

6211-06-127

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. Michel Germain, président
M. Louis Dériger, commissaire

**COMMISSION D'ENQUÊTE
SUR LE PROJET D'ÉLARGISSEMENT DU CHEMIN PINK
ENTRE LA RUE DE LA GRAVITÉ ET LE CORRIDOR DESCHÊNES**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 17 mai 2011, 13 h
Salle Champlain de l'hôtel Best Western Cartier
131, rue Laurier
Gatineau

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 17 MAI 2011	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
QUESTIONS DE LA COMMISSION	6
M. BILL CLENNETT	10
Mme NICOLE DESROCHES.....	23
M. BILL CLENNETT	35
QUESTIONS DE LA COMMISSION	44
Mme NICOLE DESROCHES.....	71
M. BILL CLENNETT	76

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Alors, nous allons débiter la séance de cet après-midi. Alors, je vous souhaite la bienvenue pour cette deuxième séance de l'audience publique portant sur le *Projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes*.

10 Cet après-midi, nous allons poursuivre le questionnement de la commission et du public. Alors, ceux qui sont intéressés peuvent aller s'inscrire au registre à l'arrière de la salle.

15 Tout d'abord, je rappelle, bon, rappel d'usage pour les intentions de mémoire. Alors, prière de vous adresser à notre coordonnatrice, madame Harvey, qui est à l'arrière de la salle. Ceci va nous permettre de faire la planification de la seconde partie de l'audience publique.

20 Avant d'aller aux questions, nous allons faire le tour des informations et documents en attente. Je vais aller du côté du promoteur. Alors, on avait convenu que vous étiez pour faire des petites recherches, hier, Monsieur Hébert. Alors, si vous pouvez répondre?

M. CAROL HÉBERT :

25 Donc, on a trouvé et déposé la lettre que je n'étais pas certain, mais qui parle de rencontres statutaires entre le ministère des Transports et la Ville et qui dit que :

30 « *Il a été convenu que la Ville de Gatineau agirait à titre de maître d'œuvre pour les études, autorisations et travaux nécessaires à l'élargissement du chemin Pink.*

35 Datée du 16 mars 2007.

LE PRÉSIDENT :

40 Merci.

M. CAROL HÉBERT :

45 Oui. J'ai la lettre de réponse de la ministre Julie Boulet qui accordait à la Ville de Gatineau une subvention maximale de 250 000 \$ pour la réalisation des études, 31 octobre 2007.

50 J'ai les comptages de camions avec les pourcentages aux mêmes endroits qu'hier, des comptages récents de 2007 à 2010, la plupart en 2010.

Aussi, un document qui est en préparation et pas complet. On vous prépare une évolution de la population dans le secteur du Plateau depuis le recensement de 91.

45 L'évolution, par année, des logements du Plateau.

Une projection de population pour le secteur Aylmer. Donc, la bonne partie du Plateau qui n'est pas encore construite, et le restant de la ville. Donc, rapidement, la population pour le secteur du Plateau a augmenté de 1 000 % depuis 91. Et le restant des documents promis, Monsieur Roberge, pour les gaz à effet de serre?

50 **M. JEAN ROBERGE :**

Donc, je me réfère à l'annexe que je ne trouvais pas hier. Et puis effectivement, donc, l'analyse a été faite pour déterminer les concentrations qu'on aurait sur les paramètres de base qui sont les monoxydes de carbone, les monoxydes d'azote, les particules en suspension puis les hydrocarbures pour déterminer qu'en bout de ligne, avec la progression dans le temps, on aurait une réduction, en effet, des particules en suspension. On aurait une réduction des monoxydes de carbone. On aurait aussi une réduction au niveau des azotes et une réduction au niveau des hydrocarbures.

60 La modélisation avait été faite donc, sur la base des données courantes, actuelles, sur la qualité de l'air et sur la base des données prévisibles en fonction des débits de circulation qui sont projetés pour 2014 et 2031.

65 **LE PRÉSIDENT :**

Et les hypothèses de taux d'émission, est-ce qu'elles sont fournies dans l'annexe?

70 **M. JEAN ROBERGE :**

Les hypothèses de taux d'émission, on a fait une recherche ce matin. Il n'y a rien de conclusif par rapport aux débits qu'on a sur la circulation. En tout cas, la modélisation, elle, n'est pas disponible présentement.

75 Ceci étant dit, cette analyse-ci tient compte des standards de la qualité de l'air qui sont applicables. Donc, au niveau de la modélisation additionnelle, non, on n'a pas de données.

80 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que pour faire la projection, en tout cas, de mémoire, il doit y avoir... peut-être du côté du ministère des Transports, on peut nous éclairer un peu plus sur ce point-là. Je me souviens par

le passé avoir vu des hypothèses posées par le ministère des Transports pour l'efficacité des véhicules automobiles, en plus de tenir compte des véhicules hybrides.

85

Donc, vous me dites que vous n'êtes pas capable de nous dire c'est quelles hypothèses ont été retenues exactement pour prévoir les taux d'émissions des véhicules?

M. JEAN ROBERGE :

90

Les hypothèses qui ont été utilisées dans le cadre de l'étude qu'on a en annexe à l'étude d'impact présument de proportions égales. On n'a pas présumé de modification dans les habitudes.

LE PRÉSIDENT :

95

Et dans l'achat des véhicules, dans le type de véhicules, est-ce que la modélisation tient compte du type de véhicules, à votre connaissance?

M. JEAN ROBERGE :

100

À ma connaissance, écoutez, je fais référence à la conclusion ici. Donc, c'est le modèle CALINE4 qui a été utilisé pour étudier les concentrations maximales horaires pour tous les contaminants.

105

Les concentrations totales horaires obtenues en 2008, 2014, 2031 sont toutes inférieures à la norme horaire de 30 ppm pour le CO₂. Ensuite :

En conclusion, on peut constater que selon les évaluations effectuées, les impacts sur la qualité de l'air du projet seront faibles. Les concentrations maximales de CO et NO₂, obtenues en heure de pointe pour les situations météorologiques les plus défavorables, demeurent bien en dessous des normes pour 2014 et 2031.

110

Donc, il n'y a aucune indication là-dedans que des changements d'habitudes ou de conduites sont intégrés à l'analyse.

115

LE PRÉSIDENT :

On pourra regarder ça éventuellement. On pourrait adresser peut-être une question au ministère des Transports. On le regardera à nouveau et peut-être une question par écrit qu'on vous adressera.

120

125 Parce que je me souviens, là, exemple, lors de l'autoroute 25, l'audience publique sur
l'autoroute 25, le ministère des Transports avait émis des hypothèses de taux d'émissions des
véhicules et aussi avait montré l'évolution des taux d'émissions sur les véhicules, ne serait-ce que
par exemple pour... par exemple, l'émission, l'essence sans plomb. Donc, la disparition de
l'essence au plomb, on pouvait voir à Montréal une diminution, bien entendu, drastique des
concentrations de plomb dans l'air liée à la disparition de l'essence au plomb. Il y avait d'autres
hypothèses aussi qui étaient sur les véhicules, on voyait une évolution.

130 Mais je vais le regarder et possiblement on vous acheminera une question pour avoir du
détail sur ça. Très bien, je vous remercie.

135 Et, d'ailleurs, maintenant, je vais aller du côté du ministère des Transports. On parlait hier
d'un décret, peut-être 2007, sur la responsabilité du ministère versus la Municipalité concernant le
chemin Pink. Avez-vous eu de l'information à ce sujet?

M. NORMAND CHEVALIER :

140 Oui. J'ai retracé le décret en question. C'est le Décret 1126-2007, mais c'est le genre de
décret que le gouvernement émet à raison de peut-être une ou deux fois par année, tout
dépendant du besoin, pour déterminer à qui incombe la gestion d'une route.

145 Par exemple, aujourd'hui, le chemin Pink est de juridiction municipale. Si, par exemple, le
gouvernement du Québec désirait en reprendre la gestion, bien, ça se ferait par décret. Et puis
dans le décret en question, le décret 1126-2007, la seule route qui faisait l'objet d'un transfert de
juridiction dans ce décret-là, c'est la route 148 dans la ville de Gatineau.

150 C'est en 2007 qu'on a remis la gestion de la 148 qui partait des limites est de la ville de
Gatineau jusqu'à Masson. Et puis l'objet de ce décret-là, c'est d'officialiser le transfert du ministère
vers la municipalité de ce tronçon de la route 148.

155 Bref, je pense que ce que monsieur Clennett disait, puis je peux me tromper, c'est que oui,
c'est par décret qu'on détermine qui a la responsabilité de gestion d'une route.

LE PRÉSIDENT :

160 Très bien. Donc, le décret 1126-2007 n'abordait pas le chemin Pink, par exemple, c'était
uniquement la route 148.

M. NORMAND CHEVALIER :

C'est bien ça.

LE PRÉSIDENT :

165 Très bien. Je vous remercie. On avait discuté – on verra la lettre, probablement que la lettre va répondre à la question, la lettre de madame Normandeau, la correspondance concernant le financement, donc pour financer l'étude d'impact. Donc, ça, on l'a du côté de la Ville. Donc, on n'a pas besoin de faire le suivi avec vous sur ce point-là.

170 Il est était question aussi, on avait parlé à quelques reprises du bruit et de la politique sur le bruit routier du ministère des Transports. Est-ce que vous avez eu de nouvelles informations sur où ça en est rendu cette politique-là, s'il y a une révision en cours?

M. NORMAND CHEVALIER :

175 Oui, et par chance, j'ai réussi à mettre la main sur la personne responsable de la révision de la politique. Puis évidemment, l'unité responsable d'un tel projet, c'est une unité centrale. Et puis le projet est en cours, puis on me dit que la publication de la politique révisée est prévue pour la fin de l'année 2011.

180 Présentement, la première ébauche est complétée, puis durant le printemps et l'été 2011, les principaux partenaires vont être consultés. Là, les partenaires, bien, c'est le MDDEP, le ministère des Ressources naturelles, les municipalités, Santé et services sociaux. Bref, toutes les personnes qui sont interpellées par une telle politique vont être consultées.

185 Évidemment, le produit final va être tributaire de la nature des échanges qui va y avoir lieu, mais ce qui est anticipé, c'est de consulter durant ce printemps, l'été, puis de publier la version révisée à l'automne, disons en fin de l'année 2011.

LE PRÉSIDENT :

190 Très bien, merci. Du côté des autres personnes-ressources, y a-t-il de l'information que vous désirez communiquer à la commission?

M. PIERRE VINCENT :

195 Je voudrais juste faire un petit point. Hier, où on parlait de 65, qui visait 65 et qu'on visait 55. Ce n'est pas tout à fait exact. J'ai jaser avec monsieur hier. En réalité, la politique du ministère des Transports elle dit : « Si on a un impact moyen, à ce moment-là on va viser 55. » Et c'est bien ce qui est écrit dans l'étude sonore qu'ils nous ont donnée. Alors, que nous, notre politique, on dit : « Tant qu'à être là, s'il y a des situations qui sont néfastes, par exemple au-dessus de 60, on va demander d'intervenir. » Mais pas nécessairement d'intervenir pour... pour qu'il n'y ait plus d'impact à partir de 60, par exemple.

205 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Alors, nous allons maintenant... c'est beau, pas d'autre informations? Oui?

210 **M. CARMEL DUFOUR :**

Oui. J'ai déposé les planches qui avaient été produites au niveau des consultations du 29 et 30 mars, au niveau des consultations que la STO a faites au niveau du projet de transport rapide en site propre dans l'ouest de la ville.

215 Alors, si les gens veulent le consulter.

LE PRÉSIDENT :

220 Très bien. Je vous remercie, Monsieur Dufour.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

225 Monsieur Vincent, juste pour revenir avec ce que vous venez dire. Parce qu'hier, il y avait la question du 55 versus 65, mais aussi il y avait les questions de comment le projet était perçu. Parce qu'on parlait, dans un cas, d'une approche correctrice qui était sur une route existante et d'une approche de planification qui concerne une nouvelle route.

230 Et il semblait, vous, dans votre vocabulaire à vous, dans votre définition à vous du projet du chemin Pink, que c'était une nouvelle route. Parce que dans le cas du promoteur, au ministère des Transports, c'était une route existante.

J'aimerais que vous clarifiiez un peu cet aspect-là. Parce que ça change un peu la façon que la politique est appliquée.

235 **M. PIERRE VINCENT :**

La meilleure façon, je pense, c'est de me rapporter à l'étude sonore qu'on nous a déposée, qui cite spécifiquement – je pourrais sortir la politique du ministère des Transports.

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

Non, ça va.

245 **M. PIERRE VINCENT :**

Mais elle le cite, c'est vraiment, ça vient du promoteur. On dit :

250 *Lorsque l'impact de la construction de nouvelles routes ou la reconstruction de routes ayant pour effet d'en augmenter la capacité ou d'en changer la vocation sera jugé significatif, le ministère des Transports verra à mettre en œuvre des mesures d'atténuation du bruit dans les zones sensibles établies comportant des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines.*

255 *Un impact sonore est considéré comme étant significatif lorsque la variation entre le niveau sonore actuel et le niveau sonore projeté, horizon de 10 ans, aura un impact moyen ou fort sur la grille d'évaluation qui se trouve en annexe.*

260 *Les mesures d'atténuation prévues doivent permettre de ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 décibels sur une période de 24 heures.*

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

Donc vous, dans votre cas à vous, cette définition-là, ça vous convient, là, ce que je comprends.

270 **M. PIERRE VINCENT :**

C'est carrément, effectivement, la politique du ministère des Transports. C'est l'approche de planification intégrée du ministère des Transports qui s'applique dans ce cas-là. Bien, si c'est cette politique qui a été attribuée, ce qui ne veut pas dire que nous on va se limiter à ça dans notre étude.

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

O.K. Parfait, merci.

LE PRÉSIDENT :

280 Parce que ce matin, nous sommes allés faire un petit tour donc dans la section phase 1. On peut voir, bon, si le projet se réalise, il y aura une nouvelle chaussée qui serait construite près de cours arrière de maisons. Actuellement, il n'existe aucun écran antibruit dans ces cours arrière de maisons là.

285 Donc, on peut anticiper que l'impact sonore pourrait être significatif, si on se met dans ces
cours arrière là, dès l'ouverture de la chaussée autrement dit. À ce moment-là, le ministère vous
allez regarder particulièrement des situations comme ça?

M. PIERRE VINCENT :

290 Ai-je bien compris que c'est la zone qui était prévue à 70 qui va rester à 50 km/h?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

295 **M. PIERRE VINCENT :**

Donc, ça va avoir aussi un impact dans l'évaluation qu'on va devoir discuter lors de
l'acceptabilité.

300 **LE PRÉSIDENT :**

Bien entendu. Oui, Monsieur Roberge?

305 **M. JEAN ROBERGE :**

Merci. Justement, par rapport à ce point-là, nous, on a posé la question à notre expert
décibel, à savoir c'est quoi l'impact de la réduction de vitesse. Donc, on parle 1,5 décibel. Donc,
une réduction approximative de 10 %.

310 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci.

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

320 Et pour poursuivre, parce qu'hier aussi, on avait parlé, dans le secteur de la rue des Alizés,
je pense, que ça s'appelle, où il y a une vingtaine de maisons qui devaient avoir une mesure
d'atténuation en 2031, je pense, selon l'étude d'impact sonore. Vous avez dit aussi qu'en 2031
vous parlez de la phase 3. Peut-être juste pour bien comprendre, là, parce que la phase 3, donc on
parle de la section à l'ouest de Vanier. Donc, pour bien comprendre les années... parce que j'avoue
que ce n'est pas tout à fait clair.

325 Parce que dans l'étude d'impact, on avait comme des années qui étaient ciblées. C'était
2014 qui était le tronçon prioritaire, donc phase 1. On avait l'année 2031 qu'on voyait apparaître
dans l'étude d'impact et qui a servi aussi à l'étude sonore, qui était la phase 2, donc entre des
Grives et Vanier. Et on avait la phase 3 qui était plus ou moins hypothétique, dépendant des cas.
On ne parlait pas de 2050, on parlait peut-être même de ne pas la faire, qui était dépendante du
corridor Deschênes.

330 Là, hier, vous nous avez dit : bien, la phase 1, au lieu d'être 2014, ça serait 2012. La phase
2, au lieu d'être 2031 ça serait 2025. Et la phase 3 est indéterminée, ce qui correspond... Donc, je
ne sais pas si j'ai bien compris le niveau du phasage?

335 Par contre, dans l'étude sonore, on parle de 2031. Mais elle, elle est dépendante des débits
routiers. Donc, en fait, ce que vous nous dites, c'est que les mesures – si j'essaie de bien
comprendre – les mesures qui seraient mises en place, d'atténuation, seraient en fonction des
débits qui seraient atteints en 2031. Donc, le besoin serait atteint pour 2031.

340 Donc, c'est comme ça que je peux...?

M. JEAN ROBERGE :

345 Si vous me permettez, c'était ma coquille à moi, là. Je l'ai mal exprimé hier soir, mais
effectivement, lorsqu'on parle d'impact, c'est en fonction des débits de circulation. Puis les débits
donc où l'impact va être mesurable, c'est-à-dire où on va avoir à atténuer au niveau sonore, c'est à
2025.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

350 À 2025, O.K., dans le fond...

M. JEAN ROBERGE :

355 Avec les débits prévisibles de 2025.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

360 O.K. Donc, dans le fond, ce qu'on a à retenir, ce que je comprends c'est que tout est
devancé de quelques années. En fait, la phase 1 de deux ans et la phase 2 serait devancée
également de 2031 à 2025.

M. JEAN ROBERGE :

365 C'est ça. Oui, effectivement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

370 O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

375 Je vous remercie. Vu qu'on est sur le bruit, on va se permettre de continuer sur le sujet. Il y aurait encore quelques points d'éclaircissement.

Monsieur Clennett, si vous voulez venir poser des questions, vous êtes le bienvenu. Parce que je n'a pas reçu d'enregistrement, mais si vous désirez poser des questions, vous êtes le bienvenu pour vous asseoir.

380 **M. BILL CLENNETT :**

J'en ai quelques questions et je laisserais d'autres personnes venir, je ne voudrais pas tout prendre le temps, mais je voudrais, dans un premier temps, revenir sur les réponses qu'il y a eues aux questions que j'ai posées hier, en commençant par la question du décret.

385 Moi, ce que je comprends, c'est que le libellé du décret 1126-2007 est suivi d'un décret concernant les routes dont la gestion incombe au ministère des Transports. Ce décret, dans l'étude d'impact, est utilisé comme justification pour que la Ville de Gatineau soit considérée comme responsable, initiateur du projet. Et ça se fait un peu par la bande. Parce que ce que le décret dit, 390 c'est que : voici les routes qui sont de responsabilité provinciale. Donc, si ce n'est pas dans le décret, ça doit donc relever de la Municipalité. Et comme dans le cas de 1126, on ne voit pas Pink là, on dit que ça relève de la Municipalité et c'est pour cette raison que la Ville de Gatineau est l'initiateur du projet.

395 Ce que j'ai dit aussi, c'est qu'il y a un autre décret et je n'ai pas eu de fouille là-dessus, et je le nomme, c'est le 325-1996. Et dans ce décret-là, le boulevard de la Vérendrye n'est pas inclus. Donc, c'est un boulevard qui relève de la Municipalité de Gatineau. Boulevard de la Vérendrye qui a été étudié par le BAPE et dont le MTQ était le promoteur.

400 Il y a un problème d'une année que je reconnais, parce que moi, mon accès par Internet à l'information, arrêtait en 96 et il aurait fallu vérifier en 95 pour confirmer si, à ce moment-là, ça relevait du gouvernement du Québec.

405 Mon impression est que ce n'est pas le cas. Et moi, j'ai voulu juste soulever le fait que le motif qu'on a donné pour que ça soit la Ville de Gatineau qui soit définie comme initiateur, si on suit cette logique-là, normalement, à mon sens, ça aurait dû être la même chose quand ça a été le projet de la Vérendrye. Parce que ce n'était pas une section qui était de juridiction provinciale. Et pourtant, c'est le MTQ qui était l'initiateur.

410 Alors, c'était ça le questionnement que j'avais et je n'ai pas senti que j'ai eu une réponse claire à cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

415 On peut essayer de revenir sur ce point. Monsieur Chevalier, la question du boulevard de la Vérendrye, à l'époque, l'emprise était au ministère des Transports?

M. NORMAND CHEVALIER :

420 Oui, c'est le ministère des Transports. Si on parle de la section du boulevard e la Vérendrye, qui va du pont Alonzo jusqu'à l'autoroute 50, la dernière section qui a été refaite, c'est ce dont on parle?

M. BILL CLENNETT :

425 Oui.

M. NORMAND CHEVALIER :

430 Dans cette section-là, en tout cas, dans la section qui a été refaite, c'est le ministère des Transports qui a acquis l'emprise. À ce moment-là, il n'y avait pas de route puis, par décret, je ne pense pas qu'il n'apparaissait pas à nulle part.

435 Alors, comme propriétaire de l'emprise, bien c'était à nous que relevait la responsabilité de construire la route, même si c'était un chemin qui avait une vocation municipale.

LE PRÉSIDENT :

440 O.K. Donc, c'est un peu par la force des choses à l'époque, le ministère a décidé d'acquérir l'emprise, de faire le projet. Ce qu'on doit comprendre simplement, il n'y a pas eu de décision officielle liée à des décrets pour motiver ça. Ça s'est fait comme ça à l'époque. C'est ce que vous nous expliquez?

445 **M. NORMAND CHEVALIER :**

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

450 Donc, c'est un peu par défaut qu'il n'y a pas de décret antérieur. Donc, ça ne sert à rien de faire une recherche antérieure à 96, on ne trouverait pas de décret concernant de la Vérendrye?

M. NORMAND CHEVALIER :

455 Bien, en tout cas, je n'avais pas saisi la question de cette façon-là. Je peux certainement le vérifier. Une route qui n'existait pas avant, mais j'imagine, à un moment où à un autre, elle doit apparaître dans le décret pour confirmer de qui elle relève. Mais je ne l'avais pas saisi comme ça. Ça, je peux le vérifier, parce qu'on devrait être capable de le retracer.

460 **LE PRÉSIDENT :**

Antérieur à 96, on va voir si on a quelque chose, une trace écrite sur le boulevard de la Vérendrye.

465 Et ici, même, bon, ce qu'on comprenait hier comme explication pour le chemin Pink, on a une partie de l'emprise qui appartient à la Ville, une partie de l'emprise qui appartient au ministère des Transports. La partie de l'emprise qui appartient au ministère des Transports, ça a été acquis dans quelles années, ça? Est-ce que c'est à la suite de l'entente fédérale-provinciale que ça a été acquis?

470 **M. NORMAND CHEVALIER :**

Oui. C'est dans ces années-là, puis c'est dans le cadre de l'entente Québec-Canada, oui.

475 **LE PRÉSIDENT :**

Ce serait le motif. Une fois que, politiquement, il y a une décision politique qui a été prise dans cette fameuse entente qui liait la Commission de la capitale nationale, ce que je comprends, et à partir de ce moment-là, le ministère a fait différentes acquisitions un peu partout.

480 **M. NORMAND CHEVALIER :**

Oui, c'est bien ça. Oui, c'est bien ça. C'est de là qu'a découlé un ensemble d'acquisitions dans l'ensemble de la région.

485 Puis le boulevard de la Vérendrye, aussi bien que le chemin Pink, ce sont deux tronçons routiers qui étaient prévus à l'entente, à l'entente à laquelle on avait convenu que le fédéral et le provincial étaient pour financer à 50-50 le projet.

LE PRÉSIDENT :

490 Très bien, je vous remercie. Monsieur Clennett?

M. BILL CLENNETT :

495 J'étais pour demander plus tard, je pourrais aussi bien le faire tout de suite, que l'entente Canada-Québec sur le transport dans la région, je pense que ce serait très utile que ça soit déposé, plus l'entente complémentaire. C'est un document public. Et, là-dedans, on voit notamment – et comment tout ça s'arrange, je n'en ai aucune idée, mais on peut lire dans ce document que pour ces interventions-là, la province devient responsable et acquiert toutes les propriétés en question.

500 Alors, je ne suis pas surpris d'entendre que de la Vérendrye, que ça soit de contrôle provincial. C'est ce que prévoit cette entente-là, et c'est la même chose pour Pink, d'ailleurs. Si on suit la logique de l'entente, c'est ce qu'elle dit. Alors, comment tout ça rentre ensemble? Je n'en ai aucune idée, mais ce qui est clair c'est qu'on a motivé le fait que la Ville soit initiateur, non pas par la question de propriété, mais par la question de ce décret-là.

505 Je trouve qu'il y a même là une espèce de contradiction, mais je ne cherche pas à... je ne suis pas sûr que je comprends. Je cherche à clarifier, là.

LE PRÉSIDENT :

510 Très bien. Alors, ce qu'on comprend, donc ça vient de l'entente. Est-ce que ça serait possible de nous fournir une copie de l'entente originale? Et est-ce qu'il y a eu un addenda ou si c'est pas deux addendas?

M. BILL CLENNETT :

520 Un complément, oui.

LE PRÉSIDENT :

Un complément, est-ce que ce serait possible d'avoir une copie de ces ententes?

525 **M. NORMAND CHEVALIER :**

Oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

530

Très bien. Alors, nous les déposerons.

M. NORMAND CHEVALIER :

535

Ça va me faire plaisir de le déposer peut-être en soirée ou demain. Mais pour être sûr qu'on se comprenne bien, l'entente prévoit le financement d'un projet sur le réseau du ministère, puis prévoit également le financement d'un projet sur le réseau municipal. Maintenant, l'entente ne définit pas qui va être le promoteur du projet.

540

M. BILL CLENNETT :

Dans le contexte du BAPE, non.

LE PRÉSIDENT :

545

Mais en fait, je crois que l'entente originale est antérieure même à la création du BAPE, si je me souviens bien, 73, 72? Donc, le BAPE a été créé en 78.

M. BILL CLENNETT :

550

Oui, sauf que dans l'entente, il est prévu très clairement qu'elle sera renouvelée d'année en année jusqu'à tant qu'elle vienne à expiration. Et puisque, de l'aveu même de l'initiateur du projet, ce projet ici s'inscrit à l'intérieur de cette entente, je ne peux que présumer qu'elle est encore en vigueur.

555

LE PRÉSIDENT :

C'est ce que l'on comprend aussi. Très bien. Alors, vous avez une autre question?

560

M. BILL CLENNETT :

565

Oui. C'est concernant la question sur la pollution atmosphérique ou la qualité de l'air. J'ai compris ce qui a été dit dans le retour, mais j'avais une deuxième question qui portait sur les gaz à effet de serre. Et moi, ma lecture du document en question ne m'a pas permis de voir qu'il y a eu une analyse spécifiquement sur l'impact de ce projet-là concernant les gaz à effet de serre.

570 Et ce que j'ai mentionné hier, c'est qu'il y a une volonté du gouvernement du Québec de réduire de 20 % d'ici l'an 2020, les gaz à effet de serre au Québec et que 40 % de ces gaz proviennent de la circulation automobile. J'ai présumé que ça sera une chose qu'il faudrait certainement statuer dans le cadre de cette étude d'impact. Et peut-être que c'est là, mais moi, je ne l'ai vraiment pas lu dans la section dont il était question.

LE PRÉSIDENT :

575 Monsieur Roberge, tout à l'heure, nous a mentionné les paramètres qui ont été évalués. Donc, les GES ne semblent pas intervenir dans les calculs pour le projet actuel. Bien entendu, ça peut faire partie de propositions que vous pouvez faire dans un mémoire, en disant : on devrait tenir compte des gaz à effet de serre dans le cadre spécifique du projet.

580 Bien entendu, comment ça s'arrime avec le plan gouvernemental de réduction globale des émissions de GES au Québec, on pourrait aller du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, qui pourrait nous expliquer comment le gouvernement entend, dans le plan actuel, réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle du Québec. Donc, on pourrait voir comment ça s'arrime avec le projet actuel.

585 Là, j'irais du côté du ministère.

M. HUBERT GAGNÉ :

590 Donc, si on parle juste pour le projet Pink, on pourrait demander, lors de l'étape de l'analyse environnementale, peut-être au Bureau des changements climatiques de jeter un œil sur l'étude d'impact et de nous faire un avis. Donc, lors de l'étape d'acceptabilité environnementale.

Pour ce qui est de plus général, je pourrais aller consulter les spécialistes et vous revenir avec une réponse le plus tôt possible.

595 **LE PRÉSIDENT :**

600 Parce qu'on sait, on connaît les engagements globaux. On sait qu'il y a eu certaines annonces pour favoriser le développement, par exemple, de voitures hybrides, des choses comme ça, mais plus précisément quel est le plan pour le domaine transport, notamment le transport automobile, là, si vous pouviez nous trouver de l'information à ce sujet-là. Quel est l'état du plan spécifiquement au transport routier ou le déplacement des personnes.

M. HUBERT GAGNÉ :

605 C'est ça. Oui, je pourrais aller consulter certains spécialistes là-dessus et vous revenir avec un avis assez détaillé.

LE PRÉSIDENT :

610 C'est ça. Alors, c'est possible que ça puisse prendre plus quelques heures, on vous demande, si c'est possible, si on pouvait avoir la réponse en dedans de 48 heures, d'ici vendredi, puis à ce moment-là on pourra la déposer. Donc, ce serait une information écrite, à savoir comment le gouvernement prévoit arrimer le transport automobile avec les engagements pour 2020.

M. HUBERT GAGNÉ :

620 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur Clennett?

M. BILL CLENNETT :

625 Toujours par rapport à de l'information qui pourrait être utile, peut-être c'est sur le site BAPE, je ne l'ai pas vu, mais il a été question d'une étude d'opportunité qui a été réalisée par le Groupe CIMA pour le MTQ en 2004. On a fait des références à cette étude-là, mais je ne l'ai pas vue sur le site du BAPE et j'ai pensé que ça peut être utile, si c'était disponible.

LE PRÉSIDENT :

635 Juste une seconde, nous avons un questionnaire à ce sujet-là aussi. Je vais laisser aller mon collègue.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

640 En fait, l'étude d'opportunité de 2004, ce qu'on retrouve, les documents, les figures de l'étude d'impact sont extraits de cette étude-là? C'est ça qu'on comprend?

M. CAROL HÉBERT :

Oui et elle est en annexe du...

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

L'étude au complet ou juste... parce que dans le fond, nous, ce qu'on a comme document, on n'a pas l'étude d'opportunité comme telle. On a seulement les figures qui ont été extraites, pas la justification. À moins qu'on n'ait pas les annexes.

650 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, on parle d'une étude de 2004. Donc, faite par CIMA et déposée au ministère des Transports. Le nom de l'étude serait : *Étude d'opportunité, élargissement de deux à quatre voies du chemin Pink, secteur de la Montagne Nord à des Grives*. C'est de ça qu'on parle?

655 **M. BILL CLENNETT :**

C'est bien ça, oui.

660 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, y a-t-il moyen d'avoir l'étude? Si vous ne l'avez pas, on peut aller du côté du ministère des Transports, voir. Normalement, c'est eux qui devraient l'avoir en main, étant donné qu'elle leur a été adressée.

665 **M. CAROL HÉBERT :**

On en a une copie.

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

Quelle annexe?

675 **LE PRÉSIDENT :**

Vous avez une copie quelque part?

680 **M. CAROL HÉBERT :**

Oui.

685 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, normalement, on pourra avoir le dépôt de la fameuse étude.

M. BILL CLENNETT :

690 Toujours en rapport à l'information qui pourrait être utile, il y a certaines choses qui ont été
mentionnées et je ne suis pas sûr que j'ai tout compris. Parce que la Ville a annoncé qu'elle avait
fourni de l'information supplémentaire, et peut-être c'est déjà réglé, peut-être ça ne l'est pas, ça fait
que je vais poser des questions et je vais avoir des clarifications.

695 Dans le territoire concerné, c'est-à-dire autour du projet et peut-être plus à l'ouest qui
pourrait être développé à la suite du développement, de l'élargissement du chemin Pink, il doit y
avoir des projections du développement. Je sais qu'il a été question du développement qu'on a eu
au cours de la dernière période, mais il y a eu des projections, certainement. Et probablement
aussi, à partir de ces projections, d'autres projections sur la circulation qui vont en découler. Et
potentiellement, des projections de l'impact de cette circulation sur, notamment, les ponts qui vont
aller vers Ottawa.

700 Moi, j'ai regardé à travers les informations qui étaient contenues, j'ai vu certaines
informations, mais ce n'était pas clair que toute cette information était présente et ni la
méthodologie à partir de laquelle on est arrivé à ces chiffres-là. Parfois on a fait référence à des
augmentations, mais il me semble qu'il est important d'être précis dans des prévisions et comment
705 on arrive à ces prévisions, donc, au niveau de la croissance de la population, la circulation
automobile et l'impact sur les ponts.

LE PRÉSIDENT :

710 Alors, on va aller du côté du promoteur. Donc, ce que je comprends, c'est un peu plus une
zone élargie, une zone d'étude élargie, donc toujours dans le secteur ouest d'Aylmer, si je
comprends bien, à savoir comment ce développement-là, à plus long terme, se répercuterait sur
les patrons de circulation du côté ouest de la ville de Gatineau? C'est dans ce sens-là que vous
posez votre question?

M. BILL CLENNETT :

715 Bien, c'est-à-dire la circulation qu'il va y avoir sur le chemin élargi, mais cette circulation va
aussi aboutir, une partie du moins...

LE PRÉSIDENT :

720 En aval.

725 **M. BILL CLENNETT :**

Et là, il y a des conséquences et peut-être que ça a été évalué, je n'en sais rien.

730 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. On va poser la question à monsieur Hébert. Donc, le chemin Pink va aller se raccorder sur Saint-Raymond – en passant, dans l'étude d'impact on parle qu'actuellement il y aurait une congestion le matin à l'intersection de Pink - Saint-Raymond, si je me souviens bien, niveau F. Ce matin, on a vu que pour le virage à droite, est-ce que c'est là que se passe la congestion ou si c'est aux feux de circulation? On va commencer par là, puis on va descendre.

735 **M. CAROL HÉBERT :**

À Saint-Raymond, c'est Pink et Saint-Raymond.

740 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

745 **M. CAROL HÉBERT :**

C'est l'intersection, c'est principalement le virage à gauche pour aller sur Saint-Raymond.

750 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est aux feux de circulation que ça congestionne?

755 **M. CAROL HÉBERT :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

760 Donc, et non le virage à droite. Le virage à gauche, donc, ne nous amène pas vers le centre-ville?

M. CAROL HÉBERT :

765 Pas directement. Il amène vers le secteur Hull, qui dessert l'école secondaire, le cégep, les hôpitaux, les centres de services sociaux. Si on va plus loin, à Saint-Joseph, en prenant Saint-

770 Joseph, il y a moyen d'aller vers le quartier industriel du secteur Hull. Par la suite, il y a le
raccordement à l'autoroute 5 qui peut amener vers les centres-villes de Gatineau et d'Ottawa et si
on traverse l'autoroute, il y a aussi l'accès au quartier industriel de Gatineau, puis le Casino, et
ainsi de suite, un peu comme le démontre le document qui a été déposé hier, qui montre que les
gens qui passent sur Pink, c'est un arbre avec plusieurs branches, et les gens vont autant vers le
nord, vers le secteur Hull. Il y en a qui peuvent aller vers le sud, secteur Hull, et il y en a une partie
qui vont à Ottawa, centre-ville de Gatineau, ainsi de suite.

775 Donc, les gens vont un peu partout.

LE PRÉSIDENT :

780 C'est la situation actuelle. Il semble y avoir une convergence près du parc industriel? C'est
devant le parc industriel qu'il y a le plus de trafic, selon ces graphiques-là?

M. CAROL HÉBERT :

Oui, c'est ça, à St-Joseph.

785 **LE PRÉSIDENT :**

Mais avec le développement résidentiel qui se ferait principalement au sud du chemin Pink,
les zones encore à développer, alors ces gens-là vont fréquenter, à ce moment-là, quel secteur
d'après vos projections? Est-ce qu'ils vont se diriger vers les ponts?

790 **M. CAROL HÉBERT :**

795 Bien, c'est ça. On a la simulation 2031, donc qui considère le Plateau à terme, et on voit que
l'arbre se répartit sensiblement de la même façon. Les gens qui sont là ont des destinations un peu
partout. Ils vont au cégep et, bon, ils travaillent à l'hôpital, ils travaillent aussi dans les centres-villes
de Gatineau et Ottawa. Puis on a aussi déposé ceux qui vont se déplacer en transport en commun.

LE PRÉSIDENT :

800 Et selon les prévisions de ça, ce qu'on peut extraire, est-ce qu'on peut connaître environ
ceux qui pourraient se diriger vers soit le centre-ville de Gatineau, soit vers Ottawa à partir de cette
évaluation-là?

M. CAROL HÉBERT :

805

Des nouveaux déplacements, on ne l'a pas dans l'évaluation, mais on voit où les gens se déplacent.

LE PRÉSIDENT :

810

Dans ce cas-ci, la proportion semble relativement faible?

M. CAROL HÉBERT :

815

Je dirais 20 % vers le centre-ville... bien, vers les ponts.

LE PRÉSIDENT :

820

Et ils ne vont pas nécessairement les traverser. Donc, ce serait 20 % dans le centre-ville de Gatineau et Ottawa, d'après vous. D'après l'évaluation.

M. CAROL HÉBERT :

825

Au total des quatre ponts qui traversent les deux centres-villes, à peu près 20 %, là, si on additionne...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

830

Monsieur Hébert, juste pour bien comprendre. Dans les réponses aux questions de l'étude d'impact, on avait des cartes de TRANS qui étaient faites pour 2005. Donc, ça, c'est l'enquête origine-destination 2005.

835

J'essaie de voir, par rapport à ce que vous nous avez fourni, ce qui était dans cette étude-là, est-ce que c'est la même chose ou si c'est différent? Vous avez fait des adaptations? Juste pour qu'on se retrouve?

M. CAROL HÉBERT :

840

Dans la réponse... je vais juste vérifier pour vous donner la...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Bien, c'est la deuxième série de questions, si je ne me trompe.

845

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'est ça. Monsieur Clennett, les documents, on n'a pas eu le temps de les regarder en détail, ce qui a été annoncé hier soir, où on voit des patrons de circulation. Alors, ça aussi, vous pourrez les regarder. Il y a aussi des documents qui avaient été remis à la suite des questions des ministères, qui sont dans les PR5, 5.2.1 celui-là. Donc, je ne sais pas si vous avez pu aussi prendre... ces documents-là ont été déposés par après, mais normalement ils étaient disponibles pour la période d'information.

850

Monsieur Hébert?

855

M. CAROL HÉBERT :

Oui. Ce n'est pas exactement la même chose. Ici, on a fait une itération sélective. On a pris Pink, on a pris le tronçon de Pink, et les gens viennent de quel endroit et vont où. Tandis que l'autre, c'est la simulation des débits qui inclut les gens de partout.

860

Donc, sur l'autoroute 5, ici, on voit que le trait est petit. C'est parce que les gens de Pink qui vont sur l'autoroute 5, vous voyez la proportion, tandis que dans ce qui avait été déposé, bien on voit tout le monde qui passe sur l'autoroute 5, donc tous les gens de Chelsea et du nord et des entrées, là, de Mont-Bleu, et ainsi de suite.

865

Donc, ce n'est pas exactement la même chose. C'est le même logiciel, mais on a été plus spécifiquement dans ce qui a été déposé.

870

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Parce que je sais que dans cette étude-là, on avait les cartes pour 2031.

M. CAROL HÉBERT :

875

Oui, c'est ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Aussi.

880

M. CAROL HÉBERT :

Oui.

885

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ce qui n'est pas le cas actuel. On a juste la situation...

890 **M. CAROL HÉBERT :**

Vous avez 2031 AM qui a été déposé hier. C'est celle-ci.

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

Ah O.K. Donc, on a ça aussi.

M. CAROL HÉBERT :

900 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Oui, Monsieur Clennett?

905 **M. BILL CLENNETT :**

Oui. Je pense que madame DesRoches a quelque chose de très annexe à...

910 **Mme NICOLE DESROCHES :**

Si vous me permettez?

LE PRÉSIDENT :

915 Oui, allez-y.

Mme NICOLE DESROCHES :

920 Bon. Là, on parle beaucoup de Pink, mais on sait que des Grives va être ouvert sur des Allumettières. Est-ce que ça, ça a été dans la simulation? Est-ce que ça, ça fait partie du document d'hier, ça?

925 On sait que les gens, quand ça bouche à une place, ils s'en vont à une autre place. Est-ce que ça, ça va changer le débit sur Pink quand on sait qu'il y a des gens qui vont prendre des Grives et des Allumettières?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Hébert?

930

M. CAROL HÉBERT :

Les simulations 2031 tiennent compte du raccordement des Grives avec des Allumettières-Plateau, tiennent compte du boulevard du Plateau... bien, de tout le réseau routier prévu dans le secteur du Plateau complété.

935

Mme NICOLE DESROCHES :

Mais on n'a rien de simulation plus rapprochée? Parce que là, on sait que des Grives ça se fait, là, en ce moment. Il n'y a rien de plus rapproché que 2031?

940

M. CAROL HÉBERT :

La seule chose qui pourrait être faite c'est basé sur les débits de 2005, sur l'enquête O-D de 2005.

945

Mme NICOLE DESROCHES :

Puis des Grives c'était prévu à quel moment de l'ouvrir? Ça s'est fait quand? Je n'ai pas les dates en tête.

950

M. CAROL HÉBERT :

Je ne suis pas certain, mais je pense que c'est 2008 que la décision du Conseil a été prise. 2008 ou 2009.

955

Mme NICOLE DESROCHES :

Est-ce que les chiffres concordent? C'est la question qu'on peut se poser, là. Parce que la décision a été prise...

960

J'avais une question sur d'autres documents. La Ville a fait un relevé de ses gaz à effet de serre et ils sont en train de faire un plan d'action sur les gaz à effet de serre. Je ne sais pas si vous avez ce document-là?

965

Il y a un autre document. Je ne sais pas s'il a été déposé, je pense qu'il a été déposé au Conseil, c'est sur le financement à la Ville de Gatineau. Donc, pour toutes les infrastructures et

970 autres dans lesquelles la Ville investit. Alors, il y a un document sur le financement des infrastructures à la Ville de Gatineau. Ça fait que je ne sais pas si vous avez ces documents-là, s'ils ont été déposés? Mais ça, c'est deux documents récents, là.

LE PRÉSIDENT :

975 On peut aller du côté de monsieur Hébert.

M. CAROL HÉBERT :

Ils n'ont pas été déposés, mais ils sont sur le site Web, là. On peut les déposer.

980 **LE PRÉSIDENT :**

985 Ils sont sur le site Web. C'est pour ça, il y a différentes... Ça ne veut pas dire que parce que la commission, disons, ne dépose pas un document qu'elle ne peut pas l'utiliser. Ce qu'on veut essayer d'éviter c'est de la gestion de documents. S'ils sont très accessibles sur le site Internet de la Ville, la commission va le regarder. Si on voit qu'ils ne sont pas très accessibles, là, à ce moment-là, on pourra s'entendre pour soit mettre un hyperlien sur le site de la commission, mais on en prend note.

990 **Mme NICOLE DESROCHES :**

Ce n'est pas l'accessibilité, c'est est-ce que vous êtes conscient que ça existe, le document, en fait.

995 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Très bien. Alors, vous avez porté ça à notre attention, on va les regarder puis on va voir. Si c'est pertinent de les déposer, mais ça ne veut pas dire qu'on ne s'en servira pas, même si on ne les dépose pas.

1000 Mais je vous remercie de porter ça à notre attention. On pourra voir qu'est-ce que la Ville prévoit faire au niveau des GES et comment elle entend financer ses infrastructures. C'est ça?

1005 **Mme NICOLE DESROCHES :**

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce que les deux documents sont en lien un peu?

1010

Mme NICOLE DESROCHES :

Est-ce qu'on fait des liens? Ça, c'est une bien grande question, philosophique. Je ne sais pas.

1015

LE PRÉSIDENT :

Parce que pour le financement, j'imagine...

1020

Mme NICOLE DES ROCHES :

Je ne le sais pas. Bien, c'est-à-dire que la comparaison... en Ontario, ça fait des années que le gouvernement exige que les municipalités aient un fonds, tandis qu'au Québec on n'en a pas. Et il y a des consultants qui ont fait une évaluation, alors je ne sais pas si c'est exactement le même document. Parce qu'il y a un comité sur les finances qui a regardé le financement des infrastructures, mais il y a aussi un rapport de consultant. Je pense que c'est vraiment deux choses différentes. Mais ça s'est tout fait depuis janvier 2011, ces rapports-là, je pense, qu'ils ont été déposés.

1025

Alors, c'est des données très fraîches et puis je pense que c'est clair que si les liens n'ont pas été faits, bien, il y a des gens comme nous qui pourront les faire, mais il y a des liens... je ne sais pas si les liens ont été faits.

1030

LE PRÉSIDENT :

En tout cas, nous allons jeter un coup d'œil auxdits document. Monsieur Dériger?

1035

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'aimerais qu'on revienne sur le carrefour Saint-Raymond. En fait, en 2003, dans l'étude d'opportunité, il avait été relevé, bon, comme on discutait tantôt, la congestion donc à Saint-Raymond, virage à gauche. Donc, on parlait d'un niveau F, un niveau de service de F. Et ailleurs sur le tronçon entre des Grives jusqu'à Saint-Raymond, essentiellement il y a des niveaux très bons. Donc, des niveaux de A et B.

1040

Vous nous avez fourni hier des nouvelles données, 2010-2009, ni plus ni moins, des comptages. Dans ce cas-ci, là, on s'aperçoit qu'il y a, bon, une augmentation des débits. Vous

1045

avez aussi fait des calculs, les rapports coefficient de capacité. Donc, on est tout près, on voit qu'on est autour de 0,9, 0,8, 0,7. Donc, on s'approche ou sinon on est rendu à saturation, comme vous avez dit hier dans votre présentation. Par contre, on n'a pas les niveaux de service qui sont associés à ça, mais on sous-entend que ça a une influence évidemment sur les niveaux de service des intersections.

Par contre, si on augmente cette capacité-là, ce qu'on peut voir ici, ce qui est un peu la raison d'être de votre projet, qu'est-ce que ça va faire au niveau de Saint-Raymond? Est-ce qu'il va y avoir quand même congestion? Est-ce qu'il y a des intentions d'aménagement, de réaménagement du carrefour éventuellement?

M. CAROL HÉBERT :

Parfait. Dans l'étude de 2003 pour l'intersection Pink et Saint-Raymond, ce qu'il faut comprendre c'est que – est-ce qu'on peut remettre la carte du secteur? – c'est que le boulevard des Allumettières n'était pas construit à partir de Saint-Raymond en s'en allant vers le centre-ville. Donc, les gens devaient sortir à Saint-Raymond et soit prendre Saint-Raymond jusqu'à l'autoroute ou aller sur Alexandre-Taché.

Donc, ce tronçon-là n'était pas construit. Donc, les gens qui prenaient des Allumettières avaient soit cette option-là ou cette option-là. Donc, il y avait deux options pour traverser le parc, maintenant, il y en a trois. Donc, ça a libéré beaucoup de capacité à l'intersection ici.

Donc, actuellement, on n'a pas le même niveau de congestion qu'on avait dans l'étude de 2003. On a une réserve de capacité. Ce que l'étude disait c'est qu'en ouvrant des Allumettières, il y aurait 40 % de moins de véhicules sur Saint-Raymond, environ 40 % de moins sur Taché. C'est à peu près ce qui s'est produit. Donc, c'est une réserve de capacité qui est disponible, qui se remplit au fur et à mesure. Donc, il y a une réserve de capacité ici et donc l'élargissement, en amenant plus de véhicules, il y a encore une capacité pour accepter.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie. Monsieur Clennett ou madame DesRoches?

Mme NICOLE DESROCHES :

Oui. C'est parce que moi j'ai un rendez-vous de cinq minutes au MDDEP, mais il faut que je me rende. Moi, c'était plus en rapport avec le transport en commun. Parce qu'évidemment, j'ai posé un peu la question, hier, en rapport avec les plans, mais vraiment, je trouve ça tellement contradictoire de faire un chemin puis de financer le transport en commun.

1090

Pour ce secteur-là, au niveau des études qui sont faites par la STO, quel serait l'impact d'élargir Pink sur votre desserte? Parce que même si vous ajoutez de la desserte, est-ce que d'ouvrir une autre rue à quatre voies, est-ce que c'est quelque chose que vous étudiez à savoir quel est l'impact sur votre desserte?

1095

Excusez, c'est à vous que je pose la question, mais à la STO. Quel est l'impact sur leur desserte? Est-ce que c'est quelque chose qu'ils étudient en même temps qu'ils étudient quel corridor ils sont en train d'étudier?

LE PRÉSIDENT :

1100

Oui. Monsieur Dufour?

M. CARMEL DUFOUR :

1105

Oui. Effectivement, dans le cadre de l'étude du transport rapide dans la partie ouest, un des corridors qui est à l'étude, c'est Pink, de même que le corridor de Lucerne, chemin d'Aylmer et aussi les Allumettières.

1110

Maintenant, depuis que le Plateau est là en 86-87, la STO a toujours mis du service au fur et à mesure du développement du Plateau. Le service débute principalement pour les gens du Plateau dans le Plateau. Et on n'a pas de ligne en tant que telle qui utilise Pink, de Vanier jusqu'à Saint-Raymond. C'est des lignes d'autobus qui prennent les passagers dans le Plateau, qui passent par le boulevard des Allumettières pour apporter les gens au centre-ville de Hull et d'Ottawa.

1115

Mme NICOLE DESROCHES :

Mais ce n'était pas tout à fait ça le sens de ma question.

LE PRÉSIDENT :

1120

Mais c'est ça. Ce que je comprends, bon, il y a une étude qui est en cours pour établir des liens de transport en commun.

Mme NICOLE DESROCHES :

1125

Un corridor rapide.

LE PRÉSIDENT :

1130 Plus rapide et plus direct ou soit des voies en propre et éventuellement peut-être un tramway, mais c'est des hypothèses. Par contre, Monsieur Dufour, on parle que la phase 2 se réaliserait, donc, en 2025. Mais votre étude d'opportunité c'est pour implanter sur quel horizon, de nouvelles liaisons de transport en commun?

1135 **M. CARMEL DUFOUR :**

Sur 2031, environ. Il se peut que ça soit aussi en 2025, mais ça regarde effectivement le même horizon que la phase 2, si on veut.

1140 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, les deux études s'arriment au niveau temporel.

Mme NICOLE DESROCHES :

1145 Mais ma question était... oui, mais est-ce qu'on regarde vraiment l'impact d'un nouveau chemin sur la desserte, tu sais, parce que les gens sont soit dans leur auto ou dans le transport en commun, puis en quelque part, c'est la même clientèle qu'on recherche. Alors, de créer des nouveaux chemins, est-ce qu'on regarde l'impact... parce que là, vous regardez les clientèles que vous pouvez aller chercher, mais un nouveau chemin est créé, quel impact ça a sur les chiffres de desserte de la STO?

LE PRÉSIDENT :

1155 C'est quoi la compétition? Est-ce que votre étude tient compte de la compétition automobile, transport en commun en lien avec les nouveaux liens routiers?

M. CARMEL DUFOUR :

1160 Oui, on a toujours une part modale qu'on veut aller chercher, qu'on veut essayer de grossir et on regarde, par exemple, comment se développe le Plateau, quels sont les meilleurs services, où se déplacent les gens, dans quel vecteur, et à ce moment-là, on met le service en conséquence.

1165 **LE PRÉSIDENT :**

Mais la question est un petit peu plus pointue. C'est-à-dire que le fait, par exemple, de décider de ne pas développer Pink, par exemple, ou de l'élargir, ça peut avoir un impact sur

1170 l'affluence sur le transport en commun, le fait de développer à deux voies; à ce moment-là, la
question de madame DesRoches est si la personne à plus de choix vers l'automobile, elle risque
de moins prendre le transport en commun.

1175 Donc, est-ce que vous examinez, vous faites des études de sensibilité à l'intérieur de l'étude
que vous faites actuellement dans le secteur ouest de la ville, est-ce que ça englobe ce genre de
scénario? Vous faites des hypothèses de nouveaux liens routiers? Quelle influence que ça a sur le
développement futur du transport en commun?

Est-ce que vous tenez compte de ces facteurs-là dans l'étude en cours?

1180 **M. CARMEL DUFOUR :**

1185 O.K. Dans l'étude en cours, on regarde par exemple la technologie et quel est le meilleur
corridor. Au niveau de l'impact proprement dit sur l'achalandage, ça fait partie d'une autre phase de
l'étude qui va avoir lieu ultérieurement, une fois que le corridor va avoir été choisi et que la
technologie en question aussi va être arrêtée.

1190 Là, à ce moment-là, il va y avoir des études au niveau économique et financier et aussi, là,
on va regarder au niveau achalandage, quels services on va pouvoir mettre en place pour
alimenter le réseau de transport en commun rapide.

1190 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

1195 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1200 Juste pour revenir, Monsieur Dufour. La situation actuelle, parce qu'on parle de 2031, mais
actuellement, quand on regarde votre carte, votre réseau, on a, en fait en heures régulières, on a
comme deux circuits, si je ne me trompe pas, la 49 et la 39

M. CARMEL DUFOUR :

Oui.

1205 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que c'est un service qui... est-ce qu'il y a une bonne fréquence? Est-ce que c'est aux
heures? Est-ce que c'est aux 15 minutes?

1210

M. CARMEL DUFOUR :

C'est aux demi-heures, environ, pour la 39 qui va vers le centre-ville de Hull, puis tu as la 39 qui revient aussi en sens inverse. C'est à peu près aux demi-heures pour la 39.

1215

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En tout temps ou en heures de pointe?

1220

M. CARMEL DUFOUR :

En heures de pointe, c'est aux demi-heures et la 49 aussi, si... juste un petit instant, je vais pouvoir vous dire ça. La 49, c'est aux demi-heures aussi, oui.

1225

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, aux demi-heures en tout temps?

1230

M. CARMEL DUFOUR :

En tout temps, oui. La 49 c'est de 7 h le matin jusqu'à, on peut dire, jusqu'à 19 h c'est aux demi-heures et il y a quelques voyages jusqu'à 22 h qui sont aux heures.

1235

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis il y a aussi des circuits qu'on voit qui sont plus ponctuels à l'intérieur des rues, 25, 28, qui sont des circuits plus en heures de pointe?

1240

M. CARMEL DUFOUR :

C'est ça. C'est des circuits pour apporter les gens du Plateau au centre-ville de Hull et Ottawa et c'est des circuits qui débutent sur le Plateau comme tel.

1245

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Là, si je comprends bien, dans votre étude, vous faites aussi cet examen-là, c'est-à-dire que vous examinez est-ce qu'il y aurait besoin d'un corridor, d'une voie réservée ou augmenter les services? Donc, ça fait partie de toute l'analyse que vous faites?

1250

M. CARMEL DUFOUR :

1255

Dans l'étude, qu'est-ce qui se passe, c'est qu'on est actuellement à regarder le corridor, soit Lucerne, le chemin d'Aylmer, les Allumettières puis Pink. Et, bon, on procède de différentes façons, dans la mesure où on a eu des consultations dans le Plateau, avec les gens du Plateau et à Aylmer pour leur présenter les corridors, pour avoir leur opinion.

1260

Et par la suite, il y a des études qui vont être faites selon une série de critères, comme les critères environnementaux, les critères financiers, la faisabilité technique et opérationnelle, et cetera. Et là où on a le meilleur potentiel d'augmentation de l'achalandage, pas seulement au niveau du Plateau, mais c'est aussi au niveau de tout l'ensemble de l'ouest, c'est-à-dire Aylmer. Là, à ce moment-là, c'est le corridor qu'on choisit en fonction des critères.

1265

Par exemple, si le corridor passe dans une zone environnementalement sensible, probablement que c'est trop dispendieux, donc on va en prendre un autre à la place. Il y a une série de critères qui sont analysés.

1270

Maintenant, suite à ça, on va s'arrêter sur un corridor et là, on va l'analyser en détail au niveau achalandage. Comment est-ce qu'on va organiser le service tant au Plateau qu'à Aylmer pour alimenter ce corridor-là, pour apporter les gens le plus efficacement que possible à destination.

1275

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais quand vous parlez de corridor, vous parlez d'un corridor, par exemple de service...

1280

M. CARMEL DUFOUR :

Comme le Rapibus.

1285

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pardon?

M. CARMEL DUFOUR :

Comme le Rapibus dans l'est.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1290 Bon. Mais moi, la question que je vous pose, c'est qu'au-delà de ça, est-ce que par exemple
le chemin Pink, est-ce qu'il y a une analyse qui est faite sur les besoins? Par exemple, supposons
qu'on parle d'une fréquence d'une demi-heure, est-ce que, bon, c'est possible d'examiner, s'il y a
une augmentation de demandes, de dire : bon, on va augmenter la fréquence à 20 minutes ou à
1295 15 minutes? Est-ce que ça fait partie aussi de votre examen? Les corridors, c'est une chose, mais
aussi les services actuels, s'il y a aussi des examens d'augmenter l'offre, si on veut, de ces...

M. CARMEL DUFOUR :

1300 À toutes les années, effectivement, on a des comptages qui sont faits. Il y a un examen qui
est fait du réseau et qui regarde le service en fonction de la demande. Par exemple, en se servant
de la même enquête O-D qu'on met à jour à toutes les années, on peut savoir quels sont les
déplacements qui se font du Plateau vers le centre-ville de Hull, vers Hull Nord, vers le parc
industriel, vers le centre-ville d'Ottawa. Et à partir de ça, on organise le service pour satisfaire le
1305 mieux possible à la demande. Mais c'est un exercice qui est courant, qui est fait sur une base
courante.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

1315 Je vous remercie. Monsieur Faubert, pour revenir encore sur les besoins, le développement
à plus long terme. Ce qu'on voit, c'est qu'à l'ouest du chemin Vanier actuellement, c'est
essentiellement zoné rural. Est-ce qu'à plus long terme, est-ce que la Ville a commencé à
examiner la possibilité de dézoner ces terrains-là pour permettre du résidentiel? Donc,
essentiellement, je comprends c'est des réseaux d'égouts pour densifier le territoire ou s'il n'y a
aucune approche encore pour modifier la vocation de ces terrains-là?

M. DANIEL FAUBERT :

1320 Présentement, il n'y a pas d'approche effectuée pour urbaniser ce territoire. Le schéma
d'aménagement et le Plan d'urbanisme qui sont en vigueur sont conçus de façon à ce que le
corridor Deschênes coïncide avec la limite du périmètre d'urbanisation.

1325 Alors, nous avons amorcé il y a peu de temps la refonte du schéma d'aménagement. Il est
probable qu'au cours des deux prochaines années où on prévoit la durée de réalisation de ce

schéma, que la question soit considérée, mais ça ne veut pas dire à ce moment-ci que la limite du périmètre sera repoussée.

1330

Donc, ce qui est connu et officiel c'est que le périmètre d'urbanisation s'arrête au corridor Deschênes. Le territoire agricole existe à l'ouest, donc, du corridor Deschênes. Il n'y a pas de développement possible à ce moment-ci autrement que sur des routes existantes à la date d'entrée en vigueur de l'actuel schéma. Donc, une route existante au 5 janvier 2000 est la seule le long de laquelle il peut y avoir des constructions. Et ces constructions-là doivent être sur des terrains de 15 000 mètres carrés.

1335

On ne peut donc considérer qu'il y a une urbanisation, selon la documentation officielle de la Ville, à l'ouest du corridor Deschênes.

1340

LE PRÉSIDENT :

Donc, actuellement, route existante, terrain de 15 000 mètres carrés. La question que je me posais c'est dans l'éventualité, par exemple, où le gouvernement autoriserait rapidement, par décret, le principe de la phase 2, ça voudrait dire, ça pourrait correspondre à la période de révision de votre schéma d'aménagement, est-ce que ça pourrait avoir à ce moment-là un impact structurant sur la volonté de la Ville de développer, de densifier le développement dans les territoires actuellement zonés ruraux?

1345

M. DANIEL FAUBERT :

1350

Pas nécessairement, parce que c'est un parmi d'autres critères. On regarde aussi la disponibilité des terrains vacants à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Et les études qui ont été faites récemment nous amènent à conclure qu'au cours des 20 prochaines années on a encore pour 30 000 unités de logements disponibles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, et ce, sur tout le territoire de la ville.

1355

Alors, il y a peut être, approximativement de 35 % à 40 % de cette quantité de logements-là qui irait du côté ouest, mais il faut donc garder à vue qu'on a encore, en milieu desservi ou potentiellement desservable à proximité de réseaux existants, une somme de terrains qui peuvent être facilement urbanisés.

1360

C'est ce que le Conseil municipal va devoir considérer dans le cadre du schéma d'aménagement, c'est l'opportunité d'étendre davantage son périmètre d'urbanisation, sachant la donnée où on peut ouvrir au développement des terrains qui sont déjà à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

1365

LE PRÉSIDENT :

1370 Très bien. Je vous remercie. En passant, concernant le chemin Pink, est-ce qu'il serait possible d'avoir le dépôt des extraits du schéma d'aménagement et du Plan d'urbanisme qui traitent de la vocation du chemin Pink?

M. DANIEL FAUBERT :

1375 Oui, effectivement. Bien, j'ai déjà, en version électronique, déposé toutes les cartes qui sont ici, qui sont celles du Plan d'urbanisme, du schéma d'aménagement, de l'utilisation du sol, hier soir, à votre collègue. Nous pouvons vous déposer aussi les textes, certains extraits. Je ne les ai pas préparés à ce moment-ci, mais je pourrais le faire et les transmettre à la commission.

1380
LE PRÉSIDENT :

 S'il vous plaît. Les extraits pertinents.

1385 **M. DANIEL FAUBERT :**

 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

1390 Je vous remercie. Oui, Monsieur Clennett?

M. BILL CLENNETT :

1395 J'ai d'autres questions, mais il y a peut être des personnes dans la salle qui en ont aussi, et je céderais ma place volontiers pour laisser d'autres personnes poser leur question.

LE PRÉSIDENT :

1400 On ne m'a pas apporté encore de nouvelles inscriptions. Donc, si quelqu'un veut poser des questions, alors ils sont les bienvenus, les gens, de s'inscrire à l'arrière auprès de madame Harvey, au registre, pour poser des questions.

1405 Alors, pour l'instant, je vais vous laisser la parole.

M. BILL CLENNETT :

1410 Je vous remercie. J'ai une question concernant la justification du projet. J'ai compris, hier, la
Ville est arrivée avec, je pense, six items, une énumération de justifications. Mais lorsque j'ai
regardé l'avis du projet, lorsque j'ai regardé l'étude d'impact et, particulièrement, il y avait une
annexe M ayant comme titre : *La justification de l'élargissement*. La logique, l'essence même, la
méthodologie étaient basées sur la capacité de la route existante d'accommoder les véhicules.

1415 Et je peux citer l'annexe M qui est, en effet, une lettre d'un ingénieur de planification et une
analyste en transport, une dénommée Nadine Paquette de CIMA, et ces spécialistes concluent
que l'élargissement du premier tronçon est justifié à partir des estimations de débit supérieur à 800
véhicules, et c'est cette méthodologie qu'on veut employer sur toute la ligne.

1420 Moi, la question que ça me soulève c'est, est-ce qu'en matière d'étude d'impact sur le plan
scientifique, c'est vraiment juste une question de l'offre et la demande? Et quand l'offre est là et
quand la demande est là, il faut répondre avec une route? Parce que si on embarque dans cette
logique-là, on va toujours avoir plus de routes. Mais peut-être c'est ça, la science infuse, moi, je
n'en sais rien, mais j'aimerais ça avoir une clarification là-dessus.

1425 **LE PRÉSIDENT :**

Ça ressemble un petit peu à de l'opinion, ce que vous émettez, que vous pouvez exprimer
dans un mémoire, mais néanmoins, on va poser la question à monsieur Hébert.

1430 **M. CAROL HÉBERT :**

Oui. Ce qu'il faut comprendre c'est que nos projections, comme je l'ai mentionné hier, ce
qu'on vise c'est de doubler notre part modale de transport en commun et des modes actifs, puis
malgré ça, dans le développement, il va y avoir un urgent besoin aussi pour les automobilistes.

1435 Malgré qu'on va faire tous les efforts possibles, en collaboration avec la STO, la CCN pour
augmenter la part modale des autobus, du transport en commun et actif, il va toujours y avoir une
nécessité de déplacement automobile.

1440 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1445 En fait, je pense que l'annexe M, je pense que ça vaut peut-être la peine qu'on la comprenne un peu. En fait, ce qu'on comprend, c'est qu'il y a une évaluation qui est faite à partir d'un 1 150 unités résidentielles auxquelles est appliqué un taux de génération par unité d'habitation. Donc, on parle d'un taux de 0.5, 0.6, dépendant des situations.

1450 On parle, dans l'étude d'impact, de 4 000 unités de logement. On parle également à un moment donné de 11 000 unités dont 35 % est affecté au chemin Pink. Je pense que ça vaut peut-être la peine de voir comment démêler tout ça, parce que les chiffres arrivent puis ils n'arrivent pas. En fait, on a 1 150 unités, on a des chiffres qui reviennent, 4 000, on a... Comment ça fonctionne exactement cette annexe-là? De quelle façon qu'on la comprend? Puis ensuite, on verra s'il y a des questions qui peuvent s'ajouter.

M. CAROL HÉBERT :

1460 Oui, c'est ça. À défaut d'autres méthodes, c'est la méthode qui avait été choisie dans l'étude que CIMA avait faite pour le ministère des Transports. La méthode qui avait été utilisée, c'est de prendre la génération existante dans le secteur, qui donnait pour X nombre de logements tel pourcentage de déplacements automobiles à l'heure de pointe, et c'était de voir combien de nouveaux logements, avec le même taux de génération, donneraient, amenés sur le chemin Pink, feraient que celui-ci arriverait à sa capacité pratique.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1470 Donc, dans le fond, c'était pour déterminer le moment où est-ce que l'élargissement serait requis avec 1 650 unités d'habitation qui seraient affectées sur le chemin Pink pour le secteur des Grives et de la Gravité, c'est ça?

M. CAROL HÉBERT :

1475 C'est ça. Suite à ça, si je peux me permettre, il y a eu deux autres façons de le confirmer. Il y a eu, suite à l'enquête origine-destination de 2005, on a pu faire des modélisations plus à jour et il y a eu aussi des comptages qui ont été faits au cours des années, qui démontrent que le besoin est là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1480 O.K.

LE PRÉSIDENT :

1485

Monsieur Clennett.

M. BILL CLENNETT :

1490

Une autre question sur le même sujet. Dans la question des variantes, selon la directive qui précise comment on doit faire pour présenter une étude d'impact, il y a la notion de variante et dans le cas du projet, ici, c'était plus des options que des variantes proprement dites.

1495

Et je me demandais, justement sur cette question de l'offre et la demande, s'il n'y aurait pas eu une autre variante pour essayer de changer la donne. J'ai compris ce que vous avez dit, qu'on a augmenté la part modale en prévision d'un souhait. Et j'ai compris, de la dernière intervention de la STO, que là aussi, on est un peu dans une logique de l'offre et la demande. Ça fait qu'on attend à ce que des gens viennent, mais on ne fait pas de choix structurant pour essayer d'inviter des gens ou de les inciter à venir. Et c'est là où, peut-être, il aurait pu y avoir une autre variante d'aménagement qui aurait donné d'autres résultats.

1500

Alors, la question c'est, est-ce que ça aurait été possible de présenter une variante telle que convenue dans la directive pour sortir de la logique de l'offre et la demande?

1505

LE PRÉSIDENT :

Ce qu'en j'en comprends, ça voudrait dire, Monsieur Hébert, donc, une variante qui va au-delà de doubler la part modale du transport en commun. Est-ce que ça a été considéré?

1510

M. CAROL HÉBERT :

Au-delà de doubler la part modale, non. Ce qu'il faut comprendre c'est que si on se rapporte à notre schéma d'aménagement, notre axe structurant pour le transport en commun est le boulevard des Allumettières. Dans les décrets, si je me souviens bien, il y avait eu un espace réservé pour justement avoir quelque chose du style du Rapibus, et c'est toujours dans cette optique-là, et c'est ce qu'on vise, que ce soit le boulevard des Allumettières, qui soit l'axe lourd de transport en commun.

1515

LE PRÉSIDENT :

1520

Et c'est avec ce moyen-là que vous anticipez de doubler la part modale, actuellement?

M. CAROL HÉBERT :

1525 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1530 Donc, il faudrait aller très au-delà, selon votre opinion, ce que j'en comprends, pour augmenter significativement la part modale au-delà de doubler.

M. CAROL HÉBERT :

1535 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1540 Vous comprenez, Monsieur Clennett? Donc, la réponse est assez claire. Vous pouvez nous faire des suggestions à la commission si vous estimez des choses.

M. BILL CLENNETT :

Non, non, je comprends.

1545 **LE PRÉSIDENT :**

1550 Je pense que la réponse est assez claire à ce sujet-là. Et je me souviens que, aussi, dans certaines questions, commentaires posés par les ministères, on avait un commentaire semblable qui avait été adressé – je crois que ça venait peut-être du MSSS qui parlait, donc : « Est-ce que la Ville a considéré où pourrait considérer d'autres choses? » On se souvient de ça. Mais on se comprend qu'à l'heure actuelle, ça peut relever de l'opinion et que vous pouvez nous faire des propositions pour un mémoire.

M. BILL CLENNETT :

1555 Il n'y a pas de problème. J'ai une autre question portant, justement, sur l'enquête de TRANS, je pense, d'origine-destination, selon laquelle on constate qu'il y a une diminution du taux d'occupation des véhicules depuis... mon Dieu! J'ai 2008, c'est avant ça. Et une détérioration aussi de la part modale du transport en commun. C'est la dernière étude, je pense c'est 2005, là, et on recule deux études en arrière, et j'ai été frappé par le fait qu'il y a moins de gens dans les voitures dans la région ici, et que, du moins entre les deux dernières études, l'apport des gens qui prennent le transport en commun a diminué.

1560

1565 Et là, je me demande si vous avez tenu compte de ces informations avec la décision d'ouvrir, d'élargir une route et d'offrir plus de places pour l'automobile? Parce que ça faisait partie de votre analyse.

LE PRÉSIDENT :

1570 Puis j'irais d'abord du côté de la Société de transport de l'Outaouais. Monsieur Dufour, est-ce qu'on a des données récentes sur ce phénomène-là ou si les données datent de 2005? Est-ce qu'il y a eu une évolution depuis 2005?

M. CARMEL DUFOUR :

1575 Je ne sais pas si les données de Monsieur Clennett visent toute la région de la Capitale nationale, incluent Ottawa et Gatineau?

M. BILL CLENNETT :

1580 Je pense que oui. Je pense que oui.

M. CARMEL DUFOUR :

1585 Oui? Parce qu'au niveau de la STO, depuis 96, notre achalandage a augmenté de façon faramineuse. On n'a même pas connu une année de baisse d'achalandage. Donc, on a un réseau qui est performant. Ce qui a aidé à l'augmentation de l'achalandage a été les mesures incitatives, a été la publicité, a été un paquet de facteurs comme ça, conjugués, qui ont fait en sorte que les gens sont venus au transport en commun.

1590 Aussi, bien entendu, on remarque qu'avec l'augmentation du coût de l'essence, aussi, que c'est un facteur très important qui joue sur l'augmentation de l'achalandage du transport en commun.

LE PRÉSIDENT :

1595 Très bien. Et j'imagine que la nouvelle étude, l'étude qui est en cours aussi vise à assurer que la tendance se maintiendrait sur l'importance des parts modales en transport en commun, donc, pour l'ouest de la Ville de Gatineau. C'est ce que j'en comprends. Ça vous va?

M. BILL CLENNETT :

1600 Oui. Moi, j'ai deux autres questions.

1605 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y. Après vos deux questions, nous allons faire une petite pause.

1610 **M. BILL CLENNETT :**

C'est très bien. Il y a dans les études d'impact, je me demandais s'il est question de tenir compte de d'autres changements qui sont en cours, d'autres études, comme il y a la situation actuelle, mais cette étude d'impact où ce projet s'insère dans un monde changeant et certaines des choses ont été mentionnées.

1615 Il y a la refonte du schéma d'aménagement, il y a l'étude de la STO dont on a fait référence. Il y a aussi une étude sur le stationnement qui est en cours, ça relève de la Municipalité, et il y a une étude sur des ponts. Et j'ai compris, dans la documentation, qu'on justifiait ce projet par le fait que ça a toujours fait partie de la planification depuis l'entente avec le fédéral qui a été un peu renouvelée.

1620 Mais maintenant, il y a un ensemble d'études qui sont en cours et je n'ai pas vu, dans l'étude d'impact, des références à ces études-là. Et je me demandais, un, est-ce que c'est opportun dans le cadre d'une étude d'impact de tenir compte de telles questions? Et si oui, est-ce qu'il y a une manière d'essayer, dans le cadre de cette étude, avant d'avancer plus loin, d'investir beaucoup d'argent et de définir quelque chose qui va donner une orientation, alors qu'il y a plein d'autres choses en cours, là?

1625 **LE PRÉSIDENT :**

1630 Ça fait encore partie du domaine des possibilités pour vous de faire des propositions à la commission en lien avec ces choses-là. Mais on va aussi aller du côté de monsieur Hébert, pour voir comment les études en cours s'insèrent avec les études sur le projet.

1635 **M. CAROL HÉBERT :**

Toutes les études en cours, lorsqu'on a des résultats qu'on peut utiliser, sont utilisées. Par exemple, l'étude sur les ponts – est-ce qu'on peut réactiver l'écran ici? Je voudrais juste montrer quelque chose.

1640 En ce moment, l'étude sur les ponts, ce qu'elle a décidé c'est que le pont serait à l'est. Donc, vous ne voyez pas, là, mais ça serait à peu près où c'est marqué Québec. Donc, on est vraiment loin de la zone d'étude. Au début, il y avait deux secteurs. Il y avait est et ouest. Ici, on est dans l'ouest, et c'est l'est qui l'a emporté sur le besoin d'un pont. Donc, l'impact, ici, serait vraiment très minime, sinon non perceptible.

1650 Pour les autres études, on fait... l'étude de stationnement, c'est notre service qui la fait, elle est en cours. L'étude Rapibus... non. Excusez-moi, je l'appelais Rapibus ouest, mais on les suit, toutes les études. Bon, celle que j'appelle la boucle technologique qui est en cours aussi, c'est l'intégration du transport en commun dans les deux cœurs de centres-villes. Donc, toutes ces études-là sont prises en compte.

LE PRÉSIDENT :

1655 Donc, ce que j'en comprends, c'est ça, je me souvenais qu'il y avait l'hypothèse d'un pont à l'est qui était étudiée. Ça, c'est dans le secteur de Cumberland-Masson, c'est ça?

M. CAROL HÉBERT :

1660 En ce moment, le corridor privilégié est la Montée Paiement, donc la Promenade de l'Aviation. Il y a deux autres corridors qui sont le boulevard Laurin et le boulevard de l'Aéroport du côté de Gatineau, encore plus à l'est.

LE PRÉSIDENT :

1665 Très bien. Alors, vous voyez, Monsieur Clennett, c'est des suggestions que vous pouvez faire à la commission. Bien entendu, là, on a une réponse que jusqu'à un certain point, on tient compte, dans l'évaluation des besoins, des faits nouveaux qui arrivent, mais ce qu'on peut constater c'est qu'il y a des faits nouveaux qui arrivent régulièrement.

1670 **M. BILL CLENNETT :**

1675 Oui. Dernière question. C'était de comprendre au niveau des méthodologies utilisées. Hier, il était question de vitesse qui était préconisée et dans le document on a, je pense, même fait référence d'un guide de détermination des limites de vitesse du ministère des Transports du Québec. Et ce que j'ai compris, et je voulais être certain de bien comprendre, c'est que puisqu'il y avait des dépassements de vitesse de l'ordre de 20 % de la limite permise, et étant donné la configuration de la route, que, en soi, ça justifiait de monter la vitesse de 50 à 70%. Et je voulais juste comprendre, du point de vue de l'aménagement du territoire, est-ce que c'est la seule chose possible ou est-ce qu'il y a eu d'autre chose possible?

1680 **LE PRÉSIDENT :**

1685 Ce que j'ai compris de l'explication de monsieur Hébert, hier – je crois que c'est vous qui avez donné ça – c'est que si l'assiette de la route est conçue pour 50 km, elle serait un peu différente que si elle est conçue pour 70 km. Est-ce que je comprends l'explication? Pouvez-vous résumer cela?

M. CAROL HÉBERT :

1690 Oui. Donc, effectivement, tout ce qui est l'assiette et les aménagements en bordure de route, ce n'est pas la même chose. Vous pouvez le voir dans le guide aussi. Il y a des très belles images qui montrent des exemples de routes qui sont conçues pour être à 70 et d'autres routes, d'autres rues qui sont faites pour être à 50. Par exemple, les maisons sont plus rapprochées dans les zones à 50, les rues sont plus étroites, il peut y avoir du stationnement, tout plein d'options.

1695 Je ne sais pas si le guide est sur le site du MTQ, mais il y a des très belles images et c'est très bien expliqué que c'est l'aménagement.

LE PRÉSIDENT :

1700 Je ne sais pas c'est quel guide, parce qu'on sait qu'il y a des guides techniques du MTQ qui ne sont pas disponibles... bien, ils sont disponibles moyennant paiement, il faut payer.

1705 Mais par contre, sur le chemin Pink, actuellement, on voit bien que, notamment dans la phase 2, à part quelques commerces et industries, il n'y aura pas vraiment de riverains résidentiels. Donc, ça voudrait dire que, néanmoins, c'est différent. Il n'y aurait pas de stationnement nécessaire en rive.

M. CAROL HÉBERT :

1710 C'est ça. C'est pour ça qu'on va tout faire ce qu'on peut pour que ça soit pratiqué par les automobilistes à 50 km/h et c'est pour ça qu'à l'arrière, on a montré terre-plein aménagé avec, si possible, des arbres, des arbres en bordure de la route, rapprochés de la route pour réduire le champ visuel, pas mettre d'accotement trop large. Donc, réduire les accotements, réduire la largeur des voies.

1715 Donc, tout ce qui peut réduire l'effet visuel que c'est un champ, donc une réduction pour inciter les gens à circuler.

M. BILL CLENNETT :

1720 Alors, j'ai mal compris. En fait, la volonté c'est de limiter la vitesse à 50 km/h dans la deuxième phase du projet, c'est ça?

LE PRÉSIDENT :

1725 Mais ce n'est pas confirmé, mais disons que pour l'instant, ce qu'on nous a expliqué hier, c'est que pour la phase 1 ça semblerait 50, pour la phase 2, le Conseil municipal, ce qu'on nous a

1730 expliqué hier, va considérer le 50 et le 70. Si jamais c'était 50 km/h qui était décidé pour la phase 2, l'aménagement serait différent que si c'est 70 km/h. C'est ce que je comprends de l'explication de monsieur Hébert.

M. BILL CLENNETT :

1735 O.K. Ce qui est légèrement différent de ce que j'ai lu dans l'étude d'impact où il y avait un parti pris pour le 70.

LE PRÉSIDENT :

1740 C'est ça, mais ce n'est pas confirmé que ça serait 50, mais effectivement, il semble y avoir une ouverture du Conseil municipal à examiner la question.

M. BILL CLENNETT :

1745 O.K.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça la différence par rapport à l'étude d'impact.

1750 **M. BILL CLENNETT :**

Merci beaucoup à tout le monde, vous êtes bien gentils.

LE PRÉSIDENT :

1755 C'est moi qui vous remercie. Alors, nous allons faire une petite pause de 15 minutes, peut-être 15 à 20 minutes. Donc, nous reprenons à 14 h 40.

1760 **PAUSE**

LE PRÉSIDENT :

1765 Alors, nous allons reprendre. La commission va poser quelques questions, entretemps si des personnes désirent poser des questions, alors simplement aller s'inscrire à l'arrière au registre et nous pourrons les inviter. Mais entretemps, nous avons quelques questions sur divers sujets. Je donne la parole à mon collègue, monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1770 En fait, c'est pour poursuivre un peu sur, tantôt, l'aspect de la vitesse, les questions du champ visuel.

1775 Dans l'étude d'impact, on parle d'effets d'alignement, d'encadrement, même de mur, jusqu'à certains points, par rapport, par exemple, au flux, aux lampadaires qui feraient un genre de mur. On y parle aussi qu'il y aurait possiblement un plan d'aménagement paysager qui serait en préparation ou en tout cas qui serait peut-être, donc, réalisé pour justement minimiser ces impacts-là.

1780 Où ça en est, ces éléments-là? Est-ce que c'est avancé? Est-ce qu'il y a des choses qui ont été commencées à ce sujet?

M. CAROL HÉBERT :

1785 Non. Pour le moment, il n'y a rien d'avancé, on attend le résultat de démarches, ici, mais toujours, l'optique, et comme les images à l'arrière le reprennent et la présentation, ce qu'on vise c'est comme le tronçon du boulevard des Allumettières dans la partie urbaine, donc entre la promenade du lac des Fées et Saint-Joseph où il y a les giratoires, où on voit les aménagements paysagers, les petits monticules, les murs antibruit, des choses comme ça. Donc, on voit que ça a été aménagé de façon, le plus possible, à ramener la vitesse pratiquée aux alentours de 50.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1790 O.K. Donc, en fait, c'est un peu similaire à ce qui est fait dans le reste de la ville pour les grands boulevards?

M. CAROL HÉBERT :

1795 C'est ça. C'est ce qu'on vise, là, le nouveau tronçon du boulevard des Allumettières.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1800 Par exemple, pour ce qui est des talus qui sont faits par les promoteurs, bon, vous avez des exigences pour qu'il y ait des talus, comme vous l'expliquiez hier, à X mètres du centre de l'axe routier, vous devez mettre des talus pour question de son, pour obtenir 55 dBA. Est-ce qu'il y a des exigences en termes d'aménagement qui sont proposées? Est-ce qu'il y a des hauteurs, des pentes, des plantations? Est-ce que la Ville impose des choses au niveau des promoteurs ou si c'est laissé à leur discrétion?

M. CAROL HÉBERT :

1810 C'est à leur discrétion. Par contre, pour les pentes, il doit y avoir la question des pentes sécuritaires, là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1815 O.K. Mais pour ce qui est de l'aménagement comme tel, il n'y a pas, par exemple, il n'y a pas des arbres, un type d'arbre quelconque? Est-ce que, par exemple dans un plan d'aménagement paysager comme il est proposé, est-ce que ça ferait partie d'un ensemble? Parce qu'actuellement on est comme dans l'emprise, mais on est aussi à l'extérieur, mais ça reste que c'est dans le
1820 même corridor visuel.

M. CAROL HÉBERT :

1825 Oui. Ça serait difficile parce que ça serait à l'extérieur de l'emprise. C'est maintenant des terrains privés. Par contre, le but, ce serait que les automobilistes ne voient même pas jusque-là. D'aménager les arbres en bordure de la rue. Ça va quand même être assez loin, je veux dire, on espère avoir une plantation d'arbres, il va y avoir la piste multifonctionnelle. Donc, je m'attends à ce qu'on ne voit pas jusque-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K.

LE PRÉSIDENT :

1835 Parce que ce matin, lorsque nous avons circulé, on peut voir certaines buttes qui ont été aménagées. Bon, actuellement, c'était juste, pour ne pas dire des mauvaises herbes pratiquement, qui étaient sur ces buttes-là. Donc, aucun aménagement. Ce que je comprends, aussi, c'est quand même l'axe routier, notamment la piste multifonctionnelle sera relativement près, en tout cas, du
1840 côté sud, dans la phase 2, de cette butte-là. Ça peut être difficile de cacher, surtout qu'une automobile circule relativement vite. Sur une piste multifonctionnelle, on a plus le temps de regarder à gauche et à droite.

1845 Néanmoins, est-ce que c'est envisageable de peut-être mettre des arbustes qui pourraient être sur le talus? Même si ça s'en vient dans une propriété privée, j'imagine qu'il y a moyen de prendre contact avec le propriétaire de la butte qui, j'imagine, ne verrait pas d'inconvénients à ce que des plantations d'arbustes se fassent là?

M. CAROL HÉBERT :

1850 Il y a certainement moyen de prendre contact, mais on ne peut pas garantir que tous les propriétaires vont vouloir. Ça serait, je pense, probablement préférable de les mettre juste en bas de la butte avec la hauteur qu'ils vont se développer. Ils vont pouvoir cacher la butte. J'imagine qu'il y a différent type d'arbres qui peuvent...

LE PRÉSIDENT :

1855 Qui peuvent être envisagés. Parce qu'on s'aperçoit dans la zone, dans le secteur, il n'y a pas tellement de boisé actuellement, il reste quelques petits boisés isolés. On a vu aussi qu'il y avait des commentaires qui portaient aussi sur la proximité du parc de la Gatineau, ne serait-ce que dans les requêtes, comment amalgamer ça? Par exemple, bon, il y a des ruisseaux qui coulent nord-sud, peu de végétation quand même le long de ces bandes-là, de ces ruisseaux-là.

1860 Est-ce qu'au-delà de ça, dans votre aménagement également, bon, il y a des bassins de rétention de prévus? Alors, est-ce qu'on prévoit mettre de la végétation autour des bassins de rétention? Sur le fond des bassins de rétention, est-ce qu'on veut intégrer de la végétation là-dedans? C'est quoi au juste votre concept d'aménagement à l'heure actuelle? Là, on peut voir un peu, mais fondamentalement... d'ailleurs, sur la figurem je crois qu'on voit un bassin de rétention en haut?

M. CAROL HÉBERT :

1865 Oui. On ne s'est pas penché, on n'était pas rendu à cette étape-là que je considérais plus détaillée, mais on est ouvert à...

LE PRÉSIDENT :

1870 À des suggestions.

M. CAROL HÉBERT :

1875 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1880 O.K. Pour l'intégration dans l'aménagement. Très bien.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1890 Vous, dans les questions des boisés, vous avez une définition de boisés, de protection. Je cherche, le terme m'échappe... intégration, oui. Comment vous définissez ces boisés-là?

M. DANIEL FAUBERT :

1895 Alors, c'est une mention qui existe au règlement de zonage de la Ville. On a trois catégories de boisés : les boisés de conservation, où c'est une protection intégrale; les boisés de protection intégration où on peut émettre des permis de construire dans ce type de boisé, mais de façon sélective, de façon à ne pas détruire tous les boisés, de sorte, donc, qu'on peut construire dans un boisé de protection intégration, mais il faut démontrer un effort de sauvegarde des boisés qui ne sont pas à l'endroit où on doit construire; et autres boisés, qui est une autre catégorie où le boisé est de moindre grande valeur, mais où l'attention doit être manifestée quant à la possibilité de le sauvegarder.

1900
1905 Donc, c'est dans ce sens-là que la protection intégration se définit : un boisé sur lequel on peut intervenir, mais sans le couper complètement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1910 Puis dans le cas que c'est protection intégration, est-ce que ça implique une forme de compensation? Est-ce que les promoteurs sont obligés de reboiser, de replanter des nouveaux arbres? Est-ce qu'il y a une condition dans ces secteurs-là?

M. DANIEL FAUBERT :

1915 Oui. Habituellement, on utilise, à la réglementation, lors de l'adoption des projets, la notion de plan d'implantation et d'intégration architecturale, un PIIA, qui est une procédure réglementaire prévue en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Et dans ce cas, l'intention est de favoriser l'avènement de critères de qualité ou la mise en place, plutôt, de critères de qualité, de façon à ce que le promoteur puisse compenser ou produire un projet qui nous permet d'atteindre un certain niveau qualitatif, tant au plan architectural, au plan de l'aménagement du terrain. Et si un boisé de protection intégration est en place, on tente de, en plus de préserver du boisé existant, d'améliorer la qualité paysagère du site, en demandant des plantations supplémentaires au-delà des normes minimales, ce qui fait l'objet couramment de nos discussions avec les promoteurs immobiliers pour ce type de zone.

1925

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, c'est plus un fonctionnement par objectif?

M. DANIEL FAUBERT :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Par exemple, ce n'est pas de compenser un pour un, mais c'est un objectif de dire : vous voulez augmenter la qualité de l'aménagement et...

M. DANIEL FAUBERT :

Oui. Objectif qualitatif, effectivement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

À ce moment-là que c'est fait, O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Pour aller dans un autre sujet connexe aux boisés. Pour les habitats, alors on a pu voir que certains milieux humides pouvaient être touchés par le projet, deux petits milieux humides, un plus grand, ici, à la limite du projet, mais si on se concentre... c'est ça, il y en a trois; trois zones de milieux humides.

Donc, on a vu qu'il y a eu des discussions dans les commentaires avec le ministère. Et la question que je me posais là-dedans, c'est un peu en lien, encore une fois, avec le peu d'espace boisé. Pour les programmes éventuels de compensation, qu'est-ce que vous envisagez à ce stade-ci comme possibilité? Par exemple, est-ce que vous regardez la possibilité de compenser par des couloirs verts qui peuvent comprendre les milieux humides entre certains des cours d'eau et le parc de la Gatineau? Ce serait quoi le type de compensation que vous envisagez à ce stade-ci?

M. JEAN ROBERGE :

Vous permettez, je vais répondre directement. Bon, la seule chose qu'on peut faire dans le contexte actuel, c'est d'y aller avec les règles de l'art du ministère de l'Environnement tel qu'on les connaît aujourd'hui. À savoir, si le futur va nous donner les mêmes instructions? Ça, on ne le devinera pas, mais si c'était aujourd'hui, donc, tous les milieux humides de moins de 0,5 hectare et qui ne sont pas connectés à un cours d'eau – en situation 1, donc selon les définitions du ministère – pourraient être remplis ou pourraient être traités sans considération – et encore, j'oublie un

1970 critère, où il ne se trouve aucune espèce rare, menacée ou vulnérable, donc peut être traité sans demande de compensation ou sans considération de protection.

Ça fait qu'on se retrouve ici avec le MH7 qui a cette superficie de 2 288 mètres carrés. Puis ensuite, il y aurait peut-être le MH4, aussi, de 1 933 mètres carrés. Donc, ces deux milieux-là pourraient être radiés essentiellement sans demande de compensation.

1975 Il y en a un autre ici, MH2, qui a une superficie de 5 247 mètres carrés qui, lui, donc, malgré ce qu'on appellera sa qualité anthropique parce qu'il résulte d'une accumulation d'eau par emprisonnement dû à des activités anthropiques, lui, il mesure tout de même plus de 5 000 mètres carrés. Donc, dans ce contexte-ci où on est dans les basses terres du Saint-Laurent, il se trouve en situation 2. À cet effet-là, donc une compensation est exigible de la part du ministère de l'Environnement.

1980 Plus vers l'ouest, on a un petit, ce qu'on appelle un bassin de rétention. On l'a quand même qualifié comme étant un milieu humide, parce que, bon, malgré qu'il est anthropique, on va le considérer en situation, lui aussi, situation 1. C'est juste une question de ne pas rentrer dans un débat d'experts à savoir c'est quoi qui est un milieu humide ou non, là.

1985 Plus ensuite, on a un cours d'eau sur lequel on retrouve des bandes riveraines élargies, puis là, on joue un peu dans ce qu'on appellera une zone grise dans la définition. Est-ce que c'est le lit du cours d'eau qui est élargi pour y inclure des plantes de milieu humide ou bien est-ce que c'est un milieu humide latéral? Là, non plus, on ne veut pas rentrer dans un débat d'experts, mais de toute manière, les zones humides là, on va les considérer comme des milieux sensibles, et une compensation donc qui est exigible. Parce qu'il est raccordé à un cours d'eau, il tombe en situation 3. Donc, une compensation est exigible du ministère.

1990 Puis ensuite, on a un cours d'eau sur lequel on retrouve des bandes riveraines élargies, puis là, on joue un peu dans ce qu'on appellera une zone grise dans la définition. Est-ce que c'est le lit du cours d'eau qui est élargi pour y inclure des plantes de milieu humide ou bien est-ce que c'est un milieu humide latéral? Là, non plus, on ne veut pas rentrer dans un débat d'experts, mais de toute manière, les zones humides là, on va les considérer comme des milieux sensibles, et une compensation donc qui est exigible. Parce qu'il est raccordé à un cours d'eau, il tombe en situation 3. Donc, une compensation est exigible du ministère.

1995 Même chose donc pour le MH12, c'est bien ça? MH12 dont la superficie est nettement plus élargie et où il y a des liens hydriques. Donc, aussi, on est en situation 3.

2000 Aujourd'hui, le ministère exigerait pour compensation, un milieu humide de surface équivalente, de qualité – quand on parle de qualité, on parle de nombre de strates, on parle de diversité, biodiversité, puis on parle aussi de fonctions écologiques. Ça fait que dans ce contexte-là, le ministère... les recettes du jour, en tout cas, c'est que le ministère va dire : bon, bien, trouve-moi un autre milieu humide qui a à peu près les mêmes fonctions et qui aurait à peu près les mêmes surfaces, puis donne-moi une fois ou deux fois, ou dépendant de la qualité écologique, des surfaces de milieu terrestre autour de ce milieu-là à protéger, pour qu'on augmente la capacité des fonctions écologiques du milieu dans son ensemble.

2005 Donc, créer des zones d'écotone peut-être plus diversifiées, créer aussi des milieux où la migration... créer des corridors migratoires serait une possibilité. Il y a des axes aussi.

2010 Puis est-ce que tout ça, ça va se mélanger tantôt dans un plan de gestion des cours d'eau et
milieux humides que la Ville va développer au fil des ans? C'est pour ça qu'on ne le sait pas pour
l'instant. Tout ce qu'on sait c'est que si c'était aujourd'hui sur la table, puis qu'on devait négocier ça
avec le ministère de l'Environnement, ça partirait dans le sens d'un milieu humide ou un milieu
2015 sensible à protéger, puis une compensation de minimum un pour un pour des terres qui serviraient,
donc, à améliorer la capacité de protection de ces milieux sensibles là.

LE PRÉSIDENT :

2020 Très bien. Je vous remercie. Du côté du MDDEP, Monsieur Gagné, qu'est-ce que vous
pouvez nous dire à ce moment-là sur l'état de la situation? Qu'est-ce que le ministère pourrait
exiger éventuellement comme compensation dans le cadre du projet?

M. HUBERT GAGNÉ :

2025 Bien, je pense, premièrement, que ce que monsieur Roberge a dit est tout à fait exact. Je
pourrais seulement peut-être dire de plus que pour les compensations, oui, ça peut être un milieu
terrestre qu'on fait protéger autour de milieux humides, mais ça pourrait être aussi qu'on pourrait
demander qu'il y ait une amélioration de milieux humides qu'il y a présentement, une restauration.
Donc, ça pourrait être un des moyens.

2030 Donc, nous, ce qu'on envisage pour les phases qui vont se faire prochainement, si notre
démarche est encore bonne, on va suivre la démarche que monsieur Roberge a dit. Cependant,
pour la phase 3, donc on parle peut-être de 2050, à ce moment-là, c'est sûr que peut-être le milieu
va avoir changé, le projet va avoir changé ou même notre façon de faire va avoir changé. Donc, à
2035 ce moment-là, on va demander des mises à jour sur le terrain, sûrement des inventaires de plus.

Donc, des mises à jour au niveau du milieu du projet, et à ce moment-là, on va analyser le
tout avec notre démarche qui va être bonne, rendu, mettons, si c'est en 2050 et donc, là, on va
pouvoir poser des questions, commentaires et exiger la bonne compensation, rendu à ce moment-
2040 là.

LE PRÉSIDENT :

2045 Très bien, merci. Concernant plus spécifiquement les cours d'eau. Dans l'étude d'impact, il y
a une mention, dans le PR3.1, page 33, j'aimerais avoir un éclaircissement : *Des traversées de
cours d'eau conformes à la réglementation seraient permises sans demande d'autorisation.*

Pour avoir travaillé sur des demandes de certificat d'autorisation, ça fait déjà un certain
temps, pour les cours d'eau, systématiquement, dès qu'on approchait d'un cours d'eau pour

2050 traverser, notamment, une route, même si on proposait des choses conformes, on faisait des
demandes de certificat d'autorisation.

2055 Pouvez-vous nous éclairer là-dessus? C'est-à-dire dès qu'on traverse un cours d'eau, est-ce
que c'est obligatoire, en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* ou sur la *Loi sur la
conservation et mise en valeur de la faune*, est-ce qu'il est obligatoire de faire une demande de
certificat d'autorisation? Monsieur Gagné?

M. HUBERT GAGNÉ :

2060 Oui. Selon cet article, quand tout est fait selon la réglementation, il n'y en aura pas besoin.
Là, évidemment, on parle pour les petits projets. Quand c'est des projets qui passent par nous,
c'est sûr qu'on doit les autoriser. Parce qu'on autorise chaque partie du projet et les traversées font
partie du projet qu'on va autoriser. Ça, je crois que ça s'applique surtout pour les petits projets qui
passent à la Direction régionale, mais je pourrais quand même aller m'informer pour être sûr.

2065 **LE PRÉSIDENT :**

2070 Parce que c'est ça. Des fois on faisait, préventivement nous faisons des demandes, quand
on n'était pas certain, on faisait des demandes au ministère pour être bien certain : est-ce que si on
fait telle chose, est-ce qu'on a besoin ou pas d'un certificat d'autorisation? Donc, à titre préventif,
on ne prenait pas de chance. On essayait d'avoir toujours une indication écrite. Bon, dans certains
cas, oui, mais c'est parce qu'on ne touchait pas, même pas à la bande de protection des rives où –
j'ai un cas précis – c'était un aménagement en porte-à-faux qu'on faisait. On était techniquement
dans une bande riveraine, mais on mettait en porte-à-faux sur une structure existante. Donc là,
2075 quand on avait soumis le concept, le ministère nous avait dit : « Non, vous n'avez pas besoin de
faire une demande de CA. » Il nous l'avait confirmé, ce qu'on pensait, parce que là, on ne touchait
pas au milieu hydrique. On était vraiment en porte-à-faux.

2080 Donc, c'est les seuls cas que je connais. Dans les autres cas, on faisait des demandes de
certificat d'autorisation dès qu'on allait modifier un tant soit peu le milieu, ne serait-ce que par des
petites traversées de cours d'eau. À ce moment-là, est-ce qu'on parle de cours absolument
intermittents? Mais même à ça, à ma connaissance, la politique s'est élargie à ces types de cours
d'eau là. Donc, ce serait dans quel cas précis qu'on n'aurait pas besoin de faire une demande de
CA?

2085 **M. HUBERT GAGNÉ :**

2090 Moi, je peux parler seulement pour les projets qui passent par nous, donc qui passent par les
procédures, et puis chaque élément qui est dans le projet doit être autorisé.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Je vous remercie. Oui, Monsieur Roberge?

2095 **M. JEAN ROBERGE :**

2100 Je comprends, le ministère exprime ce qui est applicable en vertu de l'article 31. Donc, en vertu de l'article 31, on adresse tous les éléments, mais en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, donc quand on parle de petits projets, les traversées de cours d'eau sont exemptées de l'application de l'article 22.

LE PRÉSIDENT :

2105 À partir de quel seuil?

M. JEAN ROBERGE :

2110 Il n'y en a plus de seuil. Il y avait déjà eu des fiches techniques qui indiquaient qu'un ponceau de plus de 3,5 mètres devenait un ouvrage d'art. Donc, dans ces conditions-là... mais ceci, ça a été éliminé, si on veut. Le ministère ne l'utilise plus, ce critère-là, ça fait peut-être un an et demi.

LE PRÉSIDENT :

2115 O.K. Moi, l'allusion que je faisais, ça remonte à une dizaine d'années. Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2120 Je veux revenir sur la question des... tantôt vous avez parlé d'un plan de cours d'eau. Expliquez-nous un peu, Monsieur Hébert, c'est quoi exactement ce plan-là qui est en préparation? Ou Monsieur Roberge, oui?

M. JEAN ROBERGE :

2125 Sans vouloir parler au nom de la Ville, la Ville de Gatineau s'est déjà engagée dans la préparation d'un plan de gestion des cours d'eau et milieux humides sur son territoire.

2130 Il y a une cartographie des milieux humides qui a déjà été faite. Le mandat avait été donné il y a un peu plus d'un an, si ce n'est pas deux ans, puis là, la cartographie préliminaire est entre les mains de la Ville.

Il y a une réglementation intérimaire qui est en proposition, qu'on sache. Et puis, on entend, nous, les experts-conseils, que la Ville est effectivement à réfléchir sur la teneur d'un plan de gestion des cours d'eau et milieux humides pour son territoire municipal.

2135

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Puis est-ce qu'il y a un lien? Parce qu'on parlait aussi dans l'étude d'impact d'un corridor vert. On avait l'impression que c'était plus la CCN qui s'occupait de ce volet-là, est-ce que c'est en lien avec les corridors verts? Ou c'est autre chose?

2140

M. JEAN ROBERGE :

Écoutez, là, comme c'est là, on s'en va dans le spéculatif. Parce qu'il n'y a aucun mandat qui a été donné. Donc, on n'a pas une feuille de route pour nous donner clairement quelles instructions vont faire partie du travail à faire. Mais ceci étant dit, on est très au courant que la Commission de la capitale nationale est propriétaire du parc de la Gatineau. C'est un gros morceau dans ce qui serait autrement le territoire municipal.

2145

Puis la Commission de la capitale nationale a lancé un mandat l'an dernier pour l'élaboration d'hypothèses de corridors verts régionaux, pour rattacher, même, jusqu'au parc du mont Tremblant, certains espaces verts importants, dont le parc de la Gatineau. Ils sont aussi propriétaires, je vous dirais, sans être de grands terrains, ils sont propriétaires de plusieurs bandes riveraines le long de la rivière des Outaouais.

2150

2155

Ça fait que tout ça, c'est du travail en cours, et puis tout le monde qui connaît le contexte régional entend parler de tout ça. Présentement, c'est toutes des choses qui sont en l'air. Ça va aboutir. Ceci étant dit, est-ce qu'on connaît l'emplacement probable de certains de ces corridors-là? La réponse c'est non.

2160

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

2165

LE PRÉSIDENT :

Sujet un petit peu différent. Concernant l'entretien des fossés ou même des bassins de rétention, lorsqu'il va y avoir une reprise de la végétation, est-ce que vous allez chercher à préserver, par exemple il y a des méthodes d'intervention qui font qu'on veut maintenir le drainage, qu'on intervient seulement dans le bas du fossé. Est-ce que, déjà, la Ville de Gatineau a une politique sur l'entretien de ces fossés-là pour préserver au maximum la végétation existante? Monsieur Hébert?

2170

M. CAROL HÉBERT :

2175 Je ne suis pas au courant. Je vais vérifier.

LE PRÉSIDENT :

2180 Donc, souvent, on parle des fois de la méthode de l'entretien seulement du tiers inférieur. Donc, vous allez vérifier celle-là. Merci.

2185 Pour ce qui est des... encore une question toujours reliée au cours d'eau. Pour la gestion des sels de déglçage, est-ce qu'actuellement la Ville de Gatineau a un plan pour minimiser/optimiser l'usage des sels de déglçage? Monsieur Hébert?

M. CAROL HÉBERT :

Je vais vous le confirmer dans la même vérification.

2190 **LE PRÉSIDENT :**

Vous allez vérifier. Parce qu'il existe un plan québécois. Donc, est-ce que la Ville s'est arrimée avec ce plan québécois.

2195 **M. CAROL HÉBERT :**

Je vais confirmer.

LE PRÉSIDENT :

2200 Très bien. Je vous remercie.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2205 Peut-être, pour poursuivre avec les questions des cours d'eau et des ponceaux. Dans l'étude d'impact, on voit dans les commentaires de Pêches et Océans Canada que souvent ils recommandent des ponceaux en arche, donc au lieu d'avoir un ponceau avec un radier qui vient perturber un peu le lit de la rivière. Est-ce que ça a été envisagé de votre côté ce type de ponceau ou s'il y a une raison pourquoi vous avez choisi autre chose qu'un ponceau en arche?

2210 **M. CAROL HÉBERT :**

Je vais laisser monsieur Roberge répondre.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2215

Monsieur Roberge?

M. JEAN ROBERGE :

2220

Oui, merci. On a eu des discussions justement avec le ministère des Pêches et Océans, à savoir comment on allait réaliser les aménagements des ponceaux. En bout de ligne, dans ces discussions-là, on a effectivement donc modifié la conception des ponceaux pour y installer des aires de repos pour le poisson.

2225

Donc, il y a un aménagement spécifique qui a été approuvé par Pêches et Océans et qui va être mis en place.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2230

O.K. Donc, actuellement, donc ce que vous proposez dans l'étude d'impact, ça a déjà été approuvé par le ministère Pêches et Océans?

M. JEAN ROBERGE :

2235

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2240

O.K.

LE PRÉSIDENT :

2245

C'est quel type de structure exactement? Donc, c'est des chicanes pour permettre de maintenir le niveau d'eau.

M. JEAN ROBERGE :

2250

C'est des chicanes avec des paliers pour créer des réserves d'eau et des points d'eau calme avec des, comme vous le mentionnez, que ce soit des chicanes, même avec des empierrements pour que le poisson puisse effectivement prendre des temps d'arrêt.

Ce qu'on comprendra, c'est que la mise en place de ponceaux sans obstruction ou sans aire de repos, devient difficile sur une longueur comme celle-là. Donc, le poisson qui se retrouve dans l'obligation de nager de façon continue contre un débit, ce qu'on appellera accéléré relativement

2255 aux conditions naturelles, va avoir de la difficulté à faire la migration de l'aval vers l'amont. Donc, les aménagements qui sont proposés vont permettre aux poissons de migrer par étape.

LE PRÉSIDENT :

2260 Puis à ce moment-là, le ponceau c'est quelle forme qu'il a? Il est rectangulaire ou il est toujours circulaire?

M. JEAN ROBERGE :

2265 Écoutez, celui-là, moi, je crois qu'il va être rectangulaire. Écoutez, les derniers concepts que j'ai vus, parce qu'on était dans les discussions avec MPO, mais je vous dirais qu'ils vont être rectangulaires, oui. Je n'ai pas les plans de détail avec moi, là. Ça va prendre deux petites secondes.

2270 Bon, effectivement, c'est rectangulaire.

LE PRÉSIDENT :

2275 Toujours dans la même veine, pour les suivis. On parle, pour les aménagements paysagers, on parle de suivis d'une durée de cinq ans, dans un addenda, PR5.1. Pour ce qui est des autres aspects, comme par exemple l'hydrologie, les fossés, et cetera, est-ce que ce que vous proposez c'est le même laps de temps?

M. JEAN ROBERGE :

2280 Pardon. La question c'est?

LE PRÉSIDENT :

2285 Pour les suivis, sur les différents aspects du projet, on parle, comme pour les aménagements paysagers, bon, vous suivriez la végétation pendant cinq ans, mais pour ce qui est, ne serait-ce que pour les suivis hydrologiques ou suivis sonores, est-ce que l'ensemble de votre programme de suivi est sur cinq ans ou il y a des suivis à plus long terme?

2290 **M. JEAN ROBERGE :**

A priori, le programme de suivi sur cinq ans n'est prévu que pour les plantations, parce qu'on comprendra que c'est pour s'assurer d'un remplacement, des remplacements des remplacements. Donc, et puis on se donne toujours au minimum deux périodes de croissance, là. Ça fait que sur

2295 cinq ans, ça devrait nous permettre de couvrir toutes les options de remplacement qui pourraient apparaître au fil des ans.

Est-ce qu'en bout de ligne, le ministère des Pêches et Océans, par exemple, normalement, dans les cas où on a une compensation à offrir, un suivi sur cinq ans est normalement exigible.

2300

LE PRÉSIDENT :

2305 Très bien, merci. Tout à l'heure, j'avais vu, pris connaissance, il y a certains... je ne sais pas ils sont où, parce que je ne me souviens plus où sont situées les rues, mais il y a quelques résidences ou commerces qui auraient des puits dans le secteur. Donc, ce n'est pas tout le monde qui serait accordé à un réseau d'aqueducs, si j'ai bien compris dans l'étude d'impact. Ça serait dans quel secteur où il y aurait des puits individuels?

2310

M. JEAN ROBERGE :

Bon, bien, par référence à la cartographie, on comprend que là, présentement, le développement urbain vient principalement de l'est et vient aussi du sud. Parce que, bon, on voit un petit peu du boulevard des Allumettières en bas, mais il y a des développements qui s'en viennent vers le nord, en pointant dans ce coin-là. Tout ce secteur-là déjà était rural.

2315

Donc, au fur et à mesure que le développement se fait, la dépendance sur les puits de captage d'eau souterraine est éliminée par la force des choses. Tout le monde se raccorde au réseau.

2320

Ce qu'il reste comme les maisons... de mémoire, il y a une maison ici qui est encore sur un puits de captage, et puis sûrement sur le long de Vanier, on retrouvera encore des maisons sur puits de captage d'eau souterraine.

2325

LE PRÉSIDENT :

Mais relativement près du projet dans la phase 2...

M. JEAN ROBERGE :

2330

Relativement près du projet c'est dans ce secteur-ci.

LE PRÉSIDENT :

2335 Dans ce secteur-ci. Et ça, est-ce que vous allez faire... bien, on sait qu'on parle de 2025, mais néanmoins, si à cette époque-là il existe encore des puits, vous prévoyez quel type de programme de suivi sur ces puits-là s'ils sont encore en exploitation?

M. JEAN ROBERGE :

2340 Bien, écoutez, là présentement, il n'y en a pas de suivi de prévu pour ces installations-là. L'analyse qu'on a faite, nous – on sait que le sens de l'écoulement vient principalement du parc de la Gatineau. Il y a un écoulement qui se fait, donc, à partir du socle précambrien du parc de la Gatineau, qui crée une zone de recharge et puis il y a une table d'eau assez importante. On le voit ici. Ça, c'est un remplissage naturel.

2345 Tous les points d'excavation dans le secteur se remplissent d'eau. Donc, on a une nappe abondante et puis on a aussi, bon, mises à part les présences de lentilles de sable comme ça ici, il faudrait voir la carte géologique pour comprendre qu'on a des zones de moraines et on a des zones d'argile dans le secteur, qui font en sorte que les puits dont la profondeur excède 30 mètres sont isolés, essentiellement, des influences des ruissellements de surface, étant donné la présence importante de couches d'argile.

LE PRÉSIDENT :

2355 Parfait, merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2360 Monsieur Faubert, si on revient à la question des boisés protection intégration, le statut qui est accordé, tout à l'heure vous nous avez dit que c'était par rapport avec un PIIA, est-ce que ce statut-là a un lien avec la *Loi sur la qualité de l'environnement*? C'est vraiment un statut qui a été déterminé par la Ville?

M. DANIEL FAUBERT :

2365 Oui, effectivement. Suite à une étude de boisés qui remonte à 2005, si je me souviens bien, donc avant la production de notre actuel Plan d'urbanisme. C'est à ce moment-là que la Ville avait donc décrété l'intention et a passé à l'action, à produire un plan de boisés et de qualité, de différentes qualités de boisés.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2375 La question peut-être pour monsieur Gagné. Au ministère, est-ce que quand vous avez un statut comme ça accordé pour un boisé par une municipalité, par une ville, comment est-ce que vous considérez, au niveau du ministère, au niveau des compensations, au niveau de la protection? Est-ce que vous avez des exigences particulières?

M. HUBERT GAGNÉ :

2380 En fait, la seule chose qu'on a c'est quand la MRC a moins de 30 % de boisés. À ce moment-là, on va demander qu'il y ait des compensations, sinon on n'a pas vraiment de méthode qu'on utilise. Mais justement, on avait posé des questions sur ces boisés-là, puis la réponse de la Ville était que dans les aménagements paysagers qu'ils vont faire, ils vont replanter les mêmes essences d'arbres qui vont être coupés.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2385 O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2390 Pour sauter du coq-à-l'âne, je voudrais revenir, une petite question que j'avais oublié de poser tout à l'heure concernant l'entente Canada-Québec. Monsieur Chevalier, lorsque j'ai pris connaissance de l'entente, on mentionne le chemin Pink, bon, de l'autoroute 5 jusqu'au chemin Vanier. Tout à l'heure, on voit encore ici ce qui est la phase 3, donc est à l'ouest du chemin Vanier. Est-ce que cette phase 3-là, d'après vous, est couverte par l'entente ou elle n'est pas couverte?

M. NORMAND CHEVALIER :

2400 Dans l'entente, je crois que le chemin Pink va jusqu'au corridor Deschênes. Donc, la phase 3 est couverte.

LE PRÉSIDENT :

2405 Monsieur Hébert, est-ce que c'est moi qui avais mal lu dans l'entente?

M. CAROL HÉBERT :

2410 Elle va jusqu'au corridor Deschênes. Souvent, c'est divisé en tronçons, par exemple Pink.

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est pour éclaircir ce point-là. Je vous remercie.

2415 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pour compléter un peu dans le même sujet. Est-ce que vous avez fait, parce que dans l'étude d'impact on a l'évaluation des coûts actuellement des travaux, je pense que c'est 17,5 M\$, je pense, si je ne me trompe pas, pour l'ensemble, c'est-à-dire pour les phases 1 et 2.

2420 Est-ce que c'est possible pour vous de nous donner, si on veut, le partage des coûts entre la phase 1 et la phase 2? Est-ce que c'est quelque chose qui est possible, de nous fournir une estimation? Peut-être pas nécessairement aujourd'hui, là, mais si vous avez ces chiffres-là pour nous...

2425 **M. CAROL HÉBERT :**

Oui. On va vérifier.

2430 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Parfait. Merci. Au niveau de la sécurité, dans l'étude d'impact, vous parlez, bon, qu'il n'y a pas de problématique d'accident routier sur le tronçon actuellement. Est-ce que vous avez des données qui pourraient nous être fournies pour qu'on puisse quantifier cette information-là? Est-ce que vous avez des choses au niveau de la Municipalité? Donc, si vous avez des éléments d'information à nous transmettre aussi, peut-être?

M. CAROL HÉBERT :

2440 Oui. On va vous fournir les derniers relevés d'accidents du service de police.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2445 Mais si je comprends bien, c'est qu'il n'y avait pas de problématique particulière actuellement, au niveau des accidents?

M. CAROL HÉBERT :

2450 Non. Il n'y a pas de point noir, comme on pourrait parler, mais on va vous fournir un tableau.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce qu'il y avait des données, par exemple, de plusieurs années?

2455 **M. CAROL HÉBERT :**

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2460 Oui? Parfait. Merci.

M. CAROL HÉBERT :

2465 Donc, on va vous les fournir. En passant, madame Paquette m'a... dans l'étude de 2004, le coût pour la première phase est évalué à 1 630 000 \$.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2470 Mais 2004, est-ce qu'on peut l'avoir plus...

M. CAROL HÉBERT :

On va l'actualiser.

2475 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

L'actualiser, O.K.

2480 **LE PRÉSIDENT :**

Et aussi, si nécessaire, pour la phase 2 également.

2485 Hier soir, on a parlé de la piste multifonctionnelle. Si j'ai bien compris, la portion de piste multifonctionnelle que vous proposez ne serait pas raccordée à un réseau cyclable ou à un réseau de pistes multifonctionnelles. Est-ce que j'ai bien compris, hier, Monsieur Hébert?

M. CAROL HÉBERT :

2490 Actuellement il n'existe pas, mais il va être réalisé en même temps, possiblement même avant pour le boulevard des Grives. – Excusez-moi, Jean, est-ce qu'on peut remettre la carte sur le boulevard des Grives? – Je vais juste vous indiquer, c'est où.

2495 Le boulevard des Grives est ici. Donc, il va y avoir... non, je ne pointe pas la bonne place. O.K., ici. Donc, il va y avoir un lien qui va être fait ici. Il y a déjà un lien qui existe le long du boulevard des Allumettières. Donc, oui, le lien va être fait.

LE PRÉSIDENT :

2500 Il va être intégré.

M. CAROL HÉBERT :

2505 Oui.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie.

2510 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

J'aimerais intervenir sur la question du bruit. Encore là, on a des petites précisions. Dans l'étude d'impact, vous parlez, en fait, l'étude sonore, on parle d'une augmentation du niveau de gêne moyen de 6 %. Ce 6 % correspond à quoi? Est-ce que ça correspond à un nombre de résidences qui sont affectées ou ça correspond à une hausse de 6 % du niveau sonore?

Donc, le 6% réfère à quoi exactement? Monsieur Roberge?

2520 **M. JEAN ROBERGE :**

C'est une augmentation du niveau sonore.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2525 Du niveau sonore. Donc, ce n'est pas le nombre d'habitations qui est touché?

M. JEAN ROBERGE :

Non.

2530

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et ça, 6 %, c'est une moyenne pour l'ensemble des deux phases? C'est ça qu'on comprend, ou c'est juste pour une phase en particulier?

2535

M. JEAN ROBERGE :

Bien, écoutez, c'est parce qu'on se fie sur... donnez-moi deux petites secondes.

2540

LE PRÉSIDENT :

Quelle est la meilleure façon qu'on puisse bien comprendre la signification de la portée du 6%?

2545

M. JEAN ROBERGE :

Oui, mais c'est parce que c'est les illustrations qui viennent... je ne les ai pas malheureusement à l'écran, mais on a des illustrations qui sont produites dans le cadre de l'analyse des impacts acoustiques. Puis, essentiellement, donc je vais retrouver... on a des illustrations qui disent où l'impact se fait ressentir et à quel niveau. Étant donné que je ne peux pas les illustrer ou les partager visuellement, je vais aller direct au tableau. Donc, niveau de gêne sonore projeté pour le secteur entre la rue de la Gravité et le boulevard des Grives...

2550

LE PRÉSIDENT :

Si vous pouvez donner le tableau exact?

2555

M. JEAN ROBERGE :

Hein?

2560

LE PRÉSIDENT :

Si vous pouvez les coordonnées du tableau?

2565

M. JEAN ROBERGE :

Oui, mais on est à la page 27 du rapport d'étude d'impact, donc la section 9.1 *Niveau de gêne*. Annexe I, pardon.

2570

Donc, ici, on parle de nombre de propriétés puis on parle de 2014, on parle de 2031... et puis je vais revenir en avant des illustrations. Bon, la section 9, encore, toujours à la même annexe, page 22, ce qu'on constate c'est que l'évaluation du climat sonore s'est faite sur deux scénarios, c'est-à-dire 2014, 2031. Donc, tous les résultats qui vont suivre sont basés sur ça.

2575

L'analyse des conditions existantes donc a déjà été donnée, et on se fie donc sur l'augmentation de valeur par rapport aux conditions existantes. Donc, c'est le niveau sonore.

2580

Donc, si on retourne à la page 27, le niveau de gêne, donc on constate qu'effectivement, ayant divisé les niveaux de gêne en acceptable, faible, moyen, fort, comme c'est la coutume ou l'usage, on a des nombres de propriétés touchées, mais en fonction d'une augmentation.

2585

Donc, c'est pour ça que la référence aux illustrations ou aux figures fait... les figures, eux autres, elles vont noter, donc, à partir de l'existant, qu'est-ce qui va être la modification entraînée par le projet. Et puis, ces niveaux de gêne-là donc sont projetés à partir d'une distance. C'est un élément de distance pour dire : bon, bien, à partir de cette distance-ci, voici le niveau de gêne qui va être faible, moyen, fort, et ainsi de suite.

2590

Et puis on constate donc de la présence ou absence de résidences dans ces horizons-là, pour en arriver tantôt à conclure sur le nombre de résidences.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2595

O.K. Mais le 2 % ou le pourcentage qui est indiqué dans votre analyse, c'est 2 % du niveau de gêne et 2 % des maisons qui sont affectées ou 2 % du niveau sonore? En fait, la question c'est : à quoi ça correspond? Est-ce que ça correspond au nombre de résidences touchées ou si ça correspond à une augmentation ou à une diminution, selon le cas, du niveau sonore?

M. JEAN ROBERGE :

2600

Mais là, ici, quand on parle effectivement... prenons, par exemple à la page 35, on a le tableau 14 : *Impact sonore du projet pour le secteur entre la rue Vernon et le chemin Vanier*. En année 31, c'est le nombre de propriétés qui fait l'objet du pourcentage.

2605 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En fait, je vais le prendre autrement. Dans votre étude sonore, vous avez la section sur la gêne, donc qui est basée sur le 55, acceptable, non acceptable. Bon, c'est un peu basé là-dessus. Et vous avez ensuite la section, dans votre analyse, sur les impacts forts, moyens, faibles.

2610 Donc, les impacts forts, moyens, faibles, ça, on comprend très bien que c'est par rapport au niveau actuel, au niveau futur, vous faites l'écart entre les deux et vous pouvez juger si c'est un impact fort, moyen ou faible.

2615 **M. JEAN ROBERGE :**

Oui.

2620 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Par contre, au niveau de la gêne, c'est évalué en fonction d'un pourcentage du niveau de gêne. Et là, on ne sait pas si ce pourcentage-là, si ça correspond à un nombre de résidences affectées en plus ou en moins selon si un niveau de gêne baisse ou monte, ou si ça correspond à un pourcentage d'augmentation du bruit. C'est-à-dire est-ce qu'on passe de 55 dBA à 56 ou si c'est trois maisons au lieu de quatre?

2625 C'est un peu ça. On ne sait pas le pourcentage à quoi ça correspond.

2630 **M. JEAN ROBERGE :**

Oui, je comprends ce que vous dites. Mais comprenons qu'en même temps, on va regarder à nouveau la façon de présenter les résultats pour s'assurer de clarifier ce point-là, mais le niveau de gêne essentiellement correspond à l'augmentation du niveau sonore et non pas au nombre. Le nombre c'est ce qui se trouve à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone de gêne.

2635 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, c'est juste peut-être le confirmer, nous le préciser.

2640 **M. JEAN ROBERGE :**

Mais c'est noté, puis effectivement, on va s'assurer de revoir... donc, il y aura une note qui va sortir à cet effet.

2645 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2650 Peut-être aussi, regarder aussi en même temps, tant qu'à faire cette vérification-là, il y a, un peu plus loin, il y a peut-être une imprécision du nombre de résidences. Je vais vous donner la page, juste un petit instant. En fait, c'est les pages 29, 34 et 35 où, là, on a un nombre de résidences... ça varie en 24, 25 ou 26 qui subiraient un impact moyen ou fort.

2655 Donc, parce que dans ça, quelquefois on inclut ou non la maison qui sera déplacée, des fois on ne l'inclut pas. Donc, ce n'est pas tout à fait clair. Donc, peut-être nous préciser exactement le nombre de résidences qui feraient partie, qui subiraient un impact moyen ou fort, en faisant référence aux pages 29, 34, et 35.

M. JEAN ROBERGE :

2660 O.K.

LE PRÉSIDENT :

2665 Ce que je veux aussi éclaircir, c'est le nombre de résidences qui sont touchées. Donc, on voit que ce sont les résidences existantes, ce que j'en comprends. Existantes par rapport à quelle année? Parce qu'on peut voir, même, par rapport à la photographie aérienne, donc il y a eu du développement du côté sud de Pink depuis cette photo-là. Donc, ça veut dire que le nombre de résidences est susceptible d'augmenter d'ici au moment où le projet se réaliserait. Donc, est-ce que je comprends bien?

2670 **M. JEAN ROBERGE :**

2675 Bien, je pense que ça revient au commentaire, c'est-à-dire qu'il y a effectivement un besoin de clarification, là, à savoir si on joue dans un pourcentage d'augmentation du nombre ou augmentation du niveau. Donc, on va clarifier ce point-là.

LE PRÉSIDENT :

2680 C'est ça. Parce qu'on prend, par exemple à la page 27, le tableau 9, puis on voit : « Nombre de propriétés 2014 », on parle d'un total de 538; et « Nombre de propriétés 2031 » on a toujours 538. Donc, ça veut dire que c'est des maisons existantes à un moment donné.

2685 Alors, ça serait aussi de voir quel impact que ça peut avoir, compte tenu, comme je vous dis, on voit du côté sud, c'est zoné pour du résidentiel. Lorsqu'on est passé ce matin, d'ailleurs, on voyait que le mur antibruit avait été prolongé. Il y avait beaucoup de résidences, plus de résidences que ce qu'on voit actuellement qui étaient construites. Donc, on voit que c'est très récent.

Et même du côté nord, en approchant du chemin des Grives, je ne sais plus où exactement, mais on voit des maisons qui sont en construction aussi du côté nord, mais là, elles sont plus éloignées, mais encore là, c'est possible, vu que c'est une rue qui est ouverte, que des maisons se rapprochent aussi.

2690

Alors, il faudrait voir le portrait, qu'est-ce qui est susceptible d'être touché. Confirmer que le nombre de maisons, à ce moment-là, pouvant subir une gêne, un niveau de gêne sonore de type moyen ou fort, pourrait évoluer dans le temps.

2695

Alors, si vous pouvez nous confirmer ça en même temps.

M. JEAN ROBERGE :

Oui. D'accord.

2700

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

2705

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

La question du bruit, du bruit pendant la période de construction, on en a parlé un petit peu hier. Il y a en fait deux approches qu'on voit dans l'étude d'impact. On ne sait pas exactement laquelle que la Ville va utiliser d'une façon certaine, c'est qu'on a l'approche du ministère des Transports où on base, où a un niveau de 75, je pense, si je ne me trompe pas, 75 dBA, pendant une période d'échantillonnage de 30 minutes. On a l'approche du ministère du Développement durable où là on a des seuils qui sont de 45 ou de 55, je pense, basé sur un LEQ, donc un niveau sur une heure.

2710

On dit dans l'étude d'impact, on nous présente ceux du MTQ, on nous dit que possiblement on pourrait utiliser ceux du ministère du Développement durable. C'est quoi la position actuellement de la Ville par rapport au respect des critères MTQ versus MDDEP? Est-ce qu'il y a un choix qui a été fait? Est-ce qu'il y a une combinaison de ces critères-là?

2715

2720

M. CAROL HÉBERT :

Pendant la construction?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2725

Oui, pendant la construction.

M. CAROL HÉBERT :

Je vais demander à monsieur Roberge.

2730

M. JEAN ROBERGE :

De façon courante, quand on adresse la question du bruit durant la construction, on applique, en bout de ligne, la réglementation municipale, à savoir qu'il y a des heures... il n'y a pas de niveaux de bruit qui sont imposés dans la réglementation municipale, mais il y a des heures de travail. Donc, c'est dans ce cadre-là que ça va être géré, si on veut, lors des opérations de construction.

2735

Est-ce que c'était bien ça la question?

2740

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, c'est ça. En fait, est-ce qu'on peut obtenir ces niveaux? Je ne sais pas, je pense que dans l'étude on ne les a pas. Je ne pense pas. On a ceux du ministère du Développement durable, on a ceux du MTQ, ministère des Transports, mais pour la Municipalité, il me semble qu'on... on fait peut-être référence au règlement, mais on n'a pas les chiffres, les quantités de façon explicite.

2745

M. JEAN ROBERGE :

Mais je vous dirais que c'est parce qu'il n'y a pas de chiffre.

2750

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Il n'y a pas de?

2755

M. JEAN ROBERGE :

Il n'y a pas de chiffre.

2760

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Il n'y a pas de chiffre. Ah, c'est juste, seulement sur les heures.

M. JEAN ROBERGE :

Exactement.

2765

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2770 Ah, O.K. Et c'est quoi les heures qui sont permises?

M. JEAN ROBERGE :

2775 Je pense que c'est 7 à... Monsieur Faubert, peut-être, serait mieux placé, c'est le maître de la réglementation municipale.

M. DANIEL FAUBERT :

2780 Je suis en train de fouiller dans le règlement sur les nuisances. Il me semble que c'est de 7 h à 19 h, mais je vais vous le confirmer.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2785 O.K. Mais il n'y a pas de niveau, il n'y a pas de niveau de seuil maximum.

LE PRÉSIDENT :

2790 Mais encore là, pour ce qui est des heures limites, j'imagine que c'est pour des types de travaux bruyants. Il peut, j'imagine, y avoir des travaux extérieurs, s'ils sont jugés non bruyants au-delà des heures prescrites, j'imagine, aussi, dans la réglementation?

M. CAROL HÉBERT :

2795 Est-ce que je peux me permettre d'inviter monsieur Tremblay?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Tremblay?

2800 **M. FRÉDÉRIC TREMBLAY :**

Non, ce n'est pas en nuisance. La Ville, depuis 2003, a un règlement dédié sur le bruit, qui est le règlement 44. Je vais en avoir une copie pour vous, pour ce soir.

2805 L'article sur les chantiers de construction cite que partout en ville, s'il y a une résidence, pas nécessairement donc un gros zonage, ça prend juste une résidence à moins de 150 mètres d'un chantier, l'horaire de construction doit se limiter du lundi au samedi de 7 h à 21 h. Et la seule façon de déroger de ça, c'est soit des travaux d'urgence ou une résolution du comité exécutif. Comme,

2810 mettons qu'on veut décréter un chantier de nuit, ça peut arriver, mais ça devient un acte politique.
Sinon c'est du lundi au samedi de 7 à 21, et ça va être déposé dès ce soir.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Et c'est ça qui va être appliqué dans le projet actuel?

2815 **M. FRÉDÉRIC TREMBLAY :**

2820 Bien, vous connaissez la mécanique pour une demande de certificat d'autorisation. Nous, c'est ce qu'on donne pour que le greffier puisse émettre son certificat de conformité à la réglementation municipale. Si le ministère de l'Environnement fait des demandes additionnelles, bien, on s'y conforme.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2825 Actuellement, ce qui est proposé c'est d'utiliser cette méthode-là?

M. FRÉDÉRIC TREMBLAY :

C'est ça. Oui.

2830 **LE PRÉSIDENT :**

Lorsqu'il y a des habitations à moins 150 mètres?

2835 **M. FRÉDÉRIC TREMBLAY :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2840 Très bien. Oui, Madame DesRoches.

Mme NICOLE DESROCHES :

2845 Bien, si vous avez fini avec le bruit, parce que moi c'est une question plus sur les terres humides.

Dans le parc industriel, on sait en ce moment que l'expansion de ce parc est limitée parce qu'il y a des terres humides. Là, si on change la donne des terres humides, est-ce qu'on a regardé

2850 l'impact de l'agrandissement? Puis je reviens aux camions, est-ce qu'on a regardé si ça va avoir un impact sur l'agrandissement du parc industriel, donc plus de camions? Est-ce qu'on a regardé cette éventualité-là?

LE PRÉSIDENT :

2855 Je ne sais pas si c'est vous, Monsieur Faubert, qui êtes plus à même de répondre?

M. CAROL HÉBERT :

2860 Je vais dire un mot, probablement que monsieur Faubert va compléter. Mais la zone industrielle est identifiée au schéma et il y a sa correspondance au Plan d'urbanisme. C'est limité, à moins qu'il y ait une modification au schéma, il n'y aura pas de... ce n'est pas ça la question?

LE PRÉSIDENT :

2865 On peut aller du côté de monsieur Faubert, parce que j'imagine que les mêmes règles vont s'appliquer à un industriel qui veut utiliser un terrain avec un milieu humide qu'un projet routier qui veut se construire en possibilité d'un milieu humide. Monsieur Faubert?

2870 **M. DANIEL FAUBERT :**

Les mesures visant à contrer les effets du bruit, quant à la création de buttes, s'appliquent pour l'habitation et non pas pour le milieu commercial ou industriel.

2875 **LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, là, on était dans les milieux humides. Allez-y donc, Madame DesRoches?

Mme NICOLE DESROCHES :

2880 C'est parce qu'en ce moment, il y a des gens qui sont dans le parc industriel et ils sont limités, pas par le zonage, mais par les terres humides. D'ailleurs, c'est le MDDEP qui leur dit : non, vous ne pouvez pas prendre de l'expansion parce que les terres humides... bon, et cetera. Mais ces terres humides-là vont être touchées par un chemin. Alors, est-ce qu'on dit qu'on a deux poids, deux mesures? Et puis parce que c'est un chemin, on va le permettre, puis là, à ce moment-là, bien là, on draine la terre humide, et là, le parc industriel peut prendre de l'expansion. Donc, il va y avoir plus de camions.

2890 Tu sais, je veux dire, est-ce qu'on a regardé tout cet élément-là? Parce qu'en ce moment c'est un frein.

LE PRÉSIDENT :

2895 On pourra adresser la question à ce moment-là, tout d'abord, au ministère du Développement durable. Parce que ce que j'en comprends, c'est que le programme de compensation, évitement des milieux humides, mais s'il n'y a pas possibilité d'évitement, que compensation s'applique à l'ensemble des activités. Monsieur Gagné?

M. HUBERT GAGNÉ :

2900 Oui. Donc, c'est éviter, minimiser et compenser. Donc, pour le parc industriel, ça serait la Direction régionale qui émettrait les certificats d'autorisation en suivant cette démarche-là. Donc, ça serait la même démarche que pour la route; s'il ne peut pas y avoir un évitement, à ce moment-là, il faut aller vers la compensation. Donc, ça serait le même processus.

2905 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce sont les mêmes règles pour les industriels que pour la route.

Mme NICOLE DESROCHES :

2910 Oui. Sauf qu'en ce moment on bloque les industriels, je suppose parce qu'ils ne veulent pas compenser par autre chose, mais tu sais, c'est un peu comme deux poids, deux mesures. Parce que la Ville, elle va pouvoir payer des compensations, on va les faire.

2915 C'est parce qu'en ce moment les industries...

LE PRÉSIDENT :

2920 Mais qui bloque?

Mme NICOLE DESROCHES :

2925 Le ministère dit : tu dois avoir une autorisation. Tu ne peux pas toucher aux milieux humides à moins de... la liste, là. Bon, les industriels en ce moment, ils n'ont pas ces moyens-là. Mais là, par un moyen détourné, parce que la Ville va avoir les moyens, on va toucher à ces terres humides là, donc qui va permettre l'agrandissement du parc industriel. Tu sais, c'est un peu deux poids, deux mesures, c'est un... parce qu'en ce moment c'est bloqué.

LE PRÉSIDENT :

2930 Bien, je ne suis pas sûr de comprendre.

Mme NICOLE DESROCHES :

2935 O.K. Les industriels, ils ne peuvent pas prendre d'expansion en ce moment, parce que le
ministère dit : « Vous ne pouvez pas. » O.K. Parce qu'à moins de compenser...

LE PRÉSIDENT :

2940 Ce n'est pas ça. Actuellement, si j'ai compris l'explication de monsieur Gagné, disons ou la
Direction régionale a une demande, vu qu'il y aurait empiètement sur un milieu humide, ce qu'on
comprend c'est qu'à ce moment-là, le ministère va regarder les besoins de l'entreprise. Par
exemple, pour une expansion d'un bâtiment, je donne un exemple, s'il n'y a pas moyen de faire
autrement, c'est-à-dire le ministère va dire : « Bien, on ne peut pas éviter. Maintenant, vous devez
compenser. »

2945 Monsieur Gagné, ça serait ça, là. Demain matin, quelqu'un veut faire ça, donc il n'est pas
bloqué, il doit faire une demande de certificat d'autorisation.

Mme NICOLE DESROCHES :

2950 Tout à fait. Mais vu les moyens des industriels, ils sont bloqués, parce qu'ils n'ont pas
nécessairement les moyens de compenser, de faire un autre milieu ailleurs. Les compensations
monétaires, la Direction, ici, ne les accepte pas.

2955 Alors, à ce moment-là ils sont bloqués. Ce n'est peut-être pas le bon mot, parce que moi je
suis bien contente que les terres humides ne sont pas touchées. Mais là, on regarde un chemin,
puis qu'eux, ils ont les moyens de compenser, à ce moment-là, ça va avoir le même effet, mais
dans 10 ans, ou dans 15 ans ou dans 20 ans plutôt que maintenant. Tu sais, c'est comme deux
poids, deux mesures.

2960 Parce que tu as les moyens de compenser, bien là, tu vas pouvoir toucher aux terres
humides, puis en ce moment, tu as des industriels que, eux, ils ne peuvent pas y toucher. Puis
évidemment, ça va avoir l'impact que si tu peux toucher à ces milieux humides là, tu peux faire de
l'expansion dans le parc industriel. Donc, tu vas avoir plus de camions.

2965 Si on parle 2031, il faut quand même regarder les étapes et les conséquences à des projets
qui semblent avoir juste un impact, mais qui en ont plusieurs, qui, dans le temps, en ont d'autres
impacts. C'était juste cet aspect-là.

2970

LE PRÉSIDENT :

Je comprends un peu votre point de vue, mais il reste qu'on ne sait pas si fondamentalement, actuellement, les industriels n'ont pas les moyens ou auront plus les moyens de payer ou de proposer une compensation.

2975

Mme NICOLE DESROCHES :

Mais ce n'est pas eux qui vont faire la compensation.

2980

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur Tremblay?

2985

M. FRÉDÉRIC TREMBLAY :

Si vous permettez. Là, une toute petite réponse. Pour les parcs industriels qui sont les héritages d'une défunte société d'aménagement, il faut comprendre que tous les terrains non développés sont propriété municipale.

2990

Alors, on a un double levier de contrôle et le ministère joue très, très bien, à la Direction régionale, au contrôle, son rôle de vigilance. Dans le parc Vernon, il y a effectivement des avis d'infraction, c'est judiciairisé, je ne nommerai pas de nom, pour des empiétements. La Ville est très au fait que non seulement il y a des beaux milieux humides, mais il y en a de très beaux dans le parc industriel Vernon.

2995

On a transmis à l'interne des Directives très claires. Il n'y a aucune intention de vendre ou de faire accroire qu'on va vendre ou développer, même si c'est du parc industriel.

3000

Comment est-ce qu'on va adapter cette réalité-là au nouveau schéma? J'ai aucune idée. Ça, c'est spéculatif, mais ce projet-là ne va avoir aucun impact sur la pérennité des milieux humides sur Vernon. Ils sont à nous. On les garde. On n'y touche pas.

3005

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Madame DesRoches, ça va?

3010

Mme NICOLE DESROCHES :

Oui, bien c'est ça, la réponse qu'il me dit que ça n'a aucun impact, c'est...

LE PRÉSIDENT :

L'avenir le dira, comme on dit.

3015 **Mme NICOLE DESROCHES :**

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

3020

Je vous remercie. Alors, nous n'avons pas d'autres questions. Si des gens veulent poser... oui, Monsieur Clennett? De toute façon, nous allons reprendre ce soir aussi à 19 h, pour les personnes qui ne sont pas là cet après-midi, qui désireraient poser des questions.

3025

Alors, Monsieur Clennett, oui?

M. BILL CLENNETT :

3030

Oui. C'est juste une confirmation. J'ai compris que le MTQ va déposer une copie de l'entente Canada-Québec sur le réseau routier. Il y a une carte qui accompagne cette entente-là et je voudrais juste préciser que j'aimerais ça que ça en fasse partie du dépôt.

LE PRÉSIDENT :

3035

Monsieur Chevalier, c'est noté?

M. NORMAND CHEVALIER :

3040

Oui, c'est noté. Les documents qu'on va déposer vont être complets.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Ça vous va?

3045

M. BILL CLENNETT :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3050

Bienvenue. Alors, nous allons mettre fin à la séance de cet... oui, Monsieur Gagné?

M. HUBERT GAGNÉ :

3055 Oui, Monsieur le président, je pense que tantôt vous avez demandé à la Ville si elle compte
utiliser la méthode du tiers inférieur pour les fossés?

LE PRÉSIDENT :

3060 Oui.

M. HUBERT GAGNÉ :

3065 Nous, on avait posé la question dans le premier document de questions-commentaires, à la
question-commentaire 7, et dans la réponse de la Ville, elle s'engage, donc la Ville s'engage à faire
l'entretien des fossés selon la méthode du tiers inférieur.

LE PRÉSIDENT :

3070 Ça nous avait échappé. Je vous remercie. Alors, nous allons mettre fin à la séance de
l'après-midi, à moins que mon collègue ait une autre question? Ça va? Alors, nous allons
reprendre à 19 h.

3075 Alors, j'invite les gens qui veulent assister à la séance de ce soir à y assister. On va donner
priorité aux gens qui vont venir poser des questions. La commission peut avoir quelques questions
complémentaires, mais à ce stade-ci, la commission a posé l'ensemble de ses questions.

Alors, c'est possible que la séance de ce soir se termine relativement tôt. On verra en
fonction des gens qui viendront s'inscrire pour poser des questions.

3080 Alors, je vous souhaite un bon souper. Alors, à 19 h.

AJOURNEMENT

3085 * * * * *

3090

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :



3095

Yolande Teasdale, s.o.