des pompiers va trouvé un bon prétexte pour augmenté les salaires (remarqué je les comprend on veux leur enlève la grande échelle) ce qui les préoccupais eux ce n'étais pas la cécité mais plutôt la peur que les personnes âgées ont dans c'est tunnel où les jeunes femmes. Il mon parlé comment dans d'autres pays il existe d'autres systèmes. Nous allons passée à d'autres choses je vais revenir sur les nécessiteux plus loin dans mon rapport pour l'instant je vais parlée de ce que j'ai vu moi il n'y a pas ci longtemps de cela. Je me souvient plus si c'est un ou deux ans de cela mais un moment donnée j'arrive à la fin de la 50 dans le vieux Hull vis à vis St-Laurent que tous d'un coup je voie apparaître des gros camions qui s'affaire à déménagé d'immense quantité de terre la côte de la route jusqu' tunnel piétonnier et le chemin de fer ce faire dynamité alors j'aies compris ce qui se passais et je me suit dit (Ha enfin il on décidé de la construire en fin de compte cet axe Laramé) à cette époque je n'aies pas vraiment portée attention mais dernièrement après la commission quelque chose me guidais à allé voir là. Quand j'analyse les plans de transport Québec plus ou moins modifiés dans l'espace et le temps, quelque chose qui me fessais pansée qu'une force intérieure un peu comme le couple dans le film américain Close Encounters où ils ne savent pas pourquoi mais ils sont guidés à cette montagne de gravas. Alors quand j'ai vu ça de mes yeux j'ai presque crue voire des atterrissages d'O.V.N.I. Le viaduc du chemin de fer est déjà fait exactement pour le concept de l'axe Laramée. Le ciment est tellement frais qu'il est tout blanc uni. On peut comprendre que le viaduc du chemin de la montagne à été fait en avance mais c'est sure le parc qu'il fait face sans potentiellement dérangé la monde. dans sa planification. Sauf que cette côte artificielle gaspille le gaz. Mais, dans la ville comme ça d'autant plus que si la pression sociale avait voulu avoir autre chose comme projet alternatif surtout après une consultation du B.A.P.E. par exemple. Moi personnellement ça fragilise une alternative des plans que j'ai ajoutés à la fin de ce rapport mais rien n'est impossible. J'ai aux niveaux étatiques décortiqués la structure de cette dépense inutile. Construire un pont pour le chemin de fer c'est une compagnie privée. Alors quelle sont les intérêts à une compagnie privée de dépenser de l'argent pour être conforme à un projet qui en pratique d'expérience n'a jusqu'à ce jour, elle ne se réalisa jamais. Les gouvernements lequel ? a bien du lui données de solide garanti pour privé l'argent à des soies disant malade dans les Hôpitaux. Et ci ce plus compliqué que céla que c'est la compagnie de chemin de fer qui veux l'axe Laramé. Il me faudrait sûrement une nouvelle commission pour mieux comprendre tout ça mais moi ça me fais rappelle quand ils ont coupé tous les arbres de la route Lavérendrie pour ensuite faire une commission du B.A.P.E. pour étudie l'aspect environnemental que ça aurait sur ces fameux arbres. Ici dans l'Outaouais on aime défié la loi qu'est le B.A.P.E. ont dirais même que les politiciens trouve ça bien de valeur qu'ont soie

obligée de suivre la loi sur l'environnement mais que l'on peu y faire il faux bien-être obligé de suivre la loi. On pourrait trancher la tête des personnes et ceux-ci ne s'en apercevraient même pas. J'espère que les commissaires ont eue le temps de visitée cet endroit pour mieux comprendre de quoi je parle. (St-Laurent et la 50 le nouveau pont du chemin de fer. :)

Analyse des structures.

Pour justifié le carrefour giratoire le promoteur transport Québec mentionne que dans une réunion des 20 et 21 mars 2000. Les handicapée et les aveugles approuve les traverses giratoires avec un nouveau système de lumière spécialement pour eux. Effectivement après avoir consulté les documents du projet, un piton serait disponible pour donner 3 X plus de temps de traverser que l'autre piton pour les gens normaux. Ce qui est une norme c'est 3 milles à l'heure donc on peut dire un mille à l'heure. L'avez vous expérimenté quelque part ? quel est sont symbole ? Dans quelle ville on l'utilise ? Est-ce que les enfants vont s'en servir comme moquerie ? Qu'elle est la réaction des automobiles face à une plus longue attente ? Pour ce nouveau genre de voirie lumière électronique, est-ce que des firmes privées sont en soumission pour la conception et sont-ils en production. Puisque c'est la meilleure idée imaginée par transport Québec de la décennie, est-ce que les 1000 municipalités de la province ont eu un avis pour ce type d'aménagement aux nom de l'intégration ? On abaisse pourtant les trottoirs aux coins des rues comme standard. La réponse est probablement non. L'institution sur Laramé est la seule place pour réparer une crevaison d'une chaise roulante pour les démunies. Le 325 Laramé est le seul centre de service pour fabriquer une prothèse et service de réhabilitation. Ils sont sur le chemin du progrès au détriment d'être à leur service. Avoir fait miroité un déménagement dans un complexe plus moderne avec plus de service comme à Montréal depuis plus d'un an pour les bourrés lord d'une commission du B.A.P.E. et la phase de construction de l'axe. De toute façon les handicapés sont des êtres qui ne sont pas aveugles il étouffé déjà quand le pot d'échappement d'un transporteur adapté leur arrive à la hauteur de leur narine échappant de la fumé noir. Ils aient beau chercher ce même piton ailleurs dans la ville ou dans la province, ils vont faire la liaison. C'était juste un prétexte, les bourrer pour que l'autoroute passe avant eux. Ils peuvent bien tous écraser dans une dépression pour que la maladie se débarrasse le plus rapidement d'eux dans la mort. Pas de motivation pour faire de l'exercice. Va joue dans le trafic on veux pas te donné le chèque du bien-être social.

Comment je me suis aperçue de l'arnaque. L'audience commence lundi soir dans la documentation je voie une mention que les handicapés ont accès à une rampe motorisée pour descendre dans le sous-sol. Mardi j'appelle mon amie handicapée pour lui dire qu'ils vont couper la ville en deux pas de stop pas de lumière. Je luit dit que je veux évalué quelle sont les services donnés par le 325 Laramé il me dit d' allé voir surtout la plaque de bronze où le non de René Lévesque fondateur de l'institution. Le mercredi matin je reçois des informations contradictoires sur l'existence de la plaque en bronze. Je demande le directeur mais on me dit qu' il est sur St-Raimont. Je l'appelle d'une cabine téléphonique juste avant la commission. Sont répondeur mentionne qu'il ne sera pas le mercredi et jeudi. Je pose la question si Québec a l'intention de déménager le centre dû à la nouvelle route. Surpris je reçois un non catégorique du ministère. Finalement je rejoins le directeur le jeudi matin. Je luit dit qu'il a dépensai l'argent pour les plant et devis inutilement que les fonctionnaires de Québec non aucune intention de le déménage. Furieux il me dit que tous est arrangé avec tous les ministères de Québec. J'incite pour lui dire qu'il était manipulé que j' ais moi-même posé la question à transport Québec et que j'étais à la commission du B.A.P.E. que c'est comme à la court. Ils n'ont pas le droit de mentir. Comme dernière argumentation le directeur me dit qu'ils ont vue et négocier luit même avec les membres du B.A.P.E. C'est pour cela que le jeudi après-midi dans la commission j'accuse le B.A.P.E. de coalition tombant en infraction avec le code de déontologie # 11. Moi et le commissaire ont étai pas mal fâchés. Le mercredi je l'avais déjà mie dans une position de faiblesse à cause des agissements dus à l'échevin Claude Bonhomme à la demande du président après le discours de Ms

Bonhomme le président lui demande une dérogation de billet d'infraction. Il n'y a pas de stationnement gratuit autour de la commission. Avec le téléphone cellulaire M Bonhomme confirme le privilège. M Bonhomme a bien mentionné qu'il était président de la société de transport de l'Outaouais. Mais il n'avait rien fait de spécial pour ceux qui étaient les plus concernés. Les personnes en perte d'autonomie au 325 Laramé. Ils ont de la difficulté d'avoir du transport. Ms bonhomme n'est pas à ces débuts pour de ce qu'être en apparence de conflit d'intérêts. Moi et le président on a réglé ça à l'amiable quand il a pris bonne note que le B.A.P.E. allait être plus accessible aux personnes en perte d'autonomie aux prochaines commissions. Je suis heureux de voir que le B.A.P.E. a un rôle très spécial. Sous la pression sociale ils sont souvent obligés de prendre des décisions qui vont nécessairement rendre des gens malades et créent des handicapés. Il serait spécialement normal pour eux de leur faire plus de place à leur table. Du l'attachement aux valeurs de la vie, l'amour poussent les sociétés modernes d'amenées à terme des bébés même si on prévoit qu'ils seront handicapés toute leur vie. Dans le passé on les tuait à la naissance. J'ai l'impression que ce projet pourrait nous donner un aperçu concrète dès défi de l'avenir. Va-t'on les faire souffrir pendant leur vivant, encore les frustrées par notre pitié sans chèque de provision. Le Directeur de l'institution des handicapés et prothèse veut que je me retire du dossier de ne pas me mettre le nez dedans comme je voyais que personne ne peut dialogué avec lui je lui est dit qu'ils ne l'aura pas sans argent pour ça nouveau place. En fait je l'appelais bien pour savoir qu'est-ce qu'il a fait avec la plaque? René Lévesque probablement une autre rumeur dans l'histoire du Québec. C'est alors que le B.A.P.E m'invite à une autre séance d'information le 4 avril. C' étais aux sous-sols et deviné quoi? Pas d'ascenseur pour la cave. Pas de rampe pour chaise roulante. Donc je trouve encore le B.A.P.E. en position de faiblesse devant moi. Mais de toute façon il est trop tard même en ouvrant toute grand les portes pour les handicapés dans la future, je doute que vous allée voire leur visages. Ils ont déjà eu leur leçon.

Le B.A.P.E. demande au ministère du Québec le 30 mars 2001 si il est possible d'installer un carrefour giratoire dans le parc de la Gatineau. Je me souviens que c'est la première question logique posée à transport Québec. Transport Québec n'a pas voulu répondre à la question. Je sais que pour le président ceci est très logique pour éviter de très grande coupure d'arbres dans la foret du parc aux niveaux des bretelles d'accès. Car si le trafic est fluide sur trois carrefours giratoires elle le resterait pour un quatrième. D'autant plus que c'est un secteur qui sera moins achalandé par rapport au quartier résidentiel. En fait pourquoi construire un pont de 180 pieds de large pour une route de 25 pieds de large plus un petit trottoir de piéton? Surplus de budgets? C'est pour une opération de camouflage comme le fédéral les aime. Moi je prévois toute suite après la construction la C.C.N. vont planté plusieurs arbres très gros d'âge très mure qui coûte plusieurs milliers de Dollars chacun. Une compagnie privée à soumission qui bénéficie une subvention si elle engage des étudiants à l'été vont amène dès but de terre placée à des lieux prédéterminés pour reproduire le hasard. Des gros arbres des buissons denses se profilerons pour que dès les première années il sera pas possible de voir l'autoroute à partir de la promenade du parc. Si les embranchements sont si longs et étirés c'est pour qu'en biais il ne soit pas possible de voir l'autoroute pendant l'approche de la promenade de la Gatineau. Mais je crois qu'ils veulent faire d'une pierre deux coups. La C.C.N a besoin de stationnement pour des spectacles aux lacs des fées. Les touristes ou même la population locale ne savent pas comment avoir accès aux stationnements de la ville de Hull dans le parc ceux-ci doit faire le tour par le chemin de la montagne. En termes de contrôle de la sécurité de gérer la sortie soudaine de véhicule ou de faire une intervention massive des ordres de la sécurité. Donc ce projet va permettre des autres projets de ce réalisé en donnant un nouvelle accès aux stationnements le contrôle sera totale et le public va découvrir une nouvelle aire de stationnement. Je remarque qu'il y a une autre emprise de prévue mais personne osés, le faire craignant les foudres d'une opposition écologiste. Je vois aussi une manière à préparer la fermeture du

chemin Gamelin qui fait jonction avec la promenade. On va arracher le pavé de la route jusqu'à la première maison et refaire le paysage avec des arbres pour cacher la vue sur les habitations urbaines de la ville de Hull. Alors pour ceux qui vont se sentir bousculée par la perte de cet accès ou bien pour ceux qui vont se sentir bousculé par ce surplus d'arbre coupé du côté du stationnement aux non des automobilistes qui sont là pour une sortie en plaine aire dans un paysage artificiellement aménagé dans une illusion de faire partie de la nature le temps d'une soirée de spectacle alors l'odieuse de cette opération sera portée sûre le prétexte de la construction si importante de McConnell-Laramé. Le seul obstacle esthétique visuel flagrant qui va rester après tout ça, c'est la traverse du pont qui engendre la continuité de la rue St-Rémont proche de la jonction à la fin du chemin de la montagne. En construisant l'axe McConnell-Laramé ceci va énormément soulager cette autoroute de 80 KM/H à quatre voies. Comme il n'y a pas de construction dans les alentours, quand les touristes vont passer par-dessus alors rien ne va interférer sa promenade dans la belle nature du parc de la Gatineau. Alors que le Canada va donner des arachides pour la construction de l'axe McConnell-Laramé, c'est surtout l'ensemble des taxes du Québec qui va payer la note. Pour le tunnel qui va cacher l'autoroute dans le parc et tout ce qui touche les plants de la Commission de la Capital National vous pouvez être assuré des 100 % d'une grande collaboration de paiement et d'arrangement entre les départements de toutes les allégeances de structure de fonctionnariat. C'est pour cela que j'aie eue aucun doute sur la pertinence d'interroger Carole Légaré conseillère du bureau régional de la santé section environnementale sûre le côté social dès impact de la santé mentale des citoyens ordinaires ou à faible revenu qui eux ce sentiraient exclus et attaqués par une classe sociale supérieure ayant une voiture pour ce sauvé dans les banlieues ou profité de la nature avec le minimum d'énergie quand on a la chance d'avoir une voiture. Cette classe sociale économiquement de plus en plus arrogante ne se gênera pas de leur laisser des petits cadeaux toxiques à chacun de leur passage dans leur milieu de vie. Dans l'assemblée elle passait plus son temps démentir ces faits. Elle avait déjà eu une attitude paranoïde dès le lundi soir dû aux masses média. En fait elle se sentait tellement surveillée et peu confiante en elle-même qu'elle préfère plus vous répondre par écrit, je dirais que moi aussi. Mais ce que je n'aimais pas de Carole c'était dans la pose café de la voir fraterniser avec le représentant de la Commission de la Capital National. Je la surveillais depuis sa suspect sorti public du premier soir. On a le droit d'être amie avec qui on veut, mais je n'aimais pas l'avoir dans mon dos en arrière sur les chaises. Je vous donne un exemple des propos verbal de ses collègues de travail " Imagine tu ça tu es un simple membre du publique, à droite plein de ministère de ci et de ça, à gauche le promoteur transport Québec et au milieu les trois membres du B.A.P.E. un simple citoyen doit se sentir complètement intimidé face à cette grosse machine Ha, Ha, Ha." Effectivement avec des collègues de travail comme ça je comprends qu'elle cherche à faire d'autre connaissance. Dans la commission un moment donné moi je me suis retourné et je lui est dit que " si j'apprenais que le ministère de Transpore Québec avait fait des tractations en catimini avec La ressource aux 325 Laramé, et bien j'allais devenir méchant que si on touche aux Handicapés je pourrais devenir très très méchant " elle me regarda avec un sourire qui devient narquois et me fais un haussement d'épaule. C'est maintenant que je comprends qu'il est bon de mélangé tout le monde dans la salle ça fais faire de la synergie. Remarqué que moi et le président le lendemain un peu plus on allait presque à commencé à se battre avec nos points sans gant de boxe. C'est juste cette journées-là que je lui est menti quand je disais que mon imagination avait tendance à s'emballer. C'est plutôt la réalité qui a tendance à m'emballer avec tous ses gens malades. Alors imaginé l'impacte social sur ce quartier aux niveaux de la maladie mentale, déjà Carole pourrais vous dire qu'ici on a le plus haut têt de maladie mental aux Québec, même que juste en haut de la côte sûr taché, la partie supérieure de Val-tétreau vous avez l'institution Pierre-Jannet. C'est le seul refuge pour les gens ayant disons une dépression, une grosse dépression qui demande des pilules chimiquement très compliquées pour vraiment te faire du bien si tu à la chance de trouvé un psychologue qui comprend ton problème. Pierre-Jannet est sur deux

étages et c'est probablement la plus haute partie de la ville qui fait cour arrière avec une belle vue sur le parc de la Gatineau. Probablement vous allez voir la nouvelle autoroute au dernier étage en hiver. Il faudrait bien que j'aie y faire une enquête pour vérifier là aussi depuis que la fin de la période de question de la commission je me promène un peu partout en ville pour vérifier sur place. Je m'imagine aux derniers étages, dans une chambre à regarder l'autoroute avec les pilules volant comme le laboratoire de Santé Canada. L'ensemble du territoire du parc doit devenir municipal du Québec.

Social

J'ai commencé à visiter le quartier Laramé la semaine après la commission. J'ai vu plusieurs jeunes enfants jouer un peu partout dans les rues. Quand tu frappais à une porte une mère portait des enfants dans ses bras. Pourtant transport Québec affirma une baisse de natalité dans ce quartier. Dans la ville ce sont les résidences de 25-35 ans qui sont vidées de leur jeunesse aux détriments du jeune étalement urbain. Dans la séance la madame avait raison de dire que là les pauvres humains croient en l'amour et la vie malgré leur pauvreté. Je vous défie de faire un recensement à la baisse. La construction de ce projet va donner une plus grande probabilité aux enfants de découvrir leur dangereux environnement. D'après transport Québec c'est une route urbaine. Pourtant on ne voit pas de trottoir qui connecte le chemin de la montagne et Laramé. Donc on devra interdire le piéton car la voiture est sa majesté suprême. Donc comme les entrées d'autoroute la pancarte d'interdiction de piéton. Oui une autoroute dans la ville. Les entrées et sorties d'autoroute la plus courte au Québec. Ce nouveau terrain de jeux accessible pour enfants et cycliste. Ce raccourci sera très attrayant pour notre esprit délinquant. C'est logique de Laramé tu vas directement aux complexes de centre commercial, le futur consortium technologique. Les amies dans les nouveaux quartiers résidentiels. Pas de détour pas de grosse côte à descendre et monter continuellement. Du côté du chemin de la montagne tu vas directement t'amuser à Ottawa. Qui va oser donner une billette d'infraction routière à un handicapé roulant en chaise électrique? Comme il n'y aura pas d'accotement je vois un scénario où des voitures qui font des carambolages. Le promeneur du dimanche qui vont jouer au parc? Une des inquiétudes que j'ai c'est la sécurité publique de Hull et tout le personnel dont j'ai eux le témoignage de voir à la commission. C'est illégal pour la police de Hull de patrouiller le parc de Gatineau. C'est illégal pour la police d'Aylmer de patrouiller le parc de Gatineau. Même avec la nouvelle ville ça serait illégal aussi. Seulement la Gendarmerie Royal du Canada peut y aller pour donner des billettes de vitesse aux automobilistes qui vont arriver à 70 kilomètres aux heures (100 KH en réalité). Mais ça il faut savoir s'ils sont équipés pour donner des billettes. Alors que vont-ils faire dans le parc quand les automobiles sur le premier carrefour giratoire vont aller visiter le trottoir des aveugles.

Sécurité publique

Je trouve que les références des habitudes de vitesse des voitures étudiées par la commission ne peuvent pas donner un portrait exact de la situation possible sur McConnell-Laramé. On prenait comme exemple l'arrivée par le chemin de la montagne jusqu'à boulevard St-Raymond. J'ai appelé la police pour savoir jusqu'il en était? Officiellement la police doit poursuivre sur tout son territoire et tout territoire adjacent les personnes qui viennent de commettre des actes criminels. Je demande si la portion de la route entre le chemin de la montagne et St-Raymond est de la responsabilité de la police de Hull en ce qui concerne l'émission de billette de vitesse. Car je lui dis que normalement c'est le territoire de la Gendarmerie Royal du Canada. Il me confirme que c'est bien la police de Hull qui patrouille ce secteur. Remarque que lui et moi nous savons que c'est une limite de 80 kilomètres à l'heure en ligne droite et qu'il n'y a pas d'accotement pour ce tassage sur le côté comme une autoroute. Le champ de vision est illimité, il n'y a pas aucun chemin transversal et c'est impossible pour la police de s'installer avec un radar sans qu'il puisse partir rapidement dans une poursuite et sans le voir à un kilomètre de distance. Juste avant d'arriver sur

St-Raymond il y a une lumière qui est rouge la plupart du temps mais ce n'est pas ce qui est le plus grand obstacle ces qu'ont doit monté une côte pour arrivé sur St-Raymond. Habituellement c'est sur St-Raymond parallèle aux foyers du bonheur qu'ils vont vous attendre. La zone est de 50 KM/H donc si tu allais trot vite c'est que tu méritais vraiment ton billet de vitesse. Je serai vraiment surpris que dans les 10 ou 15 dernières années que la police aurait émie dans la bielle de vitesses entre le pont du parc de la Gatineau et St-Raymond dans la portion de 80 KM/H. Bien sûre entre le pont suspendu du parc de là Gatineau et la jonction du chemin Pink il y a eu des billettes de vitesse car la zone tombe à 70 KM/H. Mais le gros problème c'est que le chemin de la montagne commence sur le boulevard Alexandre taché à Hull et continue jusqu'à Aylmer en longent le parc de la Gatineau. Pour la police de Hull le chemin de la Montagne commence à partir de St-Raymond et va finir sur Alexandre taché. Le chemin de la Montagne est un tentacule à trois branches. En réalité je ne crois que cette portion de route aie un non, c'est pas que c'est important pour la justice car probablement le monde est sous influence politique pour y faire le moindre petit sentiment d'appartenance. L'axe McConnell-Laramé va arrivé du parc de la Gatineau sur un viaduc en légère descente ou à plat vert Laramé sans lumière rouge pour te donné un signale de ralentir. Est-ce que le carrefour giratoire dans le parc de la Gatineau va donné un message que la zone est à 50 KM/H? à 70 KM/H ou à 90 KM/H? Ce qui me mélange dans tout ça c'est que le promoteur de Transport Québec nous a dit à la commission que son camion qui suce le pétrole aux deux ou trois mois est sous la charge de la voirie provinciale. On nous dit que le tronçon de route sera sous la responsabilité provinciale. Alors je me demande si une voiture de la sécurité du Québec suit le camion jusqu'au parc de la Gatineau, il pourrait bavassé à c'est collègue de travail que la police municipale ou même la nationale G.R.C. volent leur emploi sur leur autoroute. Cela pourrait faire de la chicane. Est-ce que l'emprise territoriale est fédérale, provinciale ou municipale? Mais la solution pourrais venir toute seul avec un carrefour giratoire au milieu du parc. 90 degrés du giratoire sous la responsabilité de la police municipale, 90 degrés à la police La sûreté du Québec, 90 degrés à la Gendarmerie Royal du Canada et pourquoi pas le dernier 90 degrés à la police de l'internette par l'installation de caméra branchée aux postes de pompier.

Ici à Hull si vous faite la moindre petite modification dans votre cour arrière ou une extension sur votre terrain sans avoir eu une autorisation de la ville, sur une inspection ou une plainte on peut vous demandé de tout défaire pour remettre dans le même état comme avant. Certain chalet sur le bord d'une rivière a eu des permis dans le passé et on pourrait croire à des droits acquis. Mais, par manque de conformité on les a défaites. Peu être qu'ils aient reçu le permis de la ville pour le faire, peu être que la Commission de la Capital National ait donné la permission de marché sur leur terrain à coup de dynamite. Faire un pont de plusieurs millions de dollars payés par l'entreprise privé le Canadien Pacifique RailRoad il n'y a rien là. Après tout il font beaucoup de profit avec le libre échange mais ça c'est si c'est vraiment eux autre qui ont payer. C'est la première foi que je vais dans ce secteur-là, on voit les traces de leur méfait avec toutes ces montagnes de remblais. La seule chose qui ont de la discipline dans ce secteur c'est les graffitis qui sont clairs, bien faits, aucun barbeau un par dessus l'autre. Ces graffitis sont des signatures de grand non parmi les jeunes ces ce qui m'inquiète beaucoup de voir qu'eux ne comprennent pas pourquoi que si c'est si urgents les coupures pour les hôpitaux et les écoles alors pourquoi construire un inutile viaduc aux milieux de rien? Les travailleurs de la construction à force de dynamitage on dévîer de l'emprise il ont finie par empiéter sur le territoire de la C.C.N. en désagrègent 105000 pieds cubes de roche sédimentaire. Il n'y pas eux d'avis public du B.A.P.E. Ont peut jouer avec les mots mais puisque c'est le tracé de Transpore Québec pour la route McConnell-Laramé on n'a pas de besoin de l'avis du publique pour débuté les projets. On n'a pas besoin d'avoir l'avis des ministres de Québec encore moins les bouffons du B.A.P.E. qui viennent à cette commission nous faire croire qu'ils sont mandatés par la courte supérieure du Québec. Ici à Hull on viole l'esprit des lois comme on viole les petites filles dans le tunnel qui est juste

à côté de là. Les 1400 pieds carrés de pneu tressé pour le dynamitage sont là très confortablement installés là pour le début des travaux. Il vient juste de servir. Ces confortables pour ne pas se salir. Personnellement ils ont brisé mes plants car maintenant le sol est plus mou et instable pour de meilleure solution. J'ai eux beau en parlé à tout le monde, interrogée les personnes aux alentours de ce milieux. Faire sauté 600 000 pieds cubes de sédiment durs comme du granite, personnes ne se souviens de rien. Moi je me dit après toutes les choses peuvent être potentiellement plus simple. Vous être un fonctionnaire dans un bureau loin à Québec. On pourra lui dire que la construction de McConnell-Laramé vient juste de commencé et ont luit dit regarde le document le fond de la tranchée du chemin de fer jusqu'à la rue St-Joseph il faut dynamité et que son coût très cher à faire le pied carré. Au niveau des soumissions lui il ne sais pas que déjà il y a une partie de faite. La c'est facile avec un tracteur l'emploi va être vite faite le matin même sur une bonne partie. Une partie payée d'avance par l'entreprise privée mais rendue là je suit absolument plus sur de rien. Je fais juste dire que c'est bizarres pour moi de voir que ma mémoire ne se souvient plus du tout si c'est l'année passée, l'autre année ou même si c'à fait trois Anne de cela qu'ils ont commencé McConnell-Laramé. Moi je me souvient de la madame à la commission qui parlais très fort car un retour de son passait entre ses écouteurs dans son oreille et son microphone l'ingénieur du son devais gérez les speaker qui se mettais de la partie aussi sans compter le gros microphone devant la bouche de la vielle dame malgré tout le respect du commissaire de ne pas vouloir y faire allusion a son âge avancé. Elle en parlait comme si elle était très jeune à cette époque-là. Ce fut le moment le plus émotif de la commission car à l'intérieur de cette survivante, j'étais persuadée que tous les morts criaient en même temps qu'elle. Elle avait hâte que cette saga finisse un jour. Malheureusement le commissaire la condamna à vivre jusqu'à 2005 ou même minimum 2007 si elle voulait être dépositaire et témoin devant ces paires. Ici on a l'impression que cet évènement s'est passé durant la deuxième guerre mondiale. Ceci expliquerais pourquoi on commence McConnell-Laramé avant une commission du B.A.P.E. Le problème ici c'est la jeunesse qui ne connais pas sont histoire et qui veux tous toute suite et une vieillisse qui est fatigué de sont histoire et qui veux en finir toute suite peu importe le prix à payer.

La contamination:

Pour l'instant nous avons une orgie de carrefour giratoire. Un qui vient d'être voté entre Sacrée-coeur et Maisonneuve à Hull par Claude Bonhomme et le conseil de ville, un entre Maisonneuve et St-Laurent. Trois sur Laramé un autre sur St-Joseph et un autre dans le parc de la Gatineau proposée par de la commission du B.A.P.E.. Avec tous ces carrefours pour équilibrer on n'aura pas le choix d'en construire d'autres dans le parc de la Gatineau aussi! Comme le disait un citoyen dans l'audience aux commissaires si ce projet ne va pas attirée des touristes de trop dans le secteurs à cause des carrefours giratoires. En fais somme nous rendue tellement distinctif qu'on va ressemblé à Parie. Pourquoi pas une distribution de béret avec ça. Disons que la police va donnée une limite de pas, plus de 5 tours de suite dans le carrefour giratoire par véhicule. La majorité des touristes qui vont venir d'Ottawa vont prendre Sacrée-coeur et Maisonneuve en passant toute la listes citées si dessus. Une étude très sérieuse sur le mal des transports prouve que ce n'est pas la vitesse ni la longueur des voyages ni tellement les vibrations qui donnent le mal des transports. Ce sont les accélérations et les ralentissements. Les mouvements de tourné subitement à droit ou à gauche dans un autobus de touriste. Le problème c'est que les gens ne font pas tousse du touristes, le mal des transports va touché des travailleurs qui vont allée travaillé à leurs bureaux. À ton évalué le coût social pour le désinfectage des salles de bains publiques dans les tours à bureau si un employé vomit partout sur les mûres avant de retourner à son bureau de travail. La désorientation du système interne de l'oreille n'affecte pas seulement les astronautes. Pour chaque carrefour vous avez une courbe interne et une externe sur une courte distance et plus vous avez trois fois cette situation. Six changements de captes pour encore continué sur une ligne droit. Je vais vous donné un exemple vous traversé le territoire de St-Colomban en direction de St-

Jérôme la route n'est pas large et pas beaucoup de point de repère. Il y a des côtes par tous et des courbes. Quand vous avez fini une courbe vous savez que vous avez changé de direction à moins d'avoir une indigestion les montées et descente non pas l'aire de vous désorientée. L'autre courbe est plus loin n'a pas de la même forme tous devient presque d'un naturel. Dans le cas de McConnell-Laramé ces du conformites de désorientation. Qui va répugner des personnes fragiles dans l'orientation!

La solution:

Je vous soumetts le meilleur compromis pour ce projet. Dans les rapports ont peu remarqué 3 option de tracé dans le parc de la gatineau. Option un la moins chère mais elle coupent beaucoup arbres. Option 2 elle coupe moins d'arbres et elle coûte un peu plus chère à construire mais elle passe là ou il y a un nit d'oiseaux rares. Option 3 elle touché le moins d'arbres et d'oiseaux mais elle coûte très cher environ 42 000 000 \$ car il faut décontaminé une partie d'un ancien dépotoir. On peut voir qu'ils sont prêts à affronter le publique avec des options dans leur poche encas de résistance écologiste. Et, pour ça ils sont prêts à sortir les millions. Un peu quand il a bien fallu construire la métropolitaine. Même que moi je voie que la job d'expropriation de maison n'est pas finie. Va t'a les dédommagés aux prix de l'évaluation municipale ou bien aux valeurs marchandes actuelles? C'est alors que je me suis dit puisse qu'ils sont prêt à payer cher pour l'avoir cette route pourquoi on ne serais pas plus sensible aux humains cette fois-ci, sacrifiée les arbres et les oiseaux pour donné l'argent à l'homme de la rue urbain et arrêté de faire du chichi. Ma solution permette aussi de sauvée une partir du déplacement de la promenade de fée aussi. Ma solution permet aussi d'éviter de payer une grosse partie de décontamination du sol de l'axe Larmée. Prenons toute cet argent des dizaine de millions de Dollar et ajoutons la taxe des morts de ceux qui ont été expropriés pour des pinottes depuis longtemps et passons dans les aires comme une métropolitaine avec des mur acoustiques. 1- La disparition des carrefour giratoire va accélérer la vitesse du trafique de St-Laurent jusqu'au chemin de la montagne. 2- La pollution et le bruit d'un camion lourd seront réduits à cause de son élan sur son passage rapide. 3- Les normes du son seront respecté dans ces limite. 4- Les enfants seront moins tenté par l'aventure de partir dans le trafique. 5- Les adultes vont parfaitement comprendre que c'est une autoroute et respecter les interdictions de circuler à pied. 6- La circulation locale reste la même. 7- Possibilité de construire des parcs au abord et sous les piliers entre une collaboration de transport Québec et la ville de Hull. 8- Dillution en altitude des polluants toxiques et néfastes à la santé aux abords résidentiels.

Dépos de la partie verbale du mémoire pour la commission Le 24 avril. Temps de parole 10 minute.

Si je suis venue observé cette commission du B.A.P.E. c' était pour me faire une idée personnelle de leur fonctionnement. savoir s'il était vendue eux autre aussi. Je doit vous dire que malgré mes préjugés mon témoignage me prouve que la commission du B.A.P.E. qui a présidée sur la problématique de Mc Laramé sort de cet exercice les mains propres. Malgré quelque petit accrochage verbal et d'infâmes accusations que j'ai pu leur lancer. Je doit vous dire que l'expérience de vie due président, sont intégrité et ça personne a due joue à la faveur de l'organisation du B.A.P.E. Probablement si on l'a choisie pour venir ici, c'était que l'on sût le dossier difficile. Probablement maintenant le président est encore surpris de voir jusque quel point le terrain est miné. Alors étant donné que pour moi ces la première fois de ma vie que je me trouve devant un administrateur qui a l'aire à me prendre aux sérieux. Je suis décidé à lui soumettre ce mémoire. J'ai bien hâte qu'il le lise. J'espère que mes opinions que je pourrais dire dans cet assemblé porteraient préjudice à la valeur de ces écrits. Moi ce que j'ais vu ici ce sont des gents ignorants ou bien malades ou bien menteurs avec eux mêmes. Je dirais la même chose aussi de tous les rapports que j'aie consulté. Il faudrait pourtant trouver une solution à tout ça. Se stationner dans la dénonciation, de revanchard de haine de sommition. Ce mémoire

contient des brides de solution autant pour les gens de ce quartier et autant comme modèle pour le reste du monde. Des choses bonnes pour la nature. Je peux vous dire que ça demande pour moi beaucoup de foi et d'espérance et de bénéfice du doute. La nature humaine va toujours rester pour moi mystérieuse. Je dois cependant donner une mise en garde à l'organisation du B.A.P.E. Malgré les belles promesses que j'ai eues à cette commission de la part du président. Déjà elle a perdu devant moi et violé ses belles promesses. C'est avec conviction que je vous dis que dorénavant vous allez devoir dorénavant être plus alerte devant moi. Et ça ne sera pas facile. J'ai à continuer mon enquête sur plusieurs fronts après la commission, l'axe cm Laramé il ont déjà commencé à le construire dernièrement et il on violé l'Esprit de la loi comme on viole les petites filles. Justement j'ai trouvé cette pièce à conviction les roches dynamitées proche du tunnel ou un citoyen se plaignait de ce genre de situation dans la commission. Juste entre St-Laurent et St-Joseph ils ont profondément dynamité jusque sur le territoire de la Commission de la Capitale Nationale pour faire un viaduc du chemin de fer prélué à un 6 voies. Je voie en ce moment 1400 pieds carrés jute de lanière de pneu automobile pour adsorber les ondes de choc de dynamitage est encore sur place. De toute façon pourquoi croyez qu'ils se bousculent tous autant devant vous à déposée leur mémoire favorable aux projets. Justifié leur méfait. Vous endormir. Si j'étais vous j'irais voir toute suite sur place avant qu'elle parte aux voles dans les airs comme par hasard tout ces preuves d'abus de pouvoir, mais moi quand je regarde les graffiti qui ont été dessinés sur ce projet je vous dirais que ces sont des gros non de jeunes citoyens qui ont une grande crédibilité dans la communauté. Eux il ont un message à vous dire.. Alors si j'étais vous moi je donnerais une fichue de leçon à ces gros Délinquants qui ont dépense des millions sans votre permission, je leur demanderais de tout détruire ça, d'arraché ce nouveau viaduc de remettre la terre en place. Après tout c'est une bonne manière de nettoyer c'est graffiti. Merci de laissés une majorité silencieuse s'exprimé.

Accès à la promenade du Portage et carrefours giratoires au menu

Hull veut revitaliser le boulevard Maisonneuve

La Ville de Hull souhaite revitaliser le boulevard Maisonneuve en y aménageant des carrefours giratoires et en construisant une rampe qui relierait le boulevard à la promenade du Portage.

MATHIEU TURBIDE
Le Droit

Le projet de la Ville de Hull, dévoilé hier matin, coûterait plus de six millions de dollars et prendrait une dizaine d'années à réaliser.

La pièce maîtresse de ce plan de mise en valeur du boulevard est la construction d'une rampe qui permettrait aux automobilistes circulant sur Maisonneuve d'accéder directement au centre-ville. Cette rampe serait située dans les voies centrales du boulevard, entre le boulevard Saint-Laurent et le viaduc de la rue Victoria.

Les automobilistes qui proviendraient des autoroutes 5 ou 50 pourraient donc emprunter cette rampe pour arriver directement sur la promenade du Portage et sur la rue Victoria. À l'inverse, les automobilistes qui sont au centre-ville pourraient ainsi accéder plus facilement au boulevard Maisonneuve en direction des autoroutes ou du pont Macdonald-Cartier.

L'espace entre les viaducs des rues Victoria et Hôtel-de-ville serait recouvert d'une dalle de béton sur laquelle serait construit le lien routier.

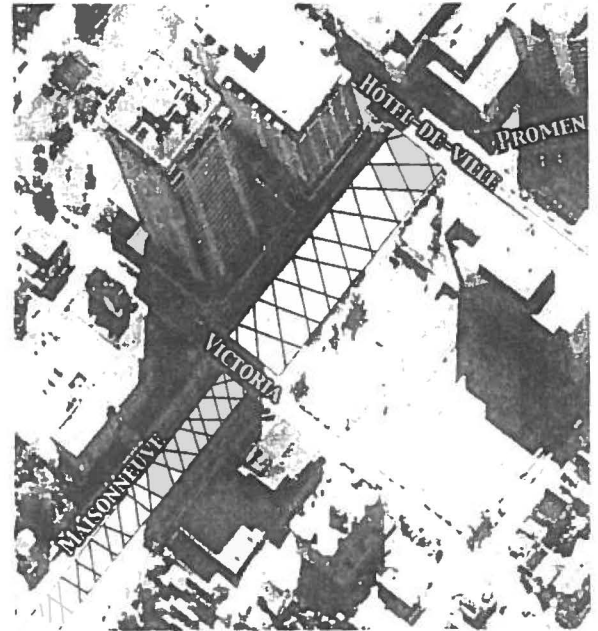
La construction de la rampe et de la dalle coûterait plus de quatre millions de dollars.

Carrefours giratoires

Le plan de revitalisation du boulevard prévoit aussi l'aménagement de deux carrefours giratoires aux intersections des boulevards Saint-Laurent et Sacré-Coeur, un peu à l'image de ce que le ministère des Transports du Québec (MTQ) a proposé pour le futur boulevard McConnell-Laramée.

Enfin, la Ville veut améliorer la signalisation routière et l'aménagement paysager, notamment en construisant des murets et en plantant des arbres tout le long du boulevard.

Le maire de Hull, Yves Ducharme,



La rampe d'accès à la rue Hôtel-de-ville et à la promenade du Portage, à partir du boulevard Maisonneuve, passerait sous le viaduc de la rue Victoria.

me, qui a lancé la réflexion sur la revitalisation du boulevard Maisonneuve, il a plusieurs années, admet que le sort de cet ambitieux projet repose entre les mains du futur conseil municipal de la nouvelle ville, puisqu'il s'étalera sur plusieurs années.

Il espère toutefois pouvoir convaincre la Commission de la capitale nationale (CCN) et le MTQ à participer financièrement à la réalisation de ce projet. Des discussions ont déjà eu lieu avec la CCN à ce sujet et l'organisme fédéral se serait montré «très ouvert». Le maire Ducharme souhaite même soumettre ce projet au programme d'infrastructures Canada/Québec, qui comporte un volet spécifique pour la construction et la rénovation de routes.

«Ça peu paraître cher, mais quand on décortique le projet, six millions de dollars, c'est quand même peu. Il y a des projets qui coûtent plus cher et qui ont moins d'impact», a souligné le maire Ducharme, en précisant que plus de

30 000 voitures circulent quotidiennement sur cette artère.

Selon lui, un tel projet, s'il se réalise, pourrait attirer des promoteurs immobiliers le long du boulevard ainsi revitalisé.

Le conseiller Claude Bonhomme, qui a supervisé la revitalisation du secteur de la promenade du Portage, a qualifié l'idée de relier le boulevard Maisonneuve et la promenade de «géniale». Selon lui, le gouvernement fédéral doit s'engager dans l'embellissement du côté québécois de la région de la capitale nationale. «Ils ont investi des sommes faramineuses de l'autre côté de la rivière. Il est temps qu'ils investissent de ce côté-ci», a-t-il plaidé.

Les conseillers municipaux Roland Michaud et Pierre Leduc se sont aussi réjouis du projet. Selon M. Leduc, l'installation d'un carrefour giratoire à l'intersection du boulevard Sacré-Coeur viendra régler un important problème de sécurité pour les automobilistes et pour les piétons.

dans la ville de Ramat, dont cinq grièvement atteints, dix à Gaza, et dix autres à Khan Younés. La majorité des victimes sont des civils. Ces raids ont visé des objectifs de l'Autorité palestinienne. Ils sont survenus après des tirs palestiniens de mortier contre la colonie juive d'Atsmona, dans la bande de Gaza, qui ont fait deux blessés, dont un bébé grièvement atteint.— d'après AFP

ONU : Mary Robinson reste

LE SECRÉTAIRE général des Nations unies, Kofi Annan, a annoncé hier à Nairobi avoir convaincu Mary Robinson de renoncer à démissionner de son poste de haut-commissaire aux droits de l'homme et de solliciter un nouveau mandat d'un an à partir de septembre. L'ancienne présidente de l'Irlande avait surpris en annonçant le 19 mars qu'elle ne solliciterait pas un second mandat après avoir occupé le poste pendant quatre ans. Selon des sources onusiennes à New York, Mme Robinson aurait demandé des assurances sur une augmentation des ressources du Haut-Commissariat, qui ne perçoit que 20 millions de dollars US par an, soit 2 % du budget de l'ONU.— d'après AFP

Birmanie : visite du rapporteur

LE NOUVEAU rapporteur spécial de l'ONU sur les droits de l'homme en Birmanie, le Brésilien Paulo Sergio Pinheiro, a commencé discrètement hier sa première visite dans ce pays paria. C'est la première fois depuis des années qu'un tel envoyé onusien est autorisé par le régime militaire à venir à Rangoon. On ignore si le professeur pourra voir la figure de proue de l'opposition et Prix Nobel, Mme Aung San Suu Kyi.— d'après AFP

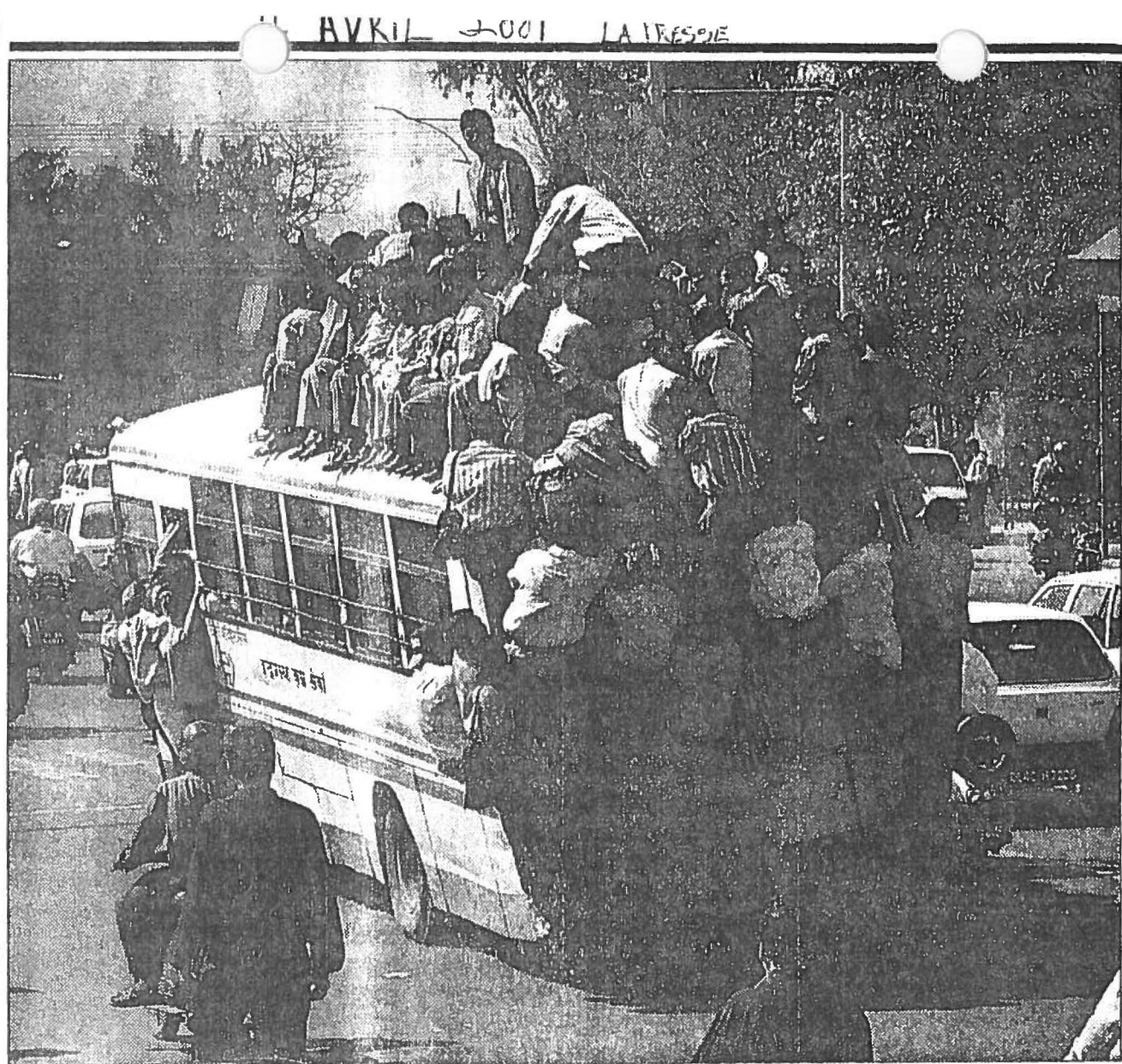


Photo AP

Grabuge dans les transports publics

La police a dû tirer en l'air hier à New Delhi pour disperser des usagers en colère qui ont incendié ou endommagé des autobus à la suite d'une réduction draconienne du nombre de véhicules de transport public en vue de lutter contre la pollution. La capitale s'est réveillée dans le plus grand chaos, de nombreux autobus ne circulant plus et les rares taxis et « rickshaws » (scooters de transport à trois roues) faisant payer le prix fort à des usagers en colère. Tous les véhicules de transport public roulant à l'essence ou au diesel devaient être convertis au gaz naturel comprimé hier au plus tard.

Articles

Environmental Health Perspectives Volume 107, Number 7, July 1999

[[Citation in PubMed](#)] [[Related Articles](#)]

Inhalation of Diesel Engine Exhaust Affects Spermatogenesis in Growing Male Rats

Nobue Watanabe¹ and Yoji Oonuki²

¹Department of Environmental Health, Tokyo Metropolitan Research Laboratory of Public Health, Tokyo, Japan

²Tokyo Research Institute, Seikagaku Co. Ltd., Tokyo, Japan

Abstract

We conducted experiments to determine whether diesel engine exhaust affects reproductive endocrine function in growing rats. The rats were assigned to three groups: a group exposed to total diesel engine exhaust containing 5.63 mg/m³ particulate matter, 4.10 ppm nitrogen dioxide, and 8.10 ppm nitrogen oxide; a group exposed to filtered exhaust without particulate matter; and a group exposed to clean air. Dosing experiments were performed for 3 months beginning at birth (6 hr/day for 5 days/week). Serum levels of testosterone and estradiol were significantly higher in animals exposed to total diesel exhaust and filtered exhaust ($p < 0.05$ for each group) as compared to the controls. Follicle-stimulating hormone was significantly decreased in the two groups exposed to diesel exhaust as compared to the control group ($p < 0.05$). Luteinizing hormone was significantly decreased in the total exhaust-exposed group as compared to the control and filtered groups ($p < 0.05$). Although testis weight did not show any significant difference among the groups, sperm production and activity of testicular hyaluronidase were significantly reduced in both exhaust-exposed groups as compared to the control group. Histological examination showed decreased numbers of step 18 and 19 spermatids in stage VI, VII, and VIII tubules in the testes of both diesel exhaust-exposed groups. This study suggests that diesel exhaust stimulates hormonal secretion of the adrenal cortex, depresses gonadotropin-releasing-hormone, and inhibits spermatogenesis in rats. Because these effects were not inhibited by filtration, the gaseous phase of the exhaust appears to be more responsible than particulate matter for disrupting the endocrine system. **Key words:** diesel exhaust, estradiol, follicle-stimulating hormone, hyaluronidase, luteinizing hormone, quantitative morphometry, rats, spermatogenesis, testicular toxicity, testosterone. **Environ Health Perspect** 107:539-544 (1999). [Online 2 June 1999]

<http://ehpnet1.niehs.nih.gov/docs/1999/107p539-544watanabe/abstract.html>

Address correspondence to N. Watanabe, Department of Environmental Health, Tokyo Metropolitan Research Laboratory of Public Health, 24-1 Hyakunincho 3 chome, Shinjuku-ku, Tokyo 169, Japan. Telephone: (81) 3-3363-3231. Fax: (81) 3-3368-4060. E-mail: nobuew@tokyo-eiken.go.jp

Received 9 November 1998; accepted 19 March 1999.

Environmental Health Perspectives 102, Supplement 4, October 1994

[[Citation in PubMed](#)]

Dioxin-receptor Ligands in Urban Air and Vehicle Exhaust

Grant G. F. Mason

Department of Medical Nutrition, Karolinska Institute, Huddinge Hospital, Huddinge, Sweden

Abstract

The ability of extracts of urban air and vehicle exhaust particulates to bind to the dioxin receptor has been determined. It was shown that such extracts do contain significant amounts of dioxin-receptor binding activity. The level of dioxin-receptor binding found in ambient air reflects its pollution level as determined by mutagenic activity. Furthermore, it was shown that the extracts of both urban air and vehicle exhaust particulates could provoke the induction of cytochrome P450IA1 in cultured rat hepatoma cells. Chemical fractionation of the extracts revealed that the majority of the dioxin-receptor binding activity from urban air and gasoline vehicle samples fractionated with the polycyclic aromatic compounds. However, unknown polycyclic aromatic compounds were responsible for the majority of the binding activity measured. In the case of diesel vehicle exhausts, the majority of the dioxin-receptor binding activity was found to be associated with nitro-polycyclic aromatic compounds. Studies with a variety of diesel fuels showed that the amount of dioxin-receptor ligands present in exhaust emissions are fuel-dependent and that substantial amounts of dioxin-receptor ligands are present in the semivolatile phase of exhaust emissions. -- **Environ Health Perspect** 102 (Suppl 4):111-116 (1994).

Key words: diesel, dioxins, polycyclic aromatic compounds, risk assessment, vehicle exhaust

This paper was presented at the Symposium on Risk Assessment of Urban Air: Emissions, Exposure, Risk Identification and Risk Quantitation held 31 May-3 June 1992 in Stockholm, Sweden.

The financial assistance of the Swedish National Environmental Protection Agency is acknowledged gratefully. The author is also grateful to the contributions of colleagues in the Department of Medical Nutrition, including Rune Toftgård, Jan-Åke Gustafsson, Anna Wilhelmsson, Johannes Assefaw, and Annemarie Witte and to many collaborating scientists in the Swedish Urban Air Project.

Address correspondence to Grant G. F. Mason, Department of Biochemistry, University of Leicester, Leicester LE1 7RH, Great Britain. Telephone 0533 523461. Fax 0533 523369.

[[Table of Contents](#)] [[Full Article](#)] [[Citation in PubMed](#)]

Last Update: November 21, 1998

Articles

Environmental Health Perspectives Volume 107, Number 9, September 1999

[[Citation in PubMed](#)] [[Related Articles](#)]

Meta-Analysis of Rat Lung Tumors from Lifetime Inhalation of Diesel Exhaust

Peter A. Valberg^{1,2} and Edmund A.C. Crouch¹

¹Cambridge Environmental Inc., Cambridge, Massachusetts, USA

²Department of Environmental Health, Harvard School of Public Health, Boston, Massachusetts, USA

Abstract

Estimating the carcinogenic potential of exposure to diesel-engine exhaust particulates (DEPs) is problematic. In rats, high concentrations of DEPs ($> 1,000 \mu\text{g}/\text{m}^3$) inhaled over a lifetime result in excess lung tumors. However, data for rats exposed to DEP at concentrations not associated with lung overload are consistent with no tumorigenic effect. Individual rat studies have only a limited number of exposure groups; therefore, we combined the tumor data from eight chronic inhalation studies in a meta-analysis. Statistical analysis identified a threshold of response between 200 and $600 \mu\text{g}/\text{m}^3$ average continuous lifetime exposure, consistent with biological-effect thresholds reported by other investigators. Our exposure-response analysis of all rats with $< 600 \mu\text{g}/\text{m}^3$ average continuous lifetime exposure found no tumorigenic effect of DEP in these rats. When we evaluated all rat studies, accounted for a threshold and for inhomogeneity between experiments, and expressed the results in terms of human unit risk (UR), we found a negative maximum-likelihood human UR of -32×10^{-6} per microgram per cubic meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$), but this was not statistically significantly different from zero. Extrapolating the rat upper 95th percentile confidence limit to humans gave an upper-bound human UR of 9.3×10^{-6} per $\mu\text{g}/\text{m}^3$. This upper-bound human UR, derived from all of the data points (including 1,087 animals below the estimated threshold and 1,433 in the control groups), falls entirely below the range of estimates derived from lung-overloaded rats or from epidemiology of railroad workers. Our meta-analysis of the low-exposure data in rats does not support a lung cancer risk for DEP exposure at nonoverload conditions. Average ambient concentrations of DEP ($0\text{-}3 \mu\text{g}/\text{m}^3$) are $< 1\%$ of the concentration associated here with a threshold of tumor response in the rat bioassay. **Key words:** air pollution, exposure response, inhalation toxicology, lung cancer, lung overload, multistage model, risk assessment, threshold of response, unit risk. **Environ Health Perspect** 107:693-699 (1999). [Online 23 July 1999]

<http://ehpnet1.niehs.nih.gov/docs/1999/107p693-699valberg/abstract.html>

Address correspondence to P.A. Valberg, Cambridge Environmental, Inc., 58 Charles Street, Cambridge, MA 02141 USA. Telephone: (617) 225-0810. Fax: (617) 225-0813. E-mail: Valberg@CambridgeEnvironmental.com

Reviews

Environmental Health Perspectives Volume 103, Number 9, September, 1995

[[Citation in PubMed](#)] [[Related Articles](#)]

Comparisons of Estimated Human Body Burdens of Dioxinlike Chemicals and TCDD Body Burdens in Experimentally Exposed Animals

Michael J. DeVito,¹ Linda S. Birnbaum,¹ William H. Farland,² and Thomas A. Gasiewicz³

¹Health Effects Research Laboratory, U.S. Environmental Protection Agency, Research Triangle Park, NC 27711 USA

²Office of Health and Environmental Assessment, U.S. Environmental Protection Agency, Washington, DC 20460 USA

³Department of Environmental Medicine, University Rochester School of Medicine, Rochester, NY 14642 USA

Abstract

Humans are exposed to mixtures of polyhalogenated aromatic hydrocarbons, and the potential health effects of these exposures are uncertain. A subset of this class of compounds produce similar spectra of toxicity in experimental animals as does 2,3,7,8-tetrachlorodibenzo-*p*-dioxin (TCDD), and these chemicals have been classified as "dioxins." In this study, we compared the body burdens of dioxins that produce effects in experimental animals to body burdens associated with these effects in humans. Human body burdens were estimated from lipid-adjusted serum concentrations of dioxins, assuming dioxins are equally distributed in body fat and an adult has 22% body fat. The toxic equivalency factor (TEF) method was used to calculate body burdens of dioxins in humans. These calculations included dibenzo-*p*-dioxins, dibenzofurans, and polychlorinated biphenyls. In the general population, average background concentrations were estimated at 58 ng TCDD equivalents (TEQ)/kg serum lipid, corresponding to a body burden of 13 ng TEQ/kg body weight. Populations with known exposure to dioxins have body burdens of 96-7,000 ng TEQ/kg body weight. For effects that have been clearly associated with dioxins, such as chloracne and induction of CYP1A1, humans and animals respond at similar body burdens. Induction of cancer in animals occurs at body burdens of 944-137,000 ng TCDD/kg body weight, while noncancer effects in animals occur at body burdens of 10-12,500 ng/kg. Available human data suggest that some individuals may respond to dioxin exposures with cancer and noncancer effects at body burdens within one to two orders of magnitude of those in the general population. **Key words:** dioxins, polychlorinated biphenyls, risk assessment, toxic equivalency factors. **Environ Health Perspect** 103:820-831 (1995)

Address correspondence to M.J. DeVito, Health Effects Research Laboratory, U.S. Environmental Protection Agency, Research Triangle Park, NC 27711 USA.

We thank Mel Andersen, Bob Leubke, and Ralph Smialowicz for critically reviewing the manuscript. This study was supported in part by the National Institute of Health through a National Research Service Award

(1F32 ESO5600-01) to M.D.V. This document has been reviewed in accordance with U.S. Environmental Protection Agency policy and approved for publication. Mention of trade names or commercial products

Environmental Health Perspectives Volume 102, Supplement 6, October 1994

[[Citation in PubMed](#)] [[Related Articles](#)]

Formation of DNA Adducts and Induction of Mutations in Rats Treated with Tumorigenic Doses of 1,6-Dinitropyrene

Frederick A. Beland, Nancy F. Fullerton, Beverly A. Smith, and Robert H. Heflich

National Center for Toxicological Research, Jefferson, Arkansas

Abstract

1,6-Dinitropyrene, a component of diesel exhaust, is a lung carcinogen in male F344 rats following a single intrapulmonary administration. In this study, rats were treated with tumorigenic doses of 1,6-dinitropyrene to establish dose-response relationships for the formation of DNA adducts in target (lung) and nontarget (liver) tissues and for the induction of 6-thioguanine-resistant mutations in spleen T-lymphocytes. One week after treatment with 0.3, 1, 3, 10, 30, 100, or 150 µg of 1,6-dinitropyrene, dose-responsive DNA binding was measured in lung and liver with binding in the lung being 10-fold higher than in the liver. In the lung, a 2-fold increase in dose resulted in a 1.8-fold increase in DNA binding at treatments up to 30 µg of 1,6-dinitropyrene, while in the liver, a 2-fold increase in 1,6-dinitropyrene produced a 2-fold increase in DNA binding at doses up to the 10 µg treatment. Higher doses of 1,6-dinitropyrene resulted in proportionally smaller increases in adduct formation in the two tissues. When measured 21 weeks after treatment, mutations in T-lymphocytes increased with doses up to 100 µg of 1,6-dinitropyrene, but the response was nonlinear throughout the dose range. These findings indicate that concentrations of 1,6-dinitropyrene that produce a dose-dependent induction of lung tumors also result in a dose-dependent formation of DNA adducts and induction of lymphocyte mutations but that the dose-response curves for DNA binding and mutations are different. -- **Environ Health Perspect** 102(Suppl 6):185-189 (1994)

Key words: lymphocytes, *N*-(deoxyguanosin-8-yl)-1-amino-6-nitropyrene, ³²P-postlabeling, diesel exhaust, 6-thioguanine, lung, liver

This paper was presented at the Fifth International Conference on Carcinogenic and Mutagenic *N*-Substituted Aryl Compounds held 18-21 October 1992 in Würzburg, Germany.

We thank Cindy Hartwick for helping prepare this manuscript. Part of the research described in this article was conducted under contract to the Health Effects Institute, an organization jointly funded by the US Environmental Protection Agency (EPA) under assistance agreement X812059 and by automotive manufacturers. Our research is currently under review by the Health Effects Institute (HEI). The contents of this article do not necessarily reflect the views of the HEI, nor do they necessarily reflect the policies of the EPA, or automotive manufacturers.

Address correspondence to Frederick A. Beland, Division of Biochemical Toxicology (HFT-110), National Center for Toxicological Research, Jefferson, AR 72079-9502. Telephone (501) 543-7205 ext.

Articles

Environmental Health Perspectives Volume 109, Number 4, April 2001

Influence of Exposure Concentration or Dose on the Distribution of Particulate Material in Rat and Human Lungs

Kristen J. Nikula,¹ Val Vallyathan,² Francis H. Y. Green,³ and Fletcher F. Hahn¹

¹Lovelace Respiratory Research Institute, Albuquerque, New Mexico, USA

²National Institute for Occupational Safety and Health, Morgantown, West Virginia, USA

³University of Calgary, Calgary, Alberta, Canada

Abstract

Differences among species in the anatomic sites of particle retention could influence responses to inhaled particles. In this study, we used morphometric techniques to examine the influence of exposure concentration on particle retention in histologic sections from rats and humans. The rats had been exposed for 24 months to diesel exhaust at 0.35, 3.5, or 7.0 mg soot/m³. The human subjects were nonsmokers who did not work as miners, nonsmoking coal miners who worked under the current standard of ≤ 2 mg dust/m³ for 10-20 years (mean = 14 years), and nonsmoking coal miners who worked under the former standard of < 10 mg dust/m³ for 33-50 years (mean = 40 years). The distribution of retained particles within the lung compartments was markedly different between species. In all three groups of rats, 82-85% of the retained particulate material was located in the alveolar and alveolar duct lumens, primarily in macrophages. In humans, 57, 68, and 91% of the retained particulate material was located in the interstitium of the lung in the nonminers, coal miners under the current standard, and coal miners under the former standard, respectively. These results show that chronically inhaled diesel soot is retained predominately in the airspaces of rats over a wide range of exposures, whereas in humans, chronically inhaled particulate material is retained primarily in the interstitium. In humans, the percentage of particles in the interstitium is increased with increased dose (exposure concentration, years of exposure, and/or lung burden). This difference in distribution may bring different lung cells into contact with the retained particles or particle-containing macrophages in rats and humans and may account for differences in species response to inhaled particles. **Key words:** coal dust, diesel soot, lung, particles. **Environ Health Perspect** 109:311-318 (2001). [Online 7 March 2001]

<http://ehpnet1.niehs.nih.gov/docs/2001/109p311-318nikula/abstract.html>

Address correspondence to F.F. Hahn, Lovelace Respiratory Research Institute, P.O. Box 5890, Albuquerque, NM 87185 USA. Telephone: (505) 845-1074. Fax: (505) 845-1198. E-mail: fhahn@lrri.org

We thank J. Berger for assistance with the morphometry and the members of the LRRRI Technical Communications Unit for help in preparation of this manuscript.

This research was supported by the Association of German Car Manufacturers (VDA).

Received 26 May 2000; accepted 5 October 2000.

Environmental Health Perspectives 105, Supplement 5, September 1997

[[Citation in PubMed](#)] [[Related Articles](#)]

Sites of Particle Retention and Lung Tissue Responses to Chronically Inhaled Diesel Exhaust and Coal Dust in Rats and Cynomolgus Monkeys

Kristen J. Nikula, Kelly J. Avila, William C. Griffith, and Joe L. Mauderly

Lovelace Respiratory Research Institute. Albuquerque, New Mexico

Abstract

The usefulness of pulmonary carcinogenicity data from rats exposed to high concentrations of particles for quantitatively predicting lung cancer risk in humans exposed to much lower environmental or occupational concentrations has been questioned. The results of several chronic inhalation bioassays of poorly soluble, nonfibrous particles have suggested that rats may be more prone than other rodent species to develop persistent pulmonary epithelial hyperplasia, metaplasia, and tumors in response to the accumulation of inhaled particles. In addition, rats and primates differ in their pulmonary anatomy and rate of particle clearance from the lung. This paper reviews results of recent Lovelace Respiratory Research Institute (Albuquerque, NM) investigations that directly compared the anatomical patterns of particle retention and the lung tissue responses of rats and monkeys exposed chronically to high occupational concentrations of poorly soluble particles. Lung sections from male cynomolgus monkeys and F344 rats exposed 7 hr/day, 5 days/week for 24 months to filtered ambient air, diesel exhaust (2 mg soot/m³), coal dust (2 mg respirable particulate material/m³), or diesel exhaust and coal dust combined (1 mg soot and 1 mg respirable coal dust m³) were obtained from a study conducted at the U.S. National Institute for Occupational Safety and Health and examined histopathologically and morphometrically. Within each species, the sites of particle retention and lung tissue responses were the same for diesel soot, coal dust, and combined material. Rats retained a significantly greater portion of the particulate material in the lumens of alveolar ducts and alveoli than monkeys. Conversely, monkeys retained a significantly greater portion of the particulate material in the interstitium than rats. Rats, but not monkeys, had significant alveolar epithelial hyperplastic, inflammatory, and septal fibrotic responses to the retained particles. These results suggest that anatomic patterns of particle retention and lung tissue reactions in rats may not be predictive of retention patterns and tissue responses in primates that inhale poorly soluble particles at concentrations representing high occupational exposures. -- *Environ Health Perspect* 105(Suppl 5):1231-1234 (1997)

Key words : diesel soot, diesel exhaust, coal dust, rats, monkeys, inhalation, inhaled particles, particle retention in lung, interspecies comparisons

This paper is based on a presentation at The Sixth International Meeting on the Toxicology of Natural and Man-Made Fibrous and Non-Fibrous Particles held 15-18 September 1996 in Lake Placid, New York. Manuscript received at *EHP* 26 March 1997; accepted 2 April 1997.

Articles

Environmental Health Perspectives Volume 109, Number 2, February 2001

[[Citation in PubMed](#)] [[Related Articles](#)]

The Masculinization of the Fetus During Pregnancy Due to Inhalation of Diesel Exhaust

Nobue Watanabe and Masayuki Kurita

Department of Environmental Health, Tokyo Metropolitan Research Laboratory of Public Health, Tokyo, Japan

Abstract

This study was conducted to determine the impact of diesel exhaust inhalation on the fetus. Seventy-two pregnant rats and 18 nonpregnant rats were divided into three groups: a group exposed to total diesel engine exhaust containing 5.63 mg m⁻³ particulate matter, 4.10 ppm nitrogen dioxide, and 8.10 ppm nitrogen oxide; a group exposed to filtered exhaust without particulate matter; and a group exposed to clean air. The exposure period was from day 7 until day 20 of pregnancy. In addition, 15 pregnant rats were treated with aromatase inhibitors or testosterone to clarify the process by which diesel exhaust exerts its toxicity. The anogenital distance was significantly longer in male and female fetuses from both exhaust-exposed groups than in those of the control. Differentiation of the testis, ovary, and thymus was delayed and disturbed. Maternal testosterone and progesterone levels, which increased due to pregnancy whether or not the rats were exposed, were significantly higher and lower, respectively, in the pregnant rats exposed to total exhaust and filtered exhaust. The serum adrenocorticotrophic hormone (ACTH) level and urinary excretion of 17-hydroxycorticosteroids (OHCS) did not differ among the pregnant groups. These results indicate that elevated testosterone did not result from elevated maternal adrenal function. The fetoplacental-ovarian unit and inhibition of aromatase activity and synthesis caused by diesel exhaust inhalation might have played an essential role in the accumulation of testosterone. Since both exhaust-exposed groups showed almost the same reactions toward the inhalation, the gaseous phase must have included the relevant toxicants. **Key words:** diesel exhaust, fetoplacental-ovarian unit, fetus, masculinization, ovary, pregnancy, rats, testis, testosterone, thymus. **Environ Health Perspect** 109:111-119 (2001). [Online 11 January 2001]

<http://ehpnet1.niehs.nih.gov/docs/2001/109p111-119watanabe/abstract.html>

Address correspondence to N. Watanabe, Department of Environmental Health, Tokyo Metropolitan Research Laboratory of Public Health, 24-1 Hyakunincho 3 chome, shinjuku-ku, Tokyo 169-0073, Japan. Telephone: (81) 3-3363-3231. Fax: (81) 3-3368-4060. E-mail: nobuew@tokyo-eiken.go.jp

Received 7 July 2000; accepted 22 August 2000.

[[Table of Contents](#)] [[Full Article](#)] [[Citation in PubMed](#)] [[Related Articles](#)]

Last Updated: January 11, 2001



Columbia University, School of Public Health

Center for Environmental Health in Northern Manhattan

Map List

Joseph H. Graziano, Ph.D., Center Director

Research Highlights - 1999

Title: Long-Term Residence in Areas of High Ozone is Associated with Diminished Respiratory Health in Nonsmoking Young Adults

Significance: While the acute respiratory health effects of ozone are well documented, few studies have examined the effects of multiyear ozone exposures in human populations. Dr. Patrick Kinney, and former doctoral student Audrey Galizia, examined associations between current respiratory health status and long-term ozone exposure histories in 520 Yale College (New Haven, CT) freshmen who never smoked. Ozone exposure was treated as a dichotomous variable (i.e., high or low), whereby subjects were assigned to the high-exposure group if they lived for 4 or more years in a U.S. county with 10-year average summer-season daily 1-hour maximum ozone levels > 80 parts per billion. Lung function and respiratory symptoms were analyzed by multiple linear and logistic regression on ozone exposure, controlling for covariates. Lung function was lower in the group with high ozone exposures: differences were statistically significant for FEV1 (Forced Expiratory Volume in 1 second, FEF25-75 (forced expiratory flow rate between 25 and 75 % of the forced vital capacity (FVC), and nearly so for FEF75 (forced expiratory flow rate at 75% of the FVC). Gender-specific analyses revealed stronger associations for males than for females. In addition, the symptoms of chronic phlegm, wheeze apart from colds, and a composite respiratory symptom index were significantly increased in the ozone-exposed group. It was concluded that living for 4 or more years in regions of the country with high levels of ozone (and related copollutants) is associated with diminished lung function and more frequent reports of respiratory symptoms. Since all of the subjects had moved from their original homes throughout the country to attend college in New Haven, i.e., where their lung function was evaluated, the study implies that the adverse effects of ozone exposure are persistent.

Reference:

- Galizia, A, Kinney, PL. Long-Term Residence in Areas of High Ozone: Associations with Respiratory Health in a Nationwide Sample of Nonsmoking Young Adults. *Environ Health Perspect* 1999;107:675-9.
- Kinney PL. The pulmonary effects of outdoor ozone and particle air pollution. *Sem Resp Crit Care Med* 1999;20:601-7.

Title: Harlem Adolescents Found to Have Chemicals Derived from Diesel Exhaust in Their Urine

Significance: Most of the buses that service the island of Manhattan are garaged in Northern Manhattan. In addition, diesel truck traffic that brings goods from the Western side of the Hudson River into Manhattan travels directly through the streets of Northern Manhattan, which includes the communities of Harlem. Given the high prevalence of lung disease, particularly asthma, in Harlem, this study sought to obtain individual-level data on diesel exhaust exposure and lung function among adolescents in Harlem as part of a community-driven research agenda. High school students administered in-person surveys to seventh grade students to ascertain information on demographics,

asthma history, and self-reported and maternal smoking. Urine samples, obtained during a field trip/teaching visit to the Clinical Research Center of the Columbia Presbyterian Medical Center, were assayed for 1-hydroxypyrene (1-HP), a marker of diesel exhaust exposure, and cotinine, a marker of cigarette smoke exposure. Of note was the finding that 76% of the participating students had detectable levels of 1-HP in their urine. The data suggest that most adolescents in Harlem are exposed to detectable internal doses of diesel exhaust, a known exacerbator and possible cause of chronic lung disorders. Community-driven research initiatives like this one are important for empowering communities to make needed changes to improve their environments and health.

Reference: Northridge ME, Yankura J, Kinney PL, Santella RM, Shepard P, Riojas Y, Aggarwal M, Strickland P, and the Earth Crew. Diesel exhaust exposure among adolescents in Harlem: a community-driven study. *Amer J Public Health* 1999;89:998-1002.



National Institute of Environmental Health Sciences (NIEHS) Center Program

Last Updated:07/24/2000 11:03:41

Comments to:ofallon@niehs.nih.gov

Air Quality Standards

The Clean Air Act, which was last amended in 1990, requires the EPA to set National Ambient Air Quality Standards (NAAQS) for pollutants considered harmful to public health and the environment. The Clean Air Act established two types of standards:

- **Primary Standards:** set limits to protect public health, including the health of "sensitive" populations such as asthmatics, children and the elderly.
- **Secondary Standards:** set limits to protect public welfare, including protection against decreased visibility, damage to animals, crops, vegetation and buildings.

POLLUTANT	STANDARD VALUE	STANDARD TYPE
Carbon Monoxide (CO)		
8-Hour Average	9 ppm (10 mg/m ³)	Primary
1-Hour Average	35 ppm (40 mg/m ³)	Primary
Nitrogen Dioxide (NO ₂)		
Annual Arithmetic Mean	0.053 ppm (100 ug/m ³)	Primary and Secondary
Ozone (O ₃)		
1-Hour Average	0.12 ppm (235 ug/m ³)	Primary and Secondary
8-Hour Average	0.08 ppm (157 ug/m ³)	Primary and Secondary
Lead (Pb)		
Quarterly Average	1.5 ug/m ³	Primary and Secondary
Particulate < 10 micrometers		
Annual Arithmetic Mean	50 ug/m ³	Primary and Secondary
24-Hour Average	150 ug/m ³	Primary and Secondary
Particulate < 2.5 micrometers		
Annual Arithmetic Mean	15 ug/m ³	Primary and Secondary
24-Hour Average	65 ug/m ³	Primary and Secondary
Sulfur Dioxide (SO ₂)		
Annual Arithmetic Mean	0.03 ppm (80 ug/m ³)	Primary
24-Hour Average	0.14 ppm (365 ug/m ³)	Primary
3-Hour Average	0.50 ppm (1300 ug/m ³)	Secondary

*The ozone 1-hour standard applies only to areas that were designated nonattainment when the ozone 8-hour standard was adopted in July 1997. This provision allows a smooth, legal and practical transition to the 8-hour standard.

19 AVRIL 2001

La Presse

ANDRÉ DESMARAIS > Président du conseil d'administration
 GUY CREVIER > Président et éditeur
 MARCEL DESJARDINS > Vice-président et éditeur adjoint
 YVES BELLEFLEUR > Directeur de l'information ALAIN DUBUC > Éditorialiste en chef

Les hauts et les bas de la taxe à l'échec



MICHELÈ OUIMET
 michèle.ouimet@lapresse.ca

La taxe à l'échec, imposée depuis quatre ans à des dizaines de milliers de cégepiens qui échouent des cours, est-elle efficace? Permet-elle d'augmenter le taux de réussite et d'éviter que des étudiants traînent au cégep pendant des années? Aucune idée.

Bien sûr, le ministère de l'Éducation a quelques chiffres ici et là mais aucune étude ne permet de conclure que la taxe à l'échec est une réussite. Pire, l'impact de cette fameuse taxe n'a jamais été évalué sérieusement. Élimine-t-elle les plus faibles, permettant du même coup au réseau collégial de réaliser des économies? Encourage-t-elle le décrochage? Pénalise-t-elle les plus pauvres? Encore une fois, le ministère l'ignore.

Québec brandit un seul chiffre pour mousser les vertus de sa taxe: le taux de réussite qui a augmenté de 3 % en quatre ans. Mais en 1997, les critères d'admission au cégep ont été rehaussés, ce qui a fortement contribué à augmenter le taux de réussite.

La taxe à l'échec oblige un étudiant à payer 2 \$ par heure de cours échoué. Le premier cours raté est gratuit, l'élève doit donc payer à partir du deuxième. S'il a coulé un cours de 45 heures, il débourse 90 \$. À chaque session, le compteur repart à zéro. En l'an 2000, les cégepiens ont payé en moyenne 204 \$ pour des cours non réussis.

La taxe à l'échec, que le gouvernement appelle pudiquement « incitatif à la réussite », a été concoctée en novembre 1996 par l'ex-ministre de l'Éducation, Pauline Marois, en pleine tourmente budgétaire. À l'époque, elle avait calculé que la taxe pourrait générer des sommes intéressantes.

Mais le gouvernement se défend bien d'imposer cette taxe pour de vulgaires raisons mercantiles. Il parle plutôt de responsabiliser l'étudiant, de hausser le taux de réussite et autres considérations pédagogiques. L'année dernière, la taxe a rapporté 9,3 millions. Le budget annuel des cégeps est de 1,3 milliard. Une goutte d'eau dans un océan.

Les économies réelles ne proviennent pas de ces neuf millions puisés dans la poche des étudiants, mais plutôt de l'élimination des plus faibles qui coûtent cher à

l'État. Ces élèves accumulent les retards, prennent une éternité avant d'obtenir leur diplôme ou décrochent après avoir vivoté d'un programme à l'autre pendant plusieurs sessions. Bref, ce sont les plus vulnérables du système.

Et ils sont nombreux. Ceux qui ont terminé leur secondaire avec une moyenne inférieure à 70 % entrent dans cette catégorie. À l'automne 1994, ils étaient 31,5 % au préuniversitaire et 46,6 % en technique. La Commission d'évaluation collégiale a tracé un portrait précis de ces jeunes qui flirtent avec l'échec. Seulement 13,5 % des étudiants qui ont échoué leur premier cours de français et de philosophie finissent par obtenir leur diplôme. Tous les autres abandonnent.

En imposant sa taxe à l'échec, le gouvernement a-t-il réussi à responsabiliser les étudiants et à les garder au cégep en les obligeant à prendre leurs études au sérieux ou, au contraire, les a-t-il poussés vers la sortie?

Chose certaine, la taxe à l'échec ratisse large. À la session d'automne 1999, 20 536 étudiants ont dû allonger de l'argent et 24 285 à l'hiver 2000. On ne peut pas additionner les deux chiffres pour obtenir un grand total pour l'année 1999-2000 car le ministère ignore combien de cégepiens ont payé à l'automne ET à l'hiver. Mais officiellement, on avance le chiffre de 30 000, soit 20 % de tous les élèves de la province.

Les cégeps doutent de l'efficacité de la taxe, en plus de pester contre la lourdeur administrative qu'elle génère. Transformés en percepteurs de taxes, ils doivent courir après les mauvais payeurs, allant parfois jusqu'à embaucher une agence de recouvrement pour attraper les plus délinquants.

Le ministre de l'Éducation, François Legault, songe à modifier la taxe à l'échec. Il a accueilli favorablement une solution de compromis élaborée par la Fédération étudiante collégiale. L'élève devrait avoir le choix, crot la fédération: il paie la taxe ou il accepte d'être solidement encadré par un conseiller pédagogique en plus de s'inscrire dans des centres d'aide.

Avant d'accepter cette proposition, le ministre devrait demander à ses fonctionnaires de lui pondre une étude pointue sur les impacts réels de la taxe, positifs et négatifs. Après tout, elle touche un étudiant sur cinq. C'est énorme. Qu'une mesure aussi importante n'ait jamais fait l'objet d'une étude sérieuse est étonnant.

Le ministre pourra ainsi prendre une décision éclairée.

Hausse des troubles dépressifs

15 AVRIL 2001 La Presse

DANS LES DERNIÈRES années, les troubles dépressifs ont fait un bond important parmi les principaux diagnostics rendus au Canada, augmentant de 36 % entre 1995 et 2000.

En 2000, 7,8 millions de Canadiens ont consulté un médecin en clinique privée pour des troubles dépressifs, une augmentation de près de 10 % en une seule année. Il apparaît que 47 % des patients qui ont consulté étaient âgés entre 40 et 59 ans. Ces chiffres ont été compilés par IMS Health Canada, une firme qui fournit de l'information en santé à tous les intervenants du milieu, des médecins et pharmaciens jusqu'aux universités, chercheurs médicaux, fabricants de produits pharmaceutiques, groupes de défense de patients et administrations de la santé publique.

Alors qu'ils constituaient en 1995 la quatrième raison en importance pour consulter un médecin, les troubles dépressifs arrivent maintenant au deuxième rang, juste derrière l'hypertension artérielle mais devant le diabète, l'infection aiguë des voies respiratoires supérieures, l'anxiété, l'otite moyenne, la bronchite aiguë et l'asthme, un trouble qui apparaît pour la première fois parmi les principaux diagnostics.

Avec les 16,6 millions de visites médicales qu'elle provoque, l'hypertension artérielle arrive toujours en première place et a elle-même connu une hausse de 24 % en cinq ans.

Cette montée soudaine des troubles dépressifs ne surprend nullement le Dr Stanley Kutcher, directeur du département de psychiatrie de l'Université Dalhousie : « Le trouble est maintenant mieux compris par les médecins et par la population en général. Les gens sont plus enclins à consulter compte tenu qu'il y a moins de préjugés qu'il y a 10 ou 15 ans ». Malgré ces données, encourageantes selon lui, encore trop de gens hésitent à consulter, estime le spécialiste.

On estime que trois millions de Canadiens souffrent de dépression grave. Cependant, moins d'un tiers d'entre eux demandent de l'aide. « Compte tenu que 80 à 90 % des personnes souffrant de dépression grave peuvent être traitées avec succès, cet état de fait est particulièrement troublant », estime Peter

Coleridge du Centre for addiction and mental health. Des données de Statistique-Canada ont révélé que 80 % des suicides sont commis par des personnes dépressives.

Depuis 1996, on a enregistré une hausse de 63 % du nombre d'ordonnances pour des médicaments destinés au traitement des troubles dépressifs, ce qui constitue une hausse moyenne de 13 % par année. L'an dernier, l'augmentation a été de 15 % pour atteindre 15,8 millions. Avec trois millions d'ordonnances en 2000, Paxil a été l'antidépresseur le plus populaire auprès des praticiens.

Les psychothérapeutiques, incluant les antidépresseurs, venaient au deuxième rang des médicaments les plus prescrits en 2000, juste derrière les agents cardiovasculaires. En 1995, ils occupaient la troisième place.

Parmi les agents thérapeutiques, les antiarthritiques ont réalisé un bond spectaculaire de 23 % alors que les anti-infectieux ont chuté pour la deuxième année consécutive.

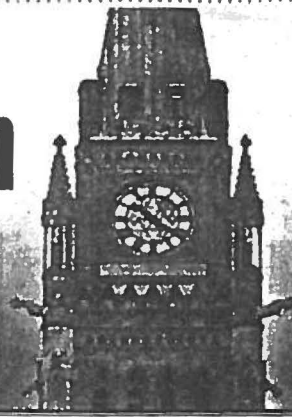
L'an dernier 291 millions d'ordonnances ont été exécutées en pharmacies de détail. Cela se traduit par une dépense de 11 milliards, équivalent à neuf ordonnances par personne ou 28 par famille, à un prix moyen de 35,48 \$ par ordonnance. C'est au Québec que le total d'ordonnances a subi la plus forte hausse, passant de 91 480 en 99 à 101 470 en 2000, une hausse de 10,9 %. Seuls le Manitoba et le Nouveau-Brunswick ont connu une légère baisse du nombre d'ordonnances.

En 1996, le coût moyen d'une ordonnance était de 29,64 \$ et chaque Canadien avait présenté en moyenne huit ordonnances durant l'année. Seulement 35,2 % des prescriptions sont complétées avec des médicaments génériques.

Les médicaments destinés au traitement de l'hypercholestérolémie, de l'asthme et de l'hypertension artérielle ont enregistré la plus forte hausse parmi les 20 médicaments les plus prescrits, affichant des croissances respectives de 47 %, 51 % et 165 %. En termes de ventes, Losec, un médicament destiné au traitement des ulcères gastriques, est demeuré le plus vendu en 2000... et au monde.



Ottawa désire être un employeur de choix



PAGE 4

89e ANNÉE - NUMÉRO 8 •

LE MERCREDI 4 AVRIL 2001

(Floride : 1,75 \$US + taxes)
DU LUNDI AU VENDREDI

• 65¢ PLUS TAXES!
DU LUNDI AU VENDREDI

101 Jours
Canada

Les Jeux de la Francophonie

LeDroit

www.ledroit.com

CAFÉ RESTO BAR

28, rue Montcalm, Hull
777-8886

Hull veut se refaire une beauté

PAGE 3



PHOTOMONTAGE, Ville de Hull

**Les dettes vous rattrapent?
Nous vous aiderons à refaire surface.**

Première consultation sans frais



La métropolitaine est justifié car dans 50 à 75 ans les véhicules ne feront plus de pollution dans la zone urbaine. Le métropolitain cérait un jour systématiquement justifié dans les zones extérieures des villes pour lésé la chance aux animaux d'avoir un droit de passage sous la route pour ne pas ce faire écrasé ou bien arrêté par la clôture.

Le parti du SON c'est une réflexion générale instinctive c'est la partie le plus mou en terme méthodologique mais ceci pourrais inspirée des chercheurs. L'apparition de lecture digitale éloigne le spécialiste de la compréhension de ce qu'il mesure vraiment un peu comme l'apparition de la calculatrice dans les écoles. On ne sait plus comté par coeur.

Autobus fais entre 50 et 100 litres aux kilomètres et le diesel fais un multiple de 80 particules de plus que l'essence ordinaire. il ne faux pas oublié les métaux lourds et la dioxine.

La C.C.N. voulais fermer la partie du parc dure l'hiver entre Gamelin et Valtétreau elle pourra récidivé.

Il y avait des grandes foires de ministère. Le président ne m'a pas guidé sur qui détermine les invités quand j'ai vu que Santé bien être Canada étai pas là eux qui l'environnement les concerne je croyais que c'étai un coup monté du B.A.P.E. puisque des ministères de L'environnement Canada ne se gênaient pas eux de descendre à l'improvisé durant la commission de la ville de Québec.

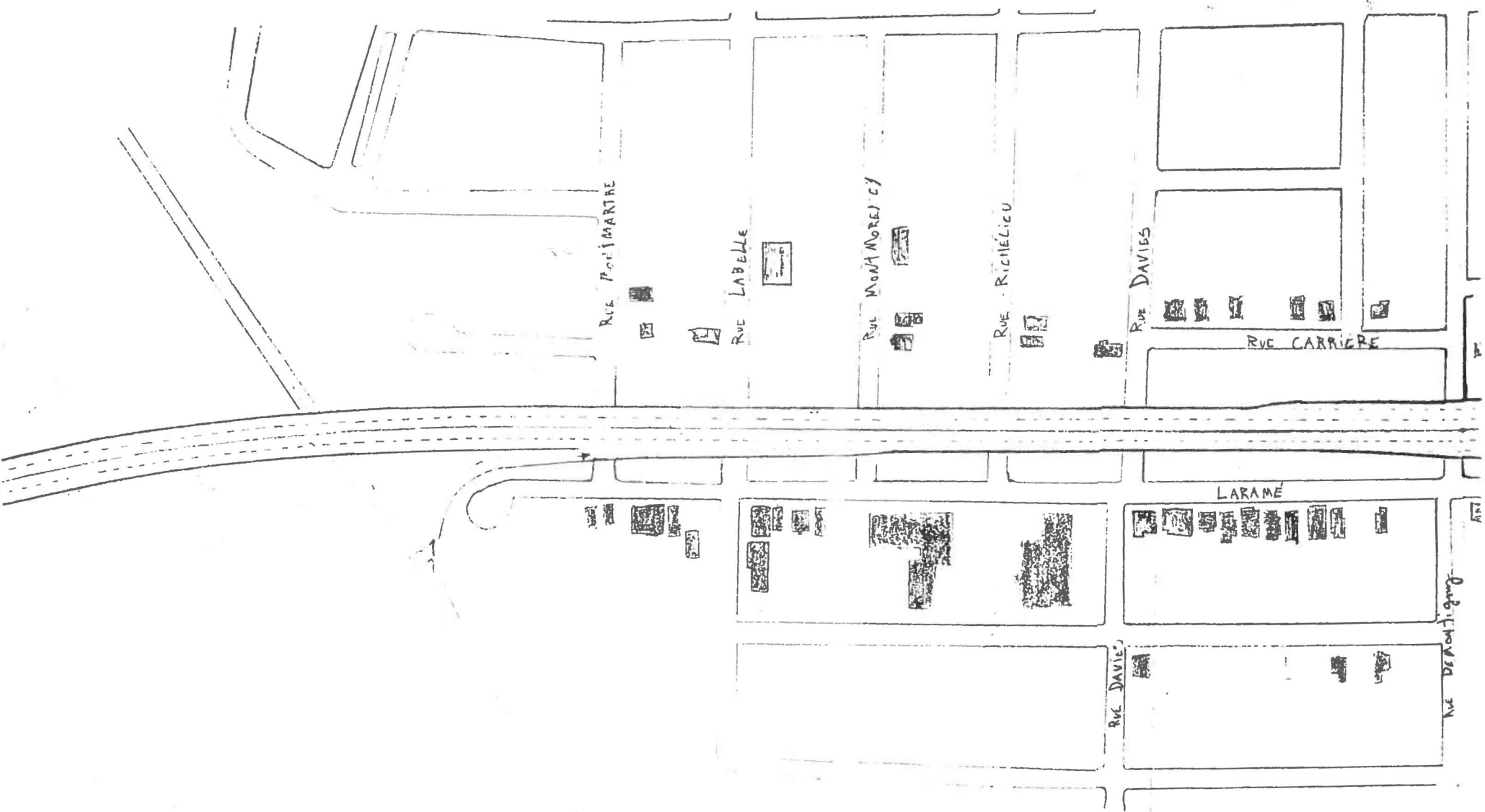
La commission déclara que le citoyen a droit à deux questions par séance. Quelque fois j'ai donné une opinion. La marge entre opinion et question est très mince. Et seulement le promoteur et ministère fessais des interventions pour ajuster l'information le public n'a pas eux la permission de faire la même chose. Je n'aies pas tenue compte que le B.A.P.E. ne connaît pas la région. Donc je les croyais coupables d'aveuglement volontaire.

Avez-vous l'adresse de la cour supérieure et de l'aide judiciaires pour des avocats gratuits si ont voie qu'on vous a mentit à vous le B.A.P.E. puisque vous mentionné que vous être mandaté par la cour supérieure si c'est non alors arrêté de faire la grosse grenouille qui se gonfle quand vous commencé une commission en mentionnant ce fais.

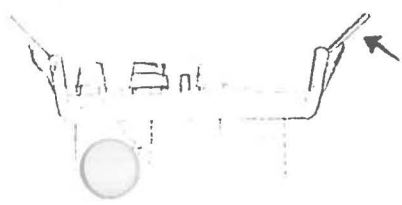
Le gouvernement annonce dernièrement que le transport adapté va recevoir 1 500 000 pour l'année prochaine. Même si c'est la première foi que ce genre de communiqué arrive de Québec ici pour le transport adapté! C'est de la frime car si une compagnie veut soumissionnée 1 000 000 il va avoir le contras. En fait même si Claude Bonhomme avait prévue 1200 000 ou 1300 000 aux maximum pour 2002. Il n'a aucun pouvoir en réalité sur le transport lui il fait juste collé l'effigie de la société de transport sur l'autobus. Il n'a aucun pouvoir. Mais si Québec annonce que les transports adaptés vont avoir plus d'heures de service. Une garantie de transport la journée même de la réservation alors si les compagnies privées reçoive vraiment des amendes de pénalité alors je vais prendre ça pour du tableau.

Stéphane Renaud Merci

LARAME' EN MÉTROPOLITAINE



PAS D'ARRÊT. 90 KM/H
MOIS DE POLLUTION.



PAS DE BRUIT. < 60 DB REL





RELATIVE

RESPECT DES piétons.

PEU DE RISQUES ET d'ÉRILS.

Logique URBAINE.