

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 1

---

Séance tenue le 16 mai 2011, 19 h  
Salle Champlain de l'hôtel Best Western Cartier  
131, rue Laurier  
Gatineau

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 16 MAI 2011 .....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
<b>LECTURE DES REQUÊTES .....</b>	<b>7</b>
<b>PRÉSENTATION DU PROMOTEUR.....</b>	<b>22</b>
<b>PÉRIODE DE QUESTIONS :</b>	
M. CLAUDE SIROIS.....	28
M. GAÉTAN PROVENCHER .....	35
M. JACQUES FOURNIER.....	40
M. BILL CLENNETT .....	44
Mme NICOLE DESROCHES .....	53
Mme LILI LEMIEUX.....	58
M. GAÉTAN PROVENCHER .....	74
Mme NICOLE DESROCHES .....	79
M. BILL CLENNETT .....	87

## AJOURNEMENT

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT:

5            Alors, nous allons débiter. Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique sur le *Projet d'élargissement du chemin Pink entre les rues de la Gravité et le corridor Deschênes*.

10           Je me présente, Michel Germain, et je présiderai cette commission d'enquête et d'audience publique. Je serai secondé par le commissaire Louis Dériger, qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Pierre Arcand.

15           Voici maintenant le mandat que le BAPE a reçu du ministre en date du 24 février dernier. Cette lettre s'adresse au président du BAPE, monsieur Pierre Renaud :

20           *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et en vertu des pouvoirs que me confère la « Loi sur la qualité de l'environnement », je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le Projet d'élargissement du chemin Pink entre les rues de la Gravité et le corridor Deschênes par la Ville de Gatineau et de me faire rapport des ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.*

25           Et c'est signé : *Pierre Arcand*.

30           Je dois, d'entrée de jeu, vous rappeler qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Notre mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du projet et de proposer au ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par ce projet.

35           Outre sa responsabilité d'enquêter, la commission doit faciliter l'accès du public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet et recueillir l'opinion des personnes intéressées.

40           De plus, la commission examinera, dans une perspective de développement durable, le projet soumis, en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, qui englobe les aspects biophysique, social et économique.

45           Ainsi, dans le cadre de la *Loi sur le développement durable*, le BAPE s'est donné un plan d'action permettant aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des 16 principes de la Loi, afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

Enfin, la commission dispose des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*.

45 Par ailleurs, je suis engagé, ainsi que mon collègue, à respecter le Code de déontologie des membres et les valeurs éthiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

50 La commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve et elle doit agir équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière.

55 C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes.

Respecter ces règles permet des débats sereins et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

60 Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête, le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

65 À partir de ces deux analyses, le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres. Par la suite, le gouvernement du Québec rendra une décision sur le projet.

Cette commission d'enquête et d'audiences publiques effectuera l'examen public du projet, de manière à satisfaire aux exigences de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

70 Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à vous rendre à l'arrière où une documentation pertinente est disponible.

75 Le mandat de la commission d'enquête a débuté le 9 mai 2011 et sera d'une durée maximale de quatre mois. Le rapport du BAPE sera remis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard le 8 septembre 2011.

Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée selon nos règles de procédure.

80 Je présenterai l'équipe qui assistera la commission et les personnes-ressources invitées. Puis, les requérants seront invités à exprimer les motifs de leur requête. Enfin, j'inviterai le représentant du promoteur à décrire les grandes lignes de son projet.

85 Une pause d'environ 15 minutes suivra la présentation du promoteur. C'est à ce moment-là qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le projet. Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées dans l'ordre d'inscription à venir poser leurs questions.

90 L'audience publique est divisée en deux parties. La première partie débute ce soir et la commission siégera au fur et à mesure de ses besoins. L'objectif de cette première partie d'audience vise à compléter l'information sur le projet.

95 Elle donne la possibilité à la commission, ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent, de poser des questions et d'obtenir des réponses du promoteur, ainsi que des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources.

Elle permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets.

100 La première partie – ça, c'est très important – la première partie ne sert pas à recevoir les opinions des participants, mais bien les questions qu'ils désirent poser. Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion, mais plutôt que nous l'entendrons seulement en deuxième partie de l'audience, c'est-à-dire le 14 juin prochain.

105 C'est à ce moment que les citoyens prendront position sur le projet. Je vous demande d'ailleurs de signifier le plus tôt possible votre intention de déposer un mémoire à la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Marie-Josée Harvey, qui est à l'arrière de la salle. Cela facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique.

110 Par ailleurs, il y a aussi la possibilité de vous inscrire en ligne pour votre intention de mémoire. Sur le site Internet du BAPE, il existe un formulaire que les gens peuvent remplir puis il est en format Word. Une fois qu'il est rempli, les gens peuvent l'inclure dans un courriel qu'ils acheminent, à ce moment, à l'adresse courriel de la commission qui est : [chemin-pink-gatineau@bape.gouv.qc.ca](mailto:chemin-pink-gatineau@bape.gouv.qc.ca).

115 De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez nous faire parvenir vos mémoires quatre jours avant le début de la deuxième partie de l'audience, soit au plus tard le 9 juin 2011.

120 Au moment de la présentation de votre mémoire, nous échangerons avec vous afin de bien comprendre votre position.

125 Vous pouvez également déposer votre mémoire à la commission d'enquête sans le présenter ou opter uniquement pour une présentation verbale de votre position sur le projet. Trois options sont donc possibles.

Ensuite, faites-le savoir à la coordonnatrice au plus tard deux semaines avant la deuxième partie de l'audience publique, le 30 mai 2011. Ceci étant pour l'intention de mémoire.

130 À la fin de l'audience publique, la commission pourrait avoir besoin de poursuivre ses recherches pour compléter son examen du projet. Donc, à la fin de la seconde partie, de la partie publique, autrement dit, la commission peut, elle, en tout temps poser des questions – par écrit, à ce moment-là, bien entendu – pour compléter son examen du projet et son analyse.

135 Pour ce qui est des questions que nous posons, alors que ce soit verbalement ce soir, les séances suivantes ou par écrit, lorsqu'il est besoin d'une recherche, la commission compte recevoir les réponses dans un délai de 24 ou 48 heures. Alors, nous demandons la collaboration à ce moment-là du promoteur et des personnes-ressources interpellés par les questions.

140 Les renseignements obtenus seront aussitôt rendus publics. Ils deviendront accessibles dans les centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également dans le site Web du BAPE.

145 De plus, tous les documents relatifs au dossier peuvent être consultés dans les centres de consultation, sur le site Web du BAPE, à nos bureaux à Québec et à la Bibliothèque des sciences juridiques de l'UQAM.

150 Par ailleurs, ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions seront disponibles sur le site Web du BAPE, ainsi que dans les centres de consultation, environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique.

Voici comment nous allons procéder ce soir et au cours des autres séances de la première partie de l'audience publique.

155 Tout d'abord, voyons la disposition de la salle. Au centre, face à vous, ici même, la commission d'enquête. À ma gauche, immédiatement à ma gauche, la table des analystes, un peu plus loin, celle des personnes-ressources. Et la table de la sténotypiste qui s'occupe des transcriptions.

160 À l'arrière, bien entendu, ceux qui sont arrivés, vous avez l'accueil, la table de l'équipe de la commission. À ma droite, la table des représentants du promoteur et devant nous, la table où vous viendrez poser vos questions.

Tel que mentionné tout à l'heure, l'inscription pour les questions se fait à l'arrière.

165

Ce soir, le registre sera ouvert à la première pause. Deux questions sont admises par intervention. Cette règle permettra au plus grand nombre de participants de poser leurs questions. Alors, les gens peuvent se réinscrire une fois qu'ils sont venus poser leurs questions.

170

Toutes les questions du public, comme les réponses, doivent m'être adressées. Je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible que j'adresse la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée.

175

Pour les questions posées par le président de la commission et par le commissaire, monsieur Dériger, les porte-paroles sont invités à nous répondre directement, soit à moi, soit à monsieur Dériger, selon le cas.

180

Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions. Les seuls préambules qui sont acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question. Donc, il ne doit pas y avoir de commentaire à l'intérieur d'un préambule, mais une explication essentielle.

185

Bien entendu, je peux intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des représentants du promoteur pour obtenir de l'information supplémentaire dans la foulée de cette question. Vous êtes, bien sûr, les bienvenus pour vous réinscrire.

190

Les questions qui nécessitent une recherche ou un développement devront être traitées dans un délai de 48 heures, tel que mentionné tout à l'heure, afin que des renseignements demandés soient rendus publics pendant la première partie de l'audience.

195

Si une information ou un document demandé par la commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Si la commission le juge nécessaire, cette information doit lui être remise avec la mention « confidentiel ». Nous permettrons alors aux personnes concernées par le document d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document était rendu public.

Nous rendrons ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en partie, ou de ne pas rendre publique l'information, et cette décision, bien entendu, sera rendue publique.

200

Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à la décision de la commission, à la suite de quoi l'information sera rendue publique en tout ou en partie ou sera renvoyée à la personne qui l'a fournie, sans que la commission en tienne compte dans ses travaux. Si la commission retournerait le document, bien entendu.

205 Le participant qui désire donner une information ou déposer un document au cours de l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à la coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission.

210 Vous pouvez aussi seulement nous communiquer la référence à un document. La commission examinera son contenu, comme elle le fait pour tous les documents déposés.

215 Je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une Déclaration de service aux citoyens, et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Je vous demande donc de bien vouloir le remplir et le remettre au personnel à l'arrière de la salle.

220 J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête. À ma gauche, vous avez les analystes, monsieur Yvon Deshaies et madame Édith Bourque. À l'arrière de la salle, vous avez le conseiller en communication, monsieur Alexandre Corcoran-Tardif, et la coordonnatrice, madame Marie-Josée Harvey.

Tel que mentionné tout à l'heure, notre sténotypiste est madame Yolande Teasdale.

225 J'invite le porte-parole du promoteur à nous présenter son équipe. Alors, je comprends que monsieur Carol Hébert sera le responsable, le porte-parole principal. Alors, bonsoir, Monsieur Hébert, si vous voulez présenter votre équipe.

**M. CAROL HÉBERT :**

230 Donc, je serai assisté de Jean Roberge, directeur Environnement pour la compagnie CIMA et, à sa droite, de Nadine Paquette, directrice Génie routier pour la compagnie CIMA.

**LE PRÉSIDENT :**

235 Je vous remercie. On m'informe aussi qu'il y a d'autres personnes, aussi, qui sont présentes dans la salle.

**M. CAROL HÉBERT :**

240 Oui, c'est vrai. Dans la salle, il y a Frédéric Tremblay, conseiller en environnement au Service d'urbanisme de la Ville de Gatineau et Jean-François Mouton, chargé de projet Environnement pour la compagnie CIMA.

**LE PRÉSIDENT :**

245 Très bien. Je vous remercie. Maintenant, permettez-moi de vous présenter les personnes-ressources. Je vais débiter par celles qui sont sur place. Nous avons, du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Hubert Gagné, monsieur Pierre Vincent, monsieur Hervé Châtaigner, dans la salle. Bonsoir! Et madame Chantal Picard.

250 Nous avons également, de la Ville de Gatineau, monsieur Daniel Faubert; du ministère des Transports du Québec, monsieur Normand Chevalier, bonsoir! De la Société de transport de l'Outaouais, monsieur Carmel Dufour.

255 Nous avons également des contacts pour les personnes-ressources. Nous avons des contacts par écrit. S'il y a des questions portant sur différents sujets, notamment des questions reliées à la Faune, nous avons un contact du ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Nous avons également, par écrit, un contact avec Environnement Canada. Enfin, nous avons également un contact par écrit avec Transports Canada.

260 Nous avons également d'autres expertises par écrit. Sur ma liste, j'ai aussi Pêches et Océans Canada qui peut répondre à des questions par écrit de la commission, et un représentant du ministère de la Santé et des Services sociaux qui va pouvoir répondre à des questions par écrit.

265 Maintenant, sans plus tarder, je vais inviter chaque requérant qui le désire à venir présenter, à faire la lecture de sa requête. Je vous demande de vous en tenir aux motifs présentés au ministre dans la requête, puis que les mémoires et les opinions sur le projet seront entendus en seconde partie de l'audience publique. Donc, je me réserve le droit de vous interrompre si vous débordez trop de la lecture de votre requête originale.

270 Je vais inviter, dans l'ordre que j'ai ici, d'inscription, monsieur Claude Sirois à s'avancer à la table des intervenants.

Bonsoir, Monsieur!

**M. CLAUDE SIROIS :**

275 Bonsoir, Monsieur le commissaire. Je me suis assis à droite, mais ça n'a aucune signification particulière. Ma lettre se lit comme suit :

280 Monsieur le ministre,

La présente est pour demander une audience publique du BAPE en rapport avec le projet susmentionné. Comme le stipulent les directives de votre ministère, voici en deux sections : A) les motifs de ma demande; et B) les motivations ou justificatifs de mon intérêt envers ce dossier.

285

Première partie : Les motifs de ma demande sont les suivants. Il y en a 10. J'ai essayé de me rendre à une douzaine, mais je n'ai pas réussi.

290

1. Malgré la séance d'information du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement tenue dès le 15 décembre, beaucoup de résidants demeurent réticents à ce projet, dont la nécessité, autant à l'échelle locale que régionale, n'a pas été démontrée.

295

2. L'impact de ce projet sur l'ensemble du réseau routier Ottawa-Gatineau ne semble pas avoir été considéré sérieusement.

300

3. Les documents rendus publics ne tiennent pas compte de l'étude en cours concernant le développement du transport en commun dans la partie ouest de Gatineau en lien avec le projet de Rapibus présentement en construction dans l'est de Gatineau, au coût d'environ 300 M\$. Une solution de transport en commun intégré dans l'ensemble du territoire de Gatineau devrait, à notre avis, avoir préséance sur des projets et des rêves de district fédéral élaborés au début des années 70. Il y a environ 40 ans.

305

4. Plusieurs citoyens proposent que le ministère des Transports du Québec rétrocède à la Ville de Gatineau une emprise connue sous l'appellation « Corridor Deschênes », qui était destinée à l'époque à la construction d'un boulevard et d'un pont vers l'Ontario à l'ouest de Hull-Gatineau. Ce projet a été abandonné depuis, comme en témoignent les consultations en cours entre les élus d'Ottawa, de Gatineau, les deux gouvernements provinciaux concernés, la CCN et d'autres acteurs du gouvernement fédéral.

310

5. Pour en revenir à d'autres considérations plus terre-à-terre, plusieurs citoyens craignent que l'approbation de ce projet n'accélère l'étalement de la construction résidentielle dans des boisés que la Ville de Gatineau tente de protéger à grands frais depuis des années.

315

6. Plusieurs agriculteurs qui se sont exprimés le 15 décembre craignent que la pérennité et l'activité économique des terres cultivées de génération en génération depuis plusieurs décennies soient menacées par ce projet de boulevard à quatre voies.

320

7. L'impact sur les services publics, notamment dans les domaines de la santé, de l'éducation, de la sécurité publique, et cetera, dont le déficit en Outaouais par rapport à l'ensemble du Québec est déjà très considérable, ne semble pas avoir été considéré pour les projets domiciliaires que favoriserait le boulevard Pink.

325 8. L'augmentation du flot de circulation sur ce boulevard quasi-autoroute provoquera des bouchons en aval sur des axes routiers récents, mais déjà passablement congestionnés, à savoir les boulevards St-Raymond et Alexandre-Taché de même que le pont Champlain entre Ottawa et Gatineau.

330 9. L'étalement urbain se fait au détriment du développement du centre-ville qui est pourtant une priorité absolue de la Ville de Gatineau énoncée dans un PPU adopté en 2008.

10. Le projet se fait au détriment de la mise à jour de boulevards parallèles existants, dont le boulevard Lucerne et le très achalandé Alexandre-Taché, ancienne route nationale qui traverse dangereusement un village urbain traditionnel – et notamment Val-Tétrault.

335 Section B) : Voici les motivations et justificatifs qui sous-entendent mon vif intérêt envers ce dossier :

Premièrement je suis citoyen allumé, ne pas confondre avec illuminé, s'il vous plaît.

340 Deuxièmement, cet intérêt émane de mon profond engagement communautaire et politique tant au niveau de mon quartier qu'au niveau municipal et provincial. Fédéral c'est autre chose.

345 Troisième point. La convergence de ma formation, de mon expérience professionnelle et de mon engagement me permet d'en arriver à deux constats : premièrement, que la quiétude et la qualité de vie du Manoir des Trembles, deuxième plus beau quartier de Gatineau et véritable joyau dans un écrin de verdure, sont menacées par la construction débridée d'autoroutes parfois déguisées sous forme de boulevards; deuxièmement, que ce développement routier effréné est subordonné à l'industrie de la construction domiciliaire et qu'il se fait, en outre, au grand détriment des terres agricoles parmi les plus fertiles de la région et les plus rapprochées du marché de la consommation agroalimentaire d'Ottawa-Gatineau.

355 Autre point. Notre quartier résidentiel est traversé par de nombreux boulevards qui furent triturés, aménagés ou construits au cours de la dernière décennie à un rythme époustoufflant, à travers le célèbre parc de la Gatineau, sans autre considération que de donner un accès le plus rapide possible à un affreux Smart Center d'une autre époque et à de nouveaux quartiers toujours plus éloignés.

360 Autre point. Même si elles sont récentes, les infrastructures de notre quartier accusent déjà quelques signes de vieillissement prématuré. La Municipalité n'a pas, semble-t-il, les moyens d'obturer les fissures de la chaussée pour en prolonger l'existence, ni même d'effectuer un marquage de base sécuritaire des intersections, pour assurer la sécurité de tout le monde.

365 Autre point. Je laisse à d'autres le soin de soulever le refus du ministère des Transports du Québec d'admettre les valeurs-guides de l'Organisation mondiale de la santé – je répète Organisation mondiale de la santé – relatives au bruit ou, à tout le moins, celles exigées par la Direction, semble-t-il, du ministère du Développement durable et de l'Environnement.

370 Je m'en remets enfin à mes concitoyens compétents en matière de bassin versant pour exprimer leurs inquiétudes quant aux milieux humides du secteur et de l'impact des travaux prévus sur nos ruisseaux et sur la rivière des Outaouais, source de notre approvisionnement en eau potable.

375 Ce n'est pas en répétant les erreurs du passé qu'on assurera le développement de nos collectivités dont on parle tant. En vous remerciant de l'attention que vos services voudront bien accorder à ma demande, je vous prie d'agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

380 Claude Sirois,  
125, rue Mayburry, Gatineau.

Je vous remercie, Monsieur le commissaire.

**LE PRÉSIDENT :**

385 Merci, Monsieur, pour la lecture de votre requête. Nous allons maintenant inviter l'Association des résidants du Plateau, madame Lili Lemieux.

**Mme LILI LEMIEUX :**

390 Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

395 Bonsoir, Madame!

**Mme LILI LEMIEUX :**

400 Le titre est un peu changé. *Élargissement du chemin Pink pour urbanisation de la promenade Pink.*

Dans le cadre du projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le Corridor Deschênes à Gatineau, l'Association des résidants du Plateau désire soumettre les réflexions suivantes concernant ce projet crucial pour le quartier.

405 Suite à la consultation de l'étude d'impact réalisée par le BAPE, l'Association des résidents du Plateau demeure très sceptique et inquiète quant aux moyens proposés afin de solutionner les problèmes de sécurité, de fluidité, de bruit et de nuisance.

410 On note aussi l'absence complète de référence quant à la proximité du parc Gatineau et de ses aires boisées dont les atouts naturels devraient servir d'inspiration pour ce projet.

415 Une emprise de 55 mètres nous apparaît nettement démesurée et nous croyons fermement que cela créera une division physique irréversible de tous les résidents du côté nord de Pink d'avec le reste du Plateau.

420 Plusieurs centaines de ceux-ci y transitent, à pied ou à vélo, pour aller prendre l'autobus ou pour se rendre au travail ou à l'école. Un boulevard à quatre voies et terre-plein rendra la traverse de celle-ci intimidante et même avec des feux pour piétons, il faudra au moins une attente de 30 secondes et aura un effet négatif sur la fluidité recherchée dans ce projet.

425 Quant au bruit et aux nuisances, l'Association des résidents du Plateau est d'avis que des mesures d'atténuation devront être mises en place immédiatement et que le fait que 90 % de l'aire boisée longeant Pink derrière Alizé sera rasée, il est clair qu'il faudra compenser ce mur végétal par la plantation d'arbres et d'écrans antibruit, autant du côté nord que sud de Pink. L'étude d'impact n'en fait aucunement mention.

430 L'éclairage proposé est aussi une vive source d'inquiétude et devra diffuser uniquement sur le chemin et non être une source de pollution lumineuse inutile. Encore là, l'étude d'impact est muette à propos de ceci.

435 Il n'y a aucune mention sur comment le coin de Brises et Pink sera réalisé. Cette intersection existe depuis l'existence du carrefour des Brises et deviendra impraticable si des feux de circulation ou panneaux d'arrêt ne sont installés. Le même problème se retrouve à l'intersection de Blizzard et de Pink, silence de l'étude à ce propos.

440 L'intersection de Grives et de Pink nous apparaît propice à un carrefour giratoire, afin d'éliminer le caractère rectiligne du tracé et diminuer la perception de vitesse. Vers l'ouest, après cette intersection appelée la phase 2, celle-ci doit être considérée comme importante et intégrée dans la phase 1, du moins jusqu'à Europe. Ça veut dire qu'on considère que d'arrêter, de faire la phase 1 et d'arrêter à Grives et à Pink et de ne pas prolonger, que c'est comme un non-sens.

Compte tenu de ces inquiétudes et des nombreux points encore en suspens, il est donc :

Attendu que ce projet à un impact direct sur la qualité de vie des résidents du Plateau;

445            Attendu que ce projet doit répondre à des besoins de sécurité, de fluidité et de quiétude  
des résidants;

          Attendu que ce projet doit s'harmoniser avec la proximité du parc Gatineau et de ses aires  
boisées;

450            Attendu que ce projet encouragera le transport individuel en voiture au détriment du  
transport durable;

          Attendu que le chemin Pink doit se démarquer du boulevard du Plateau en étant une porte  
455 d'entrée du quartier à couleur naturelle et non commerciale;

          L'Association des résidants du Plateau déposera un mémoire au BAPE, afin de permettre  
aux résidants concernés et tous les citoyens de Gatineau de pouvoir bonifier ce projet qui  
marquera à jamais la personnalité du quartier du Plateau.

460            Merci!

**LE PRÉSIDENT :**

465            Merci, Madame Lemieux pour la lecture de votre requête. Je vais maintenant inviter  
monsieur Bill Clennett à s'avancer. Bonsoir, Monsieur Clennett.

**M. BILL CLENNETT :**

470            Bonsoir! Les motifs de ma demande sont les suivants :

          Le projet dont il est question, de mon point de vue, ne s'inscrit pas dans une perspective de  
développement durable. Premier point.

475            Deuxième point. L'étude d'impact a analysé diverses options et variantes d'aménagement  
pour l'élargissement du chemin Pink, mais elle n'a pas abordé d'autres solutions au besoin de  
transport de ce secteur.

          c) L'étude d'impact conclut à tort que l'unique réponse à un problème de fluidité de la  
480 circulation est plus d'espace pour les automobiles.

          Prochain point. L'étude d'impact n'a pas analysé les conséquences de l'élargissement du  
chemin Pink sur le développement futur de ce secteur et les implications sur l'augmentation du  
parc de l'automobile.

Le dernier point. L'étude d'impact n'a pas analysé ce projet en fonction de la politique environnementale de la Ville de Gatineau, notamment en ce qui a trait à : la diminution des émissions de gaz à effet de serre produites par la Ville et la collectivité; l'amélioration de l'offre du transport en commun; et la réduction des déplacements automobiles.

Mon intérêt par rapport au milieu touché par ce projet est l'impact d'un mode de développement de la périphérie en fonction de l'automobile sur les quartiers centraux. La réalisation de ce projet ouvrira de nouveaux secteurs au développement, ce qui aura un impact direct et néfaste sur la qualité de vie dans le secteur de l'Île de Hull où j'habite à cause de l'augmentation de la circulation d'automobile.

Je vous remercie beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Clennett. Nous allons maintenant inviter monsieur Gaétan Provencher. Bonsoir, Monsieur!

**M. GAÉTAN PROVENCHER :**

Bonsoir, Monsieur le président, Monsieur Dériger, Mesdames, Messieurs.

Je suis un bénévole représentant les intérêts des cyclistes depuis 1999. J'ai été impliqué à la réalisation de la Route verte en Outaouais, à la création d'une campagne de promotion d'utilisation du vélo pour aller au travail, et maints autres dossiers, projets, comités auprès de la Ville de Gatineau, de la Ville d'Ottawa et de la Commission de la capitale nationale. Je suis aussi membre du conseil d'administration du Conseil régional en environnement, développement durable Outaouais depuis 5 ans, et aussi de l'Association québécoise du transport et des routes, l'AQTR.

J'ai pris connaissance de la documentation concernant ce projet par l'entremise du site Internet du BAPE, documentation très complète. Sans ouvertement mettre en doute le professionnalisme des promoteurs, je déplore qu'on continue à utiliser les approches et méthodes des années 70 quant aux choix et justification des infrastructures routières. Dans l'esprit du développement durable et de la mobilité durable, un élargissement de 2 à 4 voies d'une artère (qualificatif du MTQ) avec augmentation de la vitesse maximale permise dans une zone en urbanisation accrue due à l'étalement urbain non contrôlé n'est plus de mise. Cela va à l'encontre du principe de « road diet ».

Gatineau va, pour votre information, dépenser 1 M\$ cette année en mesures d'atténuation de vitesse, où est-ce que les rues sont justement droites et larges.

530 Selon le *Guide technique des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes de Vélo Québec* de 2010, fait en collaboration avec Transports Québec, le Fonds pour la promotion des saines habitudes de vie et de l'Agence de santé publique du Canada, plusieurs points de conception auraient dû être considérés et me semblent absents des études et rapports des promoteurs du projet. Par exemple, une glissière de sécurité ou un muret protecteur pourrait être nécessaire entre la piste cyclable et la route; la hausse potentielle du trafic piéton et cycliste pourrait nécessiter une piste multifonction plus large que suggérée et ayant une séparation entre les piétons et les cyclistes. On parle de 4,5 à 5 mètres et non pas de 3 à 3,5.

540 De plus, les instances municipales de Gatineau négligent depuis quelques années la consultation avec les cyclistes et leurs représentants. Des solutions discutables ou choix douteux d'infrastructures commencent à pulluler sur le réseau. Aucune carte du réseau n'est publique ni fonctionnelle. Gatineau est la seule ville du Québec qui n'a pas de carte publique et efficace de son réseau, et aucune proactivité pour prévoir et solutionner les problèmes à venir.

545 En mon nom personnel et au nom des milliers de cyclistes de Gatineau, je vous demande d'autoriser la tenue d'une audience publique sur ce projet.

Merci de votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

550 Merci, Monsieur Provencher. Je vais inviter maintenant monsieur Lee Bourdon. Est-ce que monsieur Bourdon est dans la salle? Alors, même si monsieur Bourdon n'est pas ici, sa requête va être rendue publique.

555 Je vais inviter monsieur Ian Huggett d'Eco-Watch à s'avancer. Bonsoir!

**M. IAN C. HUGGETT :**

560 This is my submission concerning the proposed expansion of Pink Road in the Aylmer Sector in the City of Gatineau.

The rationale for the proposed expansion of Pink Road weren't reviewed based on the following observations:

565 1. The project will have negative environmental effects along its trajectory by affecting four water courses and six wetlands along Pink Road between rue Gravitité and Boulevard Grives. Wetlands will be drained, water courses channelized, aquatic habitat in riparian zones removed.

570 Conventional mitigation measures during infrastructure projects traditionally involve compensation such as no net loss of wetland function or no net loss of fish habitat outside of the project study area rather than protecting existing ecological functions. This compromises the stability productivity and diversity of ecosystem components affected by the project.

575 2. The project is examined in isolation. The stage approach to road construction is built on a short-term horizon. This is a common limitation of most infrastructure projects depending on intermittent funding from Federal or Provincial subsidies. Frequently, projects go ahead simply because a Municipality wishes to take advantage of temporal funding without seriously examining the long-term implications of the project on residents, farmers and local businesses. The subsequent maintaining costs of the completed infrastructure remain a future economic burden to local governments who consequently resume rural land for high-density housing to obtain more tax revenue.

580 3. Road projects in Quebec have consistently failed to acknowledge the cumulative effects and projected consequences on non-target externalities. These externalities include the loss of rural land and outdoor recreational opportunities provided by threaten green space and future park land. They also include a reduction in air quality, an increase in ambient noise, the fragmentation of wildlife habitat and the creation of physical barriers which remove wildlife linkages to Gatineau Park.

590 Where will traffic eventually accumulate? Will the road expansion encourage future residential subdivisions into currently agricultural land? The project fails to articulate its overall target or objective in the overall context of rural Aylmer. It is designed to presumably lubricate traffic flow along Pink Road but fails to elucidate where the traffic will be channelled. Will the entire length of Pink Road eventually be widened west to Terry-Fox Road?

595 The project's current configuration terminates at the hypothetical Autoroute Deschênes situated in the middle of the 700 acre Boucher Forest. The Urban Master Plan for the Aylmer Sector included this north-south access in expectation of a now defunct bridge between Deschênes and Britannia. Will the completion of the Pink Road expansion eventually lead to a 4-lane linkage through the forest to connect it with Boulevard Allumettières? Or will Vanier Road be widened to four lanes between Pink and Boulevard Allumettières?

600 Conclusions: Before this project can be seriously considered a viable proposal, the overall objectives and residual environmental and social effects must be examined; not in isolation but with a long-term vision on how it will influence:

605 1. Future unsustainable urban growth in rural north Aylmer; 2. Physical barriers to the movement of biodiversity between the Ottawa River and Gatineau Park; 3. The probability of the

project on triggering a transportation linkage through the Boucher Forest, affectively slicing the urban park in two; 4.The direct loss of aquatic ecosystem along the project's trajectory.

610

Thank you. Do you need a copy?

**LE PRÉSIDENT :**

615

Yes, please. It is not the same that we have.

**M. IAN C. HUGGETT :**

Who should I give it to?

620

**LE PRÉSIDENT :**

To Madame Harvey. Je vais maintenant inviter monsieur Stephan Knowles à s'avancer.

625

**M. STEPHAN KNOWLES :**

Bonsoir, Messieurs les commissaires! Bonsoir, messieurs, dames!

**LE PRÉSIDENT :**

630

Bonsoir!

**M. STEPHAN KNOWLES :**

635

C'est ma lettre que j'ai adressée à monsieur Pierre Arcand, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs le 6 janvier.

640

Cette lettre constitue une demande officielle pour la tenue des audiences publiques par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, concernant le Projet d'élargissement du chemin Pink à Gatineau.

645

Vu les effets environnementaux négatifs sur les zones humides et autres zones naturelles importants à prévoir le long de la route élargie ainsi que la grande possibilité de la perte subséquente du caractère rural et des terres agricoles du nord d'Aylmer parce que le projet stimulera l'expansion domiciliaire et commerciale à l'extérieur du périmètre urbain dans un secteur de grande valeur rurale et récréative, des audiences publiques s'imposent.

650 Quatre cours d'eau qui traversent le chemin Pink ainsi que six zones humides, y compris un marécage entre la rue de la Gravité et le boulevard Grives, sont parmi les plusieurs sites menacés le long du chemin visé par l'élargissement.

655 Bien que les promoteurs, le ministère des Transports du Québec et la Ville de Gatineau peuvent faire valoir que ce projet implique l'élargissement des deux voies existantes à quatre voies qui s'arrêteront à quelques centaines de mètres à l'ouest du chemin Vanier, il est clair que la vision globale de ce projet est d'élargir le chemin Pink vers l'ouest jusqu'au chemin Terry-Fox et la route 148, tel que stipulé dans les deux derniers plans directeurs adoptés par l'ancienne Ville d'Aylmer à la fin des années 1990.

660 Le présent projet ne devrait pas être étudié séparément de ces plans. Ainsi, il faudra évaluer tous les impacts découlant de ces trois premières phases et les implications à long terme des phases ultérieures de construction le long du chemin Pink ensemble.

665 En outre, le fait que l'élargissement du chemin Pink s'arrête arbitrairement à l'ouest du chemin Vanier à un corridor vert – identifié par les planificateurs du parc de la Gatineau comme une très importante route migratoire de la faune –, en l'absence de toute intersection de circulation existante, suggère fortement que le ministère des Transports souhaite conserver l'option pour la construction d'un éventuel axe nord-sud, c'est-à-dire l'autoroute Deschênes.

670 L'élargissement du chemin Pink à l'ouest du chemin Vanier et vers un axe futur nord-sud pourrait être catastrophique. Il risque d'y avoir des conséquences sociales et environnementales graves pour le secteur Aylmer, pour les raisons suivantes – et je reprends ici un peu l'argument de monsieur Huggett :

675 - Immédiatement à l'ouest du chemin Vanier, dans le tracé actuel de ce projet, il y a des zones humides qui contiennent plusieurs espèces de plantes rares;

680 - Une augmentation de la quantité de sel épanchée sur la route, des résidus émis par des véhicules et l'altération des zones humides pendant et après la période de construction pourraient détruire ou être nuisibles pour ces espèces.

685 Ce projet aurait un impact négatif sur les *alvars* – reconnus pour leur signification écologique au Québec, ces *alvars* qui traversant le chemin Pink –, perturberait les zones naturelles qui bordent le chemin Pink à plusieurs endroits, entraînerait l'introduction d'espèces exotiques transportées par les véhicules de passage, modifierait les tracés des cours d'eau caractéristiques de l'habitat des *alvars* et encouragerait l'empiétement public. Il stimulerait l'étalement urbain et menacerait les activités agricoles dans les zones rurales à l'extérieur du périmètre urbain.

690 La santé de la zone rurale fait partie essentielle des valeurs que nous cherchons à protéger.

Je demande respectueusement que vous ordonniez des audiences publiques relatives à ce projet en vue de ces conséquences sociales et environnementales significatives.

695 Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

700 Merci, Monsieur Knowles. Je vais vérifier auprès de deux requérants qui n'ont pas confirmé s'ils voulaient présenter leur requête. Le Canadian Park and Wilderness représenté par monsieur John McDonnell. Sont-ils ici ce soir? Non? Ainsi qu'un groupe de trois requérants, madame Lyne Monastesse, Michel Martineau et Philippe Quesnel qui ont également produit une requête, s'ils désirent venir en faire la lecture.

705 Bonsoir, Madame!

**Mme LYNE MONASTESSE :**

710 Bonsoir! Je suis Lyne Monastesse. Donc, je vais lire la demande pour les trois personnes.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

715 **Mme LYNE MONASTESSE :**

720 Par la présente, nous demandons qu'une audience publique soit tenue au sujet du projet d'élargissement du Chemin Pink à Gatineau. Notre demande est alignée avec l'un des principes de la *Loi sur le développement durable* du Québec, soit la santé et la qualité de vie qui est définie comme suit :

725 *Les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive, en harmonie avec la nature.*

Les motifs de notre demande visent certains éléments de l'évaluation environnementale tels que fournis dans les documents et expliqués lors de la session d'information du 15 décembre 2010.

730

Les éléments visés sont, entre autres :

735

Le besoin pour un tel projet d'élargissement dans un contexte de mobilité durable qui devrait promouvoir le transport en commun et le transport actif plutôt que le transport par véhicule individuel. Et à ce sujet, on réfère aux recommandations du réseau des ingénieurs pour la mobilité durable.

740

Le projet n'est pas novateur et n'est pas arrimé dans une perspective de développement durable et perpétue une approche conventionnelle de transport basée sur un plan développé il y a plus de 30.

745

Il y a aussi l'impact sonore du projet à court et à long terme et les mesures d'atténuation afin de s'assurer que le projet n'aura pas d'impact sur la qualité de vie. En tant que résidents du secteur du Plateau depuis plusieurs années, nous avons remarqué une augmentation constante du niveau sonore au fil des ans qui est devenu dérangeant. L'étude du niveau sonore existant – à travers l'étude d'impact – ne tient pas compte de l'augmentation du bruit au fil des ans, car elle a été faite en 2008.

750

Il y a aussi un enjeu avec les vibrations causées par les véhicules, cet aspect n'est pas étudié dans l'étude actuelle et est présentement un enjeu dans le secteur visé.

755

Les risques pour la sécurité des piétons aux intersections, incluant les nombreux étudiants, et aussi pour la sécurité des cyclistes causés par la vitesse proposée de 70 km/h qui est à notre avis trop rapide.

Le manque de voie réservée pour le transport en commun dans le projet actuel.

Donc, en espérant que vous ferez suite à cette demande. Merci.

#### **LE PRÉSIDENT :**

760

Je vous remercie. Je vais maintenant faire une synthèse des autres requêtes qui n'ont pas été... dont la lecture n'a pas été faite ici, ce soir.

765

Nous avons une requête du Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais. Alors, j'ai maintenant la requête en main, je vais en faire la lecture.

Par la présente, le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais, le CREDDO...

770

Vous aviez demandé de ne pas la lire, c'est ça. Alors, je vais quand même en faire la lecture. C'est parce que nous présentons toutes les requêtes. La question qui avait été posée c'est : est-ce que vous désirez en faire la lecture?

**Mme NICOLE DESROCHES :**

775

C'est que moi je pensais que si on ne la lisait pas, c'est qu'on passait à quelqu'un d'autre. C'est juste ça. On répète pas mal tous la même chose.

**LE PRÉSIDENT :**

780

C'est ça. Mais c'est comme vous voulez. Habituellement, on fait la lecture des requêtes, je vais certainement en faire un court résumé.

Alors, au sujet des requêtes, je vais faire la synthèse suivante :

785

Donc, on invoque l'augmentation de la vitesse prévue. On invoque également les modèles de projection de la circulation qui sont basés sur... depuis plusieurs décennies, donc qui sont périmés. Il nous semble aussi, dans le contexte de la révision du schéma d'aménagement, qui pourrait y avoir une incohérence liée au projet au regard de la densification du tissu urbain et la gestion à l'échelle d'unités de villages urbains. Alors, c'est ce qui synthétise la requête.

790

Du côté de monsieur Lee Bourdon, qui ne présente pas sa requête, les raisons invoquées dans la requête sont le désir de regarder ce dossier en profondeur.

795

Le projet ne convient pas avec l'actualité sur le territoire en ce moment. Présentement, dans la région d'Ottawa-Gatineau, on fait face à plusieurs problèmes de circulation. Je crois que la solution à ces multitudes de problèmes des deux bords de la rivière pourrait être solutionnée avec un corridor multifonctionnel qui se situera le long du présent chemin Pink, se dirigeant ouest jusqu'à Perry, pour ensuite se diriger à travers des terres en friche pour croiser la rivière des Outaouais.

800

Ce projet solutionnera plusieurs problèmes en même temps et nécessitera une grande vision et coopération entre plusieurs niveaux et départements locaux provincial et fédéral. Mais il n'est pas impossible à voir avec une étude d'envergure.

805

Pour l'instant, le projet de la Ville sur ce tronçon de chemin démontre un manque de vision et de coopération.

810

Il demande de mettre les freins sur ce projet, que les agences impliquées dans l'étude puissent voir le potentiel de la proposition qu'il vient de faire.

Donc, ceci étant, monsieur Bourdon. Donc, du côté de la Canadian Park and Wilderness la requête est intitulée de la façon suivante :

815 Fondée en 1969, la Section Vallée de l'Outaouais de la Société pour la nature et les parcs du Canada travaille à l'établissement de nouveaux parcs et aires protégées dans le bassin versant de la rivière des Outaouais, à la saine gestion des aires protégées existantes et à assurer la connectivité à travers le paysage.

820 Nous comprenons que la Ville de Gatineau souhaite procéder au prolongement du chemin Pink dans le secteur Aylmer de la municipalité. Ce projet risque de causer d'importants impacts sur le milieu, tant au niveau de la faune et de la flore, mais aussi au niveau de l'isolement du Parc de la Gatineau par cette nouvelle route à quatre voies se trouvant juste au sud de cette aire protégée.

825 Nous vous demandons donc de demander au Bureau d'audiences publiques de tenir des audiences publiques sur le projet avant qu'aucune autorisation ne soit émise. Nous croyons qu'un projet d'une envergure comme celle que propose la Ville de Gatineau doit obligatoirement faire objet d'audiences publiques.

830 J'ai également une requête faite par madame Sharon Déoux. En substance, la requête estime qu'il est important de faire une pleine évaluation du projet, puisqu'il peut mener éventuellement à la perte de terres agricoles. Les autres motifs invoqués sont aussi une préoccupation concernant l'élargissement du chemin Pink et ses effets qu'il pourrait avoir sur le zonage adjacent, qui est le type résidentiel et l'expansion de la construction d'habitations dans  
835 des zones agricoles fertiles.

Donc, madame Déoux exprime également des préoccupations concernant l'étalement urbain et s'inquiète des impacts que cela peut avoir sur le tissu social du secteur d'Aylmer.

840 Ceci fait, en substance, la synthèse de la requête.

Donc, ceci synthétise l'ensemble des requêtes que le ministre a reçues en regard du projet. Je vais maintenant inviter le promoteur à nous faire une présentation d'une vingtaine de minutes, environ, sur le projet.

845 À la suite de cela, nous allons faire une pause environ 15 minutes et nous ouvrirons le registre.

850 Alors, vous pouvez y aller.

**M. JEAN ROBERGE :**

855 Bonsoir tout le monde. On m'a présenté tantôt, Jean Roberge, directeur Environnement  
chez CIMA. Donc, c'est nous qui avons monté cette présentation. Pour ceux qui étaient à la  
séance d'information, donc vous allez voir que ça n'a pas été modifié substantiellement.

860 Ceci étant dit, pour ceux qui ont eu la chance tantôt de visualiser des panneaux à l'arrière,  
on a préparé ces panneaux-là et on les a insérés dans la présentation, de manière à clarifier  
certains points qui avaient suscité des questions lors de la séance d'information.

865 Donc, ceci étant dit. On a effectivement devant nous des détails sur l'élargissement du  
chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes. Ici, donc, le contenu de la  
présentation, on va vous présenter a priori la localisation du projet, les éléments de justification du  
projet, comment le projet est prévu dans sa planification, les problématiques rencontrées, l'étude  
des options analysées et l'option retenue.

870 Ensuite, au niveau des impacts et mesures d'atténuation, on va vous présenter donc les  
impacts prévisibles sur le milieu humain, sur le milieu biophysique et, ensuite, les programmes de  
surveillance et de suivi environnemental et les échéanciers et coûts du projet.

875 Donc, ici, vous avez une perspective régionale de la zone d'étude. On vous donne donc, à  
l'extrême droite, la phase 1 qui est prévue en construction en 2012. La phase 2, donc centrale,  
prévue pour 2025 et la phase 3 qui est la phase à l'ouest du chemin Vanier et où les prévisions  
ne sont pas là pour nous dire quel sera l'échéancier précis, mais c'est définitivement post 2025.

880 Le projet d'élargissement du chemin Pink est nécessaire puis les raisons, dans leur forme  
générique, c'est que le niveau de service actuel donc est à saturation. C'est-à-dire qu'avec le  
nombre de déplacements qu'on est en mesure de compter aujourd'hui, le chemin Pink ne  
rencontre pas les critères d'usage. Donc, on l'appelle à saturation, c'est-à-dire au niveau du  
transport pour véhicules lourds et véhicules automobiles.

885 Les intersections avec le chemin Pink doivent être sécurisées par feux de circulation. Sans  
les nommer, ce sont toutes les intersections majeures qu'on voit donc dans notre planification, qui  
vont avoir des feux de circulation dans le nouveau projet, ce qui va en même temps créer des  
accès et qui va favoriser le déplacement des usagers plus vulnérables, principalement sur l'axe  
nord-sud aux intersections avec Pink.

890 Et puis il faut tenir compte aussi du fait que le chemin Pink a déjà dépassé sa durée de  
vie, c'est-à-dire qu'il est dans un état déjà avancé au niveau de la chaussée et de la qualité de la  
circulation. Donc, il y a un besoin de refaire la chaussée. On va profiter donc du projet  
d'élargissement pour en même temps améliorer les conditions routières.

895 Le nouveau boulevard Pink permettra l'aménagement d'un sentier multifonctionnel à l'écart du trafic. Présentement, il ne se trouve pas de sentier récréatif parallèle à Pink. Avec le nouveau projet, cet aménagement-là va s'ajouter, créant donc un corridor de circulation piéton et cycliste.

900 Et puis il y a toujours aussi la notion d'amélioration de la fluidité à la circulation routière est-ouest dans le secteur qui, sur la base des niveaux de service actuel, donc devient un élément important du projet et du développement dans le secteur.

905 Donc, les travaux de construction sont prévus en trois phases, on le mentionnait tantôt. La première phase, qui est le secteur est, c'est-à-dire jusqu'à la rue des Grives sur une distance de 0,45 kilomètre, est projetée – on disait tantôt 2012, mais dans les faits, à cause des échéanciers prévisibles, on parle plutôt de printemps 2013. La phase 2 qui va mesurer 2,65 kilomètres et qui se rendra jusqu'à Vanier, date de construction prévue : 2025. Phase 3, comme je vous ai dit, à l'ouest de Vanier, l'échéancier est non déterminé pour l'instant.

910 Au niveau de la problématique. On retrouve donc, dans la zone d'étude, des zones d'habitation situées à moins de 50 mètres de la route à l'étude et qui sont assujetties à des nuisances temporaires pendant la période de construction. Priorité, donc, va être donnée à la sécurité routière, à la fluidité de la circulation et à la qualité esthétique de l'axe routier. En d'autres mots, ce que ça veut dire, c'est qu'on reconnaît donc la présence de résidants, de quartiers résidentiels dans le secteur et la présence de ces quartiers résidentiels là est tenue compte dans la conception de la route.

915 Et puis, ça va de même pour les secteurs résidentiels en voie de développement, c'est-à-dire qu'on fait référence, nous, au Plan d'urbanisme et schéma d'aménagement pour déterminer qu'effectivement le potentiel de croissance dans ce secteur-là est en devenir et puis, ça aussi, on en tient compte donc dans notre planification.

920 Comme ça a été mentionné par plusieurs dans le courant de la soirée, quatre cours d'eau, effectivement, se trouvent dans l'emprise de route. On retrouve aussi six milieux humides, encore une fois, dans l'emprise de route.

925 Ici vous avez une illustration qui donne essentiellement l'emplacement de ces cours d'eau et milieux humides. Les cours d'eau étant indiqués par des tracés bleus avec bandes riveraines donc plus pâles, puis les milieux humides étant indiqués en vert.

930 Ici donc, dans l'analyse des différentes options, on avait donc trois options proposées et analysées. On avait donc l'option à 50 km/h avec intersection conventionnelle. On avait des options avec carrefour giratoire et options à 70 km/h avec intersection conventionnelle.

935 L'option retenue en bout de ligne, puis vous allez noter une différence ici par rapport à ce qui avait été déposé lors de la séance d'information, c'est que suite à la séance d'information, pour la phase 1, l'option retenue est de 50 km/h affiché et une vitesse de 70 km/h pour les phases 2 et 3, c'est-à-dire à l'ouest des Grives.

940 Les intersections sont conventionnelles dans la section urbaine à quatre voies. Deux chaussées de deux voies séparées avec un terre-plein central. Carrefour géré par des feux de circulation, aire pour le transport en commun et intégration d'un sentier multifonctionnel.

945 Essentiellement, vous voyez donc une image, ici, divisée en deux. Vous avez une vue en plan de l'aménagement proposé dans la portion en haut de l'illustration, et dans la portion du bas de l'illustration, vous avez une coupe-type prise à l'ouest de l'intersection des Grives et qui indique donc les aménagements proposés de part et d'autre des voies de circulation avec plantation d'arbres dans le terre-plein ainsi que dans les zones aménagées de part et d'autre.

950 Ici, vous avez une illustration de l'intersection au boulevard des Grives, à savoir que la gestion de la circulation va se faire de manière à favoriser autant le déplacement piéton que le déplacement routier avec, vous le constaterez, zone d'élargissement pour les arrêts des autobus, de manière à ne pas gêner la circulation routière durant les temps d'arrêt.

955 Ici, vous avez la géométrie de l'intersection de Pink et boulevard de l'Europe, essentiellement. Donc, on voit là-bas les aménagements riverains encore et puis les plantations, ainsi que la localisation d'un sentier récréatif et sentier piéton.

Ici, vous avez une illustration de ce qui sera la géométrie de la route, tronçon central. Donc, on sort des illustrations pour venir à l'évaluation des impacts et mesures d'atténuation.

960 On a traité donc des conditions du milieu humain, le patrimoine culturel : donc, nature des effets appréhendés, ça, c'est de façon générique. Donc, quand on fait une analyse du patrimoine culturel et une analyse des impacts potentiels, on cherche à savoir s'il y aurait potentiellement destruction d'éléments patrimoniaux. La recherche qui a été faite dans ce contexte-là indique qu'il ne se trouve aucun site patrimonial ou archéologique dans la zone d'étude.

965 On cherche aussi à savoir si le projet va toucher le bien-être et la qualité de vie des communautés principalement riveraines ou de toute autre communauté concernée. On a constaté qu'effectivement il y a une possibilité, sinon un effet prévisible, d'émissions de poussières et perturbations au niveau sonore, principalement lors des travaux de construction par l'utilisation de la machinerie lourde.

970 Une série de mesures de protection et d'atténuation seront mises en place et sont déjà intégrées à l'étude d'impact pour adresser ces risques d'impact là.

975 Encore au niveau du milieu humain, le niveau sonore ambiant. Il y aurait, au niveau des  
modélisations qui ont été faites et sur la base, donc, des données disponibles sur les conditions  
du milieu sonore et ambiant, il y a un impact prévisible lors de la phase 3 du projet et puis cet  
impact-là donc nous amène à conclure que des aménagements d'écrans antibruit sont  
recommandés pour protéger 25 résidences subissant un impact sonore moyen lors de la phase  
980 3, c'est-à-dire peut-être 2031, là. Mais comme on a mentionné tantôt, cet échéancier-là est à  
valider dans le futur.

985 Donc, à ce moment-là, étant donné qu'on comprend très bien que les conditions peuvent  
changer d'ici à ce que la phase 3 se réalise, il est bien évident que les conditions sonores et les  
mesures à prendre pour atténuer toute source d'impact à ce moment-là seront réexaminées en  
fonction des conditions actuelles lors de la planification de la phase 3.

990 Au niveau de l'économie locale et régionale. Donc, on comprend que le projet comporte  
des effets positifs, à savoir qu'il y aura création d'emploi. Le parc industriel Pink, qui est déjà en  
opération, donc va en bénéficier par une amélioration de son accessibilité et fluidité. Et puis il va y  
avoir nettement amélioration de la circulation routière. Comme on l'avait mentionné tantôt, on sait  
que le niveau de service du chemin Pink dans les conditions actuelles est à saturation.

995 Au niveau de la qualité des sols. Donc, essentiellement, ça aussi c'est une intervention  
qu'on appellera générique pour tous les projets routiers. En excavation, on se retrouve avec des  
matières résiduelles, des sols, des matériaux de chaussée de la route existante. Donc, les  
matériaux d'excavation excédentaires seront revalorisés et les rebuts disposés selon les normes  
du ministère et des municipalités.

1000 Qualité des eaux de surface et intégrité de l'habitat de poisson. Ça aussi, j'ai constaté  
tantôt la préoccupation des gens à ce niveau-là. Sachez qu'il va y avoir une gestion des  
sédiments lors de l'installation des nouveaux ponceaux et des travaux en berge. Aussi,  
comprenons que le ministère des Pêches et Océans ainsi que le ministère des Ressources  
naturelles et de la Faune ont été consultés dans le cadre du processus d'évaluation  
environnementale, pour en conclure que les mesures d'atténuation qu'on mettait en place étaient  
1005 suffisantes pour éviter toute perte ou tout impact notable sur l'habitat de poisson.

1010 Donc, les barrières à sédiments vont assurer l'intégrité des cours d'eau et l'habitat du  
poisson. On parle aussi d'aménagement de ponceaux favorables à la migration du poisson de  
part et d'autre du ruisseau Moore.

Au niveau des milieux humides, oui, effectivement, on a six milieux humides qui se trouvent  
tout au moins ou en partie dans l'emprise. Ils vont être touchés lors de la construction des phases  
2 et 3 du projet. La Ville s'est engagée à compenser pour toute perte de milieux humides,  
conformément aux exigences du ministère de l'Environnement du Québec.

1015 J'ajoute à ceci les éléments de corridor migratoire. C'est que les plans de compensation,  
l'engagement est là pour de la compensation pour tout milieu humide en fonction des situations et  
en fonction des procédures d'approbation du ministère de l'Environnement du Québec.

1020 Ceci étant dit, on ne sait pas aujourd'hui si les milieux humides qui se trouvent dans  
l'emprise vont être soit plus grands ou plus petits, ou si les mesures de compensation recevables  
par les autorités lors de la planification de projets vont être les mêmes que celles qui sont  
appliquées aujourd'hui.

1025 Donc, l'engagement est là, de la part de la Ville, de s'assurer que lors de la planification de  
projets – parce qu'on comprend qu'une fois que ce processus-ci va avoir été complété,  
acheminé, il y a toujours, lors de la préparation des plans et devis de construction, l'obligation, de  
la part du promoteur, de déposer une demande de certificat d'autorisation au ministère de  
l'Environnement du Québec, puis dans lequel on va trouver le détail de construction.

1030 Donc, c'est à ce moment-là que les négociations vont se faire au niveau des besoins de  
compensation. Puis ça, ça va adresser, comme on le voit de plus en plus, autant les questions de  
compensation de surface, de compensation de fonction écologique et, en même temps, on  
entend de plus en plus – puis je vous le dis parce que, bon, après 30 ans dans le domaine, on  
voit les tendances venir –, les questions de corridor vert, aussi, deviennent de plus en plus des  
1035 éléments de planification dans les programmes de compensation qui sont à faire.

Ce qui fait qu'essentiellement, donc le plus loin qu'on peut aller aujourd'hui, dans ce  
contexte-là, c'est l'engagement qui est pris.

1040 Au niveau de la faune avienne, tel que statué dans les impacts qu'on a, parce qu'on sait  
que c'est les autorités fédérales qui ont la responsabilité sur les oiseaux migrateurs, puis on  
travaille beaucoup avec Environnement Canada à ce niveau-là, ainsi qu'avec le ministère des  
Ressources naturelles et de la Faune, pour trouver des mesures adéquates de protection de  
l'habitat de l'oiseau. Et ici, donc, on parle d'aire de nidification. Donc, la mesure d'atténuation  
1045 qu'on propose ici est celle qui est couramment utilisée dans le cadre des études d'impact  
fédérales-provinciales, c'est de limiter les temps d'abattage pour ne pas intervenir dans les  
périodes de nidification. Donc, ici, on parle de travaux d'abattage qui seront réalisés entre le 15  
août et le 31 mars, de manière à éviter, justement, les périodes de nidification.

1050 Quand on arrive à la surveillance environnementale, donc on parle de trois périodes de  
surveillance : en préconstruction, donc on doit s'assurer – puis quand on parle de  
préconstruction, c'est que les plans et devis auront été préparés avec les mesures de protection  
de l'environnement y ayant été intégrées.

1055           Donc, on inclut les mesures d'atténuation et mesures de protection de l'environnement aux plans et devis. Un plan d'action environnementale sera produit par l'entrepreneur et approuvé par la Ville et/ou ses représentants. Puis un plan de protection de l'habitat du poisson sera produit et intégré aux plans et devis de construction.

1060           Durant la construction, c'est-à-dire en chantier, s'assurer de la mise en place de toutes les mesures de protection de l'environnement relativement à l'ambiance sonore, à la qualité de l'air, à la qualité des sols, au milieu hydrique et l'habitat du poisson.

1065           Donc, ça veut dire que durant les travaux, une surveillance environnementale va être assurée de manière à s'assurer que les mesures de protection de l'environnement qui font partie du processus d'autorisation, donc sur la base desquelles les autorisations sont données, vont être mises en place et mises en place correctement.

1070           Ensuite, post-construction, c'est-à-dire le suivi, on s'assurera du bon état et du bon fonctionnement des aménagements, des plantations, des mesures de protection de l'environnement qui devront durer plus longtemps que les travaux, c'est-à-dire parfois, par exemple, les rideaux de filtration en bordure des ouvrages, même si les travaux sont terminés, les rideaux de protection peuvent rester un temps indéterminé, de manière à s'assurer qu'il n'y a plus de risque d'érosion ou de transport de sédiments au milieu sensible, pour identifier les effets indésirables non anticipés et y apporter mesures de correction. Puis, pour le futur, améliorer les pratiques environnementales.

1080           Donc, l'échéancier, encore une fois. Ici, on devra essentiellement, donc, tenir compte d'une mise en chantier en mai 2013. Donc, on vise l'obtention des permis environnementaux en décembre 2011; l'attestation et la contribution financière de Transports Canada en mars 2012; l'attestation de la contribution financière de Transports Québec, mars 2012 encore; plans et devis de construction, mandat de la Ville de Gatineau, mai 2012; approbation des plans et devis de construction et adjudication du contrat, octobre 2012; début des travaux 2013; mise en service de la nouvelle route, octobre 2013.

1085           Phase 2, bien, on s'est simplifié la vie, 2025. Essentiellement, on reprendrait, dans cet horizon-là, les mêmes activités de planification.

1090           Merci pour votre écoute.

**LE PRÉSIDENT :**

          Alors, merci, Messieurs, pour la présentation.

1095 Nous allons maintenant faire une pause de 15 minutes. Le registre à l'arrière, à l'accueil, est ouvert pour ceux et celles qui désirent venir poser des questions à la commission. Alors, bonne pause.

1100 **PAUSE**

**LE PRÉSIDENT :**

1105 Alors, nous allons débiter la période de questions. Je rappelle nos règles : donc, nous évitons les préambules, sauf ceux qui sont essentiels à la compréhension de la question. Nous allons permettre, pour ce soir, deux questions par intervenant, sans sous-question autant que possible.

1110 Alors, sans plus tarder, je vais inviter monsieur Claude Sirois à s'avancer à la table des intervenants.

**M. CLAUDE SIROIS :**

1115 Mon seul préambule, c'est que je vais m'asseoir à gauche cette fois-ci.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons accepter ce préambule. Alors, votre question?

1120

**M. CLAUDE SIROIS :**

Merci beaucoup, Monsieur le commissaire, vous êtes très compréhensif, mais je ne peux pas vous applaudir, selon vos règlements.

1125

1130 Deux questions. La première : devant l'échange quand même très soutenu qui était préliminaire, ce n'était pas une audience, mais une séance d'information, en décembre, si je ne me trompe pas, il y avait une participation citoyenne quand même plus considérable que ce soir, avec le résultat qu'il y a eu beaucoup, beaucoup de questions posées et le promoteur a répondu en détail à plusieurs de ces questions-là. À un point tel qu'à un moment donné, on pouvait se demander s'il était nécessaire de tenir une audience publique. C'était tellement clair qu'il y avait une opposition massive au projet que nous a défini votre collègue, le consultant du promoteur.

1135 On se demandait si c'était utile et on a posé la question à la Ville de Gatineau s'ils  
pouvaient modifier leur demande de certificat, en tant que promoteur, puis se limiter à la  
réalisation des premières phases jusqu'à des Grives, dans les meilleures conditions possibles.  
C'est-à-dire entre Saint-Raymond et des Grives. Puis là, on arrête tous les frais là, on arrête les  
consultations là. Puis ce n'est pas pour vous mettre hors d'emploi, parce que vous avez  
1140 beaucoup de demandes au Québec. Vous êtes les seuls rémunérés, nous, les bénévoles, bien,  
ça ne change rien à notre salaire, nous sommes bénévoles.

1145 Alors, on avait demandé ça : est-ce que c'est possible légalement, pour la Ville de  
Gatineau, de demander, en cours de route, de modifier sa demande de certificat puis dire : là, on  
ne veut pas étudier les trois phases, on s'arrête à la première ou à une et demie ou à deux.

Ça, c'est ma première question.

**LE PRÉSIDENT :**

1150 Très bien. Nous allons débiter avec monsieur Hébert et puis nous pourrons aller du côté  
du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs par la suite. Monsieur  
Hébert?

**M. CAROL HÉBERT :**

1155 Donc, non, ce n'est pas possible. Il faut se rappeler que nous, au début, on voulait... le but  
c'était de faire la phase 1, comme vous le demandez, donc de Gravité à des Grives, et la réponse  
du MDDEP a été qu'il faut regarder l'ensemble du projet. Donc, jusqu'à Deschênes, c'est la  
réponse ou, je pense, c'est la politique courante au MDDEP.

1160 **LE PRÉSIDENT :**

1165 Très bien. Nous allons aller du côté du ministère. Monsieur Gagné, c'est vous le porte-  
parole, c'est ça? Alors, quelles sont les pratiques habituelles? Dans ce cas-ci, est-ce que c'est  
exact que vous avez répondu ça à la Ville de Gatineau?

**M. HUBERT GAGNÉ :**

1170 Oui, c'est exact, car selon l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts  
sur l'environnement, nous, on demande le projet qui est prévu. Donc, si c'est le projet que la Ville  
a prévu, il faut qu'elle le présente au complet.

**LE PRÉSIDENT :**

1175           Donc, c'est une requête. Dans le cas ici présent, pour la phase 2, nous avons vu, bon, 2025 et ça pourrait être aussi plus tard. Donc, si je comprends bien la mécanique, est-ce que c'est fréquent que le ministère donne des autorisations, en fait, pas le ministère, mais le gouvernement autorise un projet par principe, et ce projet pourrait ne se réaliser que dans 15 ans? Est-ce que c'est fréquent que le ministère procède de cette façon-là?

1180

**M. HUBERT GAGNÉ :**

1185           Ce n'est pas fréquent, mais ça arrive, et selon l'article 122.1 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, on a différentes options ou différents scénarios qu'on peut se servir pour analyser, pour faire face à ces situations-là. Donc, ça pourrait être, par exemple, de mettre des conditions de décret qui demandent des mises à jour lors des demandes de certificat d'autorisation, ou ça pourrait être aussi que le gouvernement retarde sa décision pour telle phase.

1190           Donc, quand la Ville, elle serait prête à le faire, elle pourrait faire des mises à jour et nous envoyer les documents, et à ce moment-là, il y aurait un décret distinct qui serait fait pour cette phase-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1195           Donc, il pourrait y avoir comme une suspension des décisions. On a vu ça dans la région avec le boulevard des Allumettières, est-ce que c'est à ça que vous pensez?

**M. HUBERT GAGNÉ :**

1200           À ce projet-là en tant que tel?

**LE PRÉSIDENT :**

1205           Par exemple, le boulevard, à l'époque c'était McConnell-Laramée, le projet avait été comme scindé en deux. Monsieur Sirois, vous êtes peut-être plus au fait que moi vu que vous êtes de la région, vous pourrez me corriger, mais de mémoire, il y avait eu un comité... je me rappelle qu'il y a eu un comité d'étude, un comité qui avait été formé pour évaluer le boulevard McConnell-Laramée, et par après, il y avait eu une autorisation partielle émise par le gouvernement pour la portion ouest du boulevard. Et par la suite, il y avait eu une audience publique, quelques années plus tard, pour la portion est, qui est la portion vraiment urbaine.

1210

          Alors, est-ce que c'est à ça que vous faites allusion?

**M. HUBERT GAGNÉ :**

1215

Je ne suis pas au courant de ce projet-là exactement, mais de la façon que vous en parlez, oui, je pense que c'est le même type de mécanisme.

**LE PRÉSIDENT :**

1220

Et ça serait possible. Ça voudrait dire qu'à ce moment-là, pour ce qu'on appelle la phase 2 que, un, le décret pourrait être retardé pour cette partie-là, suspendu, ou bien, il pourra y avoir une modification par après, si de nouvelles données, de nouveaux comportements, on pourrait dire, de transport et autre étaient notés, le ministère pourrait réviser ses exigences par rapport à la construction d'une phase 2. Par exemple, plus de transport en commun ou quelque chose comme ça. C'est possible?

1225

**M. HUBERT GAGNÉ :**

1230

Oui, parce qu'en fait, on demanderait qu'il y ait des mises à jour qui soient faites. Donc, rendu à l'étape des CA, on prendrait toutes les nouvelles informations puis on les analyserait. Il y aurait des étapes de questions/commentaires avec nos spécialistes aussi, et il pourrait y avoir des modifications qui soient apportées au projet.

1235

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1240

Pour poursuivre sur ce sujet, Monsieur Gagné, dans le cas de la phase 1 et 2, bon, on comprend que c'est un tout. Mais la phase 3, elle, qui est dépendante du corridor Deschênes, même le promoteur dans son étude d'impact nous dit qu'il n'est pas certain, même, si ça doit être inclus ou non. Il nous dit même qu'elle peut être abandonnée. Il nous parle d'une échéance comme 2050. Comment, à ce moment-là, est-ce que le ministère analyse cette partie-là de la phase 3?

1245

**M. HUBERT GAGNÉ :**

1250

Cette décision-là n'a pas encore été prise. Elle va se faire lors de l'analyse environnementale qu'on va avoir suite aux audiences, mais probablement que ça serait... que le gouvernement retarde sa décision pour la phase 3.

1255 Donc, quand la Ville serait prête à faire la phase 3, elle nous enverrait les mises à jour au niveau de l'environnement et du projet, et là, nous, on passerait à l'analyse. Il y aurait ensuite de ça, un décret distinct qui serait émis pour cette phase-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1260 Donc, il pourrait y avoir décret partiel. Donc, un décret pour la phase 1 et 2, et un décret pour la phase 3, qui pourrait être retardé dans une autre échéance?

**M. HUBERT GAGNÉ :**

1265 Oui, ça pourrait être un des scénarios, mais comme je disais tantôt, là, on n'est pas encore là dans l'analyse, mais ça pourrait être un scénario, oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1270 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sirois?

1275 **M. CLAUDE SIROIS :**

Je vous remercie. Je ne voudrais pas faire un commentaire, mais je veux juste m'assurer que j'ai compris la réponse.

1280 Si je comprends bien, le promoteur est un petit peu pris entre l'arbre et l'écorce d'une entente qui a été signée il y a fort longtemps, et que le promoteur lui-même entreprend cette demande-là un petit peu à reculons. On pourrait peut-être le demander au témoin du promoteur, mais il semble entreprendre ce projet-là un petit peu à reculons, sentant qu'il y a une certaine pression d'un cadre juridique ou d'un cadre historique ou d'une relation provinciale, fédérale, municipale. Bref, je n'irai pas plus loin, mais je crois comprendre qu'il y aura toujours moyen de moyenner et que la Ville, si elle est persistante pour se sortir de ce guêpier-là et d'être du côté de ses citoyens, pourra toujours négocier avec les ministères concernés.

1290 Bon. Alors, ça, c'est ma compréhension. Peut-être que je me trompe. J'ai encore le temps de me corriger, j'espère, j'ai une couple d'années devant moi.

Ma deuxième question porte essentiellement sur une approche un petit peu plus métaphysique et philosophique qu'on pourrait qualifier « d'acceptabilité sociale des projets ».

1295

Il semble que l'Union des municipalités du Québec, en fin de semaine dernière, ont fait beaucoup de réflexion sur le sujet. Ils sont arrivés à une quinzaine de conditions d'acceptabilité sociale des projets. Je ne rentrerai pas dans le détail, ça serait trop long.

1300

Ma question est la suivante : dans quelle mesure avons-nous établi, à un moment de difficulté économique, que ce projet-là, que les dépenses encourues, peu importe l'investissement de quelque palier de gouvernement que ce soit, dans quelle mesure ce projet-là est-il essentiel, est-il nécessaire, est-il essentiel, est-il indispensable, incontournable?

1305

J'ai entendu que la construction créerait des jobs. C'est normal. Quand on va rebâtir Turcot puis le pont Champlain, ça va créer des jobs. Moi, je peux vous en créer des jobs en creusant des trous, en employant d'autres personnes pour les remplir. Ça crée des jobs, mais ça ne fait pas grand-chose pour l'amélioration de notre qualité de vie.

1310

Alors, ma question : est-ce qu'on a établi la nécessité absolue de ce projet?

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons poser la question à monsieur Hébert.

1315

**M. CAROL HÉBERT :**

1320

Oui. La nécessité, elle a été démontrée. Donc, ce qu'il faut comprendre c'est que la Ville de Gatineau est une des minorités de villes au Québec dont la population augmente. Si vous regardez à quel endroit la population augmente, en ce moment ce qui se construit le plus rapidement, c'est le secteur ouest de la ville et le secteur, dans la partie ouest, le secteur le plus près du centre-ville, et le secteur du Plateau. C'est l'endroit où le développement se fait, la population veut s'établir.

1325

Et si on regarde, le fait d'amener de la population amène des déplacements véhiculaires, automobiles, autobus, piétons, cyclistes. Et on a fait des projections et en tenant compte d'un taux d'utilisation de transport en commun, le double de ce qu'il est actuellement, on arrive au besoin que la capacité routière n'est pas suffisante.

1330

**LE PRÉSIDENT :**

1335

Très bien, je vous remercie. Nous allons aller du côté du ministère des Transports du Québec, Monsieur Chevalier. Bon, tout à l'heure, dans la présentation, il y avait une mention à l'effet que le projet pouvait être... bon, le financement devait être confirmé. Du côté du ministère des Transports, comment vous établissez des priorités pour ce type de projet-là?

**M. NORMAND CHEVALIER :**

En fait, pour les projets qui sont réalisés sur le réseau municipal, c'est au promoteur, c'est au demandeur d'établir la priorité.

1340

La raison pour laquelle nous on est disposé, avec Transports Canada, à financer 50 % du projet, c'est que c'est une entente... c'est en vertu d'une entente qui a été conclue dans les années 70, suivant laquelle, à mesure que le besoin se fait sentir, lequel besoin serait justifié par le demandeur – dans le cas présent par la Ville de Gatineau –, le ministère s'engage à financer 50 % du projet.

1345

Mais il demeure que c'est la responsabilité de la Ville de définir le bon projet et puis de justifier le bienfondé du projet. Une fois que l'exercice est fait par la Ville, bien sûr, ça peut être validé par le ministère, mais à partir du moment où la Ville a justifié le bienfondé, nous, on est prêt à faire le démarchage qui est nécessaire pour participer au financement.

1350

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, cette activité de justification du bienfondé du projet est toujours sous étude au ministère. C'est ce qu'on doit comprendre?

1355

**M. NORMAND CHEVALIER :**

Non, non. On ne va pas, je dirais, contre-vérifier les analyses puis la justification qui est réalisée par la Ville. À partir du moment où ils déposent un rapport puis qu'on a une résolution du conseil qui souhaite réaliser le projet, on va faire le nécessaire pour le financer, dans la mesure où les fonds sont disponibles.

1360

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Néanmoins, vous allez regarder les informations qui vous sont fournies pour voir si elles apparaissent fondées pour justifier le projet, sans refaire des calculs.

1365

**M. NORMAND CHEVALIER :**

C'est ça, exact.

1370

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. Ça va?

1375

**M. CLAUDE SIROIS :**

1380 Bien, je crois avoir tout compris. Je pense que la décision viendra du niveau du promoteur lorsque le promoteur aura établi clairement quelles sont ses priorités. Et il devra le faire en concertation avec ses citoyens et on veillera qu'il y ait d'autres priorités que faire un quatre voies sur Pink. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

1385 Vous pourrez nous en parler dans un mémoire et vous êtes le bienvenu pour vous réinscrire.

**M. CLAUDE SIROIS :**

1390 Ça va être fait. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

1395 Très bien, je vous remercie. J'invite maintenant, monsieur Gaétan Provencher à s'avancer. Alors, bonsoir, Monsieur Provencher.

**M. GAÉTAN PROVENCHER :**

1400 Rebonsoir! Moi, j'ai un petit questionnement concernant la justification que d'avoir... O.K., premièrement, bien, je suis content de voir que le tronçon 1, vous avez baissé la vitesse. Parce que vous référez ici aux critères de détermination de vitesse, j'ai été voir et il y a un endroit, ça dit qu'on ne peut avoir 70 km/h dans un tronçon de moins de 1 000 mètres, mais anyway.

1405 Ce que j'ai de la misère à comprendre, parce qu'on dépasse la vitesse, on augmente la vitesse puis on fait une route encore plus propice à aller vite. Alors, qu'ici, sur une fiche d'information technique du ministère des Transports du Québec, Direction de la sécurité en transport, avril 2011 :

1410 *Pour être respectées, les limites de vitesse doivent être cohérentes avec l'environnement, les caractéristiques de la rue et ses abords. Lorsque des trames urbaines rectilignes et de larges gabarits de rue incitent à la vitesse, des mesures complémentaires sont souvent nécessaires. Les municipalités ont donc recours à des opérations de contrôle policier, des campagnes de sensibilisation ou à l'implantation d'aménagement modérateur de la vitesse. Elles cherchent également à contrôler les vitesses dès la conception de nouvelles rues, par exemple avec des largeurs de chaussée réduites et des rayons de bordure plus petits aux intersections.*

1415

Je ne vois pas d'augmentation de vitesse ici, j'aimerais savoir pourquoi.

1420

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, à vous la parole.

1425

**M. CAROL HÉBERT :**

Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il y a le Guide de détermination de vitesse, donc qui regarde certaines caractéristiques de la route, et selon les conditions qui étaient possibles, les meilleures conditions qui étaient possibles, le consultant était arrivé à la conclusion que les aménagements seraient pratiqués à une vitesse de 70, qui est aussi le cas actuellement.

1430

Nous, la Ville, avons fait... il y a eu une décision qui a été rendue voilà quelques années, où la Ville avait décidé que jusqu'à des Grives en s'en allant vers l'est, la vitesse serait 50 km/h et on a pris la décision de ne pas changer cette vitesse-là et de tout faire en notre pouvoir pour que la vitesse pratiquée se rapproche le plus possible de la vitesse qui est affichée.

1435

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger?

1440

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

En fait, dans vos réponses aux questions, quand vous parlez de réduire, de contrôler la vitesse, vous parlez de mesures comme, par exemple, les largeurs des accotements, vous parlez de plantations d'arbres dans le terre-plein, vous parlez de synchronisation de feux de circulation. C'est ça dont vous parlez quand vous dites de toute faire dans le tronçon 1, la phase 1?

1445

**M. CAROL HÉBERT :**

Oui, mais tout faire, justement, pour réduire le champ visuel et le sentiment d'espace que le conducteur peut percevoir en circulant sur le chemin.

1450

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais entre la phase 1 et la phase 2, parce qu'à la phase 2 on parle de 70 km/h, mais si on regarde votre design actuellement, en tout cas de la façon que c'est conçu, c'est toujours quatre voies, c'est toujours un terre-plein de la même façon, c'est la même chose.

1455

1460 En fait, qu'est-ce qui fait, dans un et dans l'autre, qu'on puisse avoir 50, qu'on puisse contrôler l'aménagement pour obtenir 50 km/h dans le tronçon de la phase 1, puis qu'on ne puisse pas le faire dans la phase 2, par exemple. Qu'est-ce qui fait la différence?

**M. CAROL HÉBERT :**

1465 La différence, c'est qu'en ce moment le Conseil n'a pas statué sur la vitesse dans la phase 2. Je ne peux pas promettre la décision de 50 du Conseil municipal, mais advenant que le Conseil municipal décide que ce soit 50 ou une autre instance décide que ce soit 50, on va faire tout en notre pouvoir pour que ça soit la vitesse qui va être pratiquée.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1470 Donc, en fait, vous allez ajuster le design en fonction de la vitesse qui va être décidée par le Conseil?

**M. CAROL HÉBERT :**

1475 Au mieux de nos capacités, oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1480 Est-ce que ça a un lien aussi avec, je dirais, la classification que vous voulez donner à cette artère-là? En fait, là, on parle d'une artère urbaine, on ne parle pas de boulevard urbain nécessairement, on parle... est-ce qu'on parle de collectrice? Comment vous le définissez? Vous avez une définition qui est donnée, mais expliquez-nous un peu c'est quoi la vocation puis la définition que vous donnez à cette artère-là.

**M. CAROL HÉBERT :**

1485 Effectivement, c'est une artère urbaine qui, dans la classification qui commence à être appliquée, est une artère principale. En gros, c'est de la fluidité de la circulation, de la grande capacité qui fait partie du réseau de véhicules lourds.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1495 Mais comme le ministère des Transports, souvent, eux, ils parlent de collectrice, est-ce que ça correspond à la même chose ou s'il y a une nuance que vous pouvez apporter par rapport à une collectrice?

**M. CAROL HÉBERT :**

1500 Je ne peux pas répondre à la collectrice du ministère. Il faudrait que je voie la distinction du Guide du ministère. Je ne sais pas si...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1505 Monsieur, excusez-moi, je ne vois pas votre nom, Chevalier?

**M. NORMAND CHEVALIER :**

1510 Chevalier.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1515 Est-ce que vous, dans l'analyse du dossier jusqu'à maintenant, est-ce que la définition qui est donnée, la classification qui est donnée par la Ville de Gatineau, est-ce que ça correspond à votre classification à vous? Est-ce qu'il y a des nuances à apporter?

**M. NORMAND CHEVALIER :**

1520 Mais la classification du réseau routier du ministère des Transports est propre à son réseau. On ne définit pas, dans nos normes, la classification sur le réseau municipal. La Ville de Gatineau a sa propre classification, puis je pense que d'autres municipalités pourraient avoir une classification qui a ou qui comporte des caractéristiques légèrement différentes. Mais notre classification est utilisée seulement pour le réseau supérieur, pour le réseau qui est géré par le ministère des Transports.

1525

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1530 Donc, il n'y a pas de lien, par exemple avec vos conditions de financement, par exemple, il n'y a pas de lien au type de vocation qu'on peut donner à cette artère?

**M. NORMAND CHEVALIER :**

Non.

1535 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non? O.K., merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1540

Également, il n'y a pas de lien aussi avec la vitesse affichée. C'est-à-dire est-ce que mettre 50 km/h éventuellement, est-ce que ça pourrait faire que la portion phase 2 du chemin Pink ne serait plus admissible à une aide financière de la part du ministère ou ça n'a pas d'importance?

1545

**M. NORMAND CHEVALIER :**

Non, pas du tout.

**LE PRÉSIDENT :**

1550

Très bien, je vous remercie. Alors, Monsieur Provencher?

**M. GAÉTAN PROVENCHER :**

1555

Oui. Justement, un peu dans le même... j'ai participé à des rencontres techniques sur les mesures d'atténuation de vitesse où on disait que les collectrices, c'était pour prendre le volume et non pas des routes ou des boulevards pour augmenter la vitesse.

1560

Donc, comme a dit monsieur Hébert, je suis d'accord qu'il y a une augmentation des véhicules, même si on double l'apport modal des autobus. Donc, Pink devient une artère ou devient une collectrice, mais ce n'est pas une raison pour... elle va prendre un débit, un volume, mais elle n'est pas obligée d'augmenter de vitesse.

1565

Donc, c'est pour ça que je vous dis, aussi ce que je disais tout à l'heure, Gatineau va dépenser un million cette année et peut-être encore les autres années pour des mesures d'atténuation de vitesse. Donc, c'est le temps de le faire de la bonne façon, si on peut dire, ou du moins le considérer.

1570

Mais j'avais une deuxième question. Vous avez un petit peu répondu en demandant une définition, parce que moi, je vois un mélange d'agglomération puis de rural. Si je ne me trompe pas, la phase 1, vous la considérez comme urbain agglomération, puis les phases 2 et 3, rurales?

1575

Parce qu'il y a les critères qui s'appliquent différemment, je pense, puis c'est là qu'on disait tout à l'heure qu'il faut faire... le MDDEP, quand il disait qu'il fallait faire dans son ensemble, mais là, on a un mélange. On part d'agglomération ou d'urbain pour aller à rural ou, entre les deux, ce qu'on peut le périurbain, là. Mais oui, effectivement il faut le regarder dans son ensemble, mais est-ce que c'est effectivement ça, rural...?

**LE PRÉSIDENT :**

1580

Monsieur Hébert?

**M. CAROL HÉBERT :**

1585

C'est tout du urbain. On est à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Donc, ce qui est visé c'est une artère urbaine.

**LE PRÉSIDENT :**

1590

C'est ça. Le long de la zone du projet. On ne regarde pas à l'ouest.

**M. GAÉTAN PROVENCHER :**

O.K.

1595

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Monsieur Jacques Fournier.

1600

**M. JACQUES FOURNIER :**

Bonjour!

**LE PRÉSIDENT :**

1605

Bonsoir, Monsieur!

**M. JACQUES FOURNIER :**

1610

Moi, j'ai deux petites questions concernant les cyclistes. Je voudrais savoir quelles sont vos projections de l'augmentation du nombre de cyclistes le long de Pink lors des deux phases, c'est-à-dire d'ici 2025?

1615

Et ma deuxième question c'est : pourquoi vous privilégiez une piste multifonctionnelle versus des bandes cyclables?

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

1620

**M. CAROL HÉBERT :**

Oui. La piste multifonctionnelle, il faut dire que c'est un des seuls endroits à Gatineau où on peut se permettre d'en implanter une qui va être sécuritaire et vraiment utilitaire.

1625

Le pourquoi, c'est que des routes ou des boulevards ou des rues à accès limité, comme Pink, c'est une denrée rare. Donc, ça a la chance d'être vraiment séparé du réseau. On ne voit pas l'avantage à les rapprocher de la rue, comme sur une rue normale, où une bande bidirectionnelle en bordure de chaussée peut être dangereuse à cause des conflits multiples qu'il peut y avoir.

1630

Dans ce cas-ci, les accès au chemin Pink vont être très éloignés. Donc, pas beaucoup de conflits. En éloignant plus les cyclistes et piétons et ainsi de suite des voies de circulation, ils sont vraiment, à notre sens, très sécurisés. Je veux dire, conflits minimales, distance, ils sont distants du flot automobile, ils sont vraiment, comme, un peu, si c'était leur emprise à eux. Et ils vont avoir, naturellement, des aménagements aux feux de circulation, lorsqu'il va y avoir des accès pour pouvoir traverser.

1635

**LE PRÉSIDENT :**

1640

Dans le cas d'une piste multifonctionnelle, qu'est-ce qui peut circuler dessus et qu'est-ce qui ne peut pas circuler dessus? Bien entendu, à part les automobiles, mais ça réfère à quoi?

**M. CAROL HÉBERT :**

1645

Presque tout sauf les véhicules électriques. Donc, les poussettes, les cyclistes, les piétons, les patins à roues alignées et les bicyclettes assistées, mais pas ce qui est à propulsion ou traction électrique.

**LE PRÉSIDENT :**

1650

Une bicyclette assistée peut circuler?

**M. CAROL HÉBERT :**

1655

Oui. Bon, ça reste à définir, mais s'il y a des pédales avec juste une petite batterie électrique d'appoint, ça peut circuler.

**LE PRÉSIDENT :**

1660 Puis éventuellement, s'il y avait beaucoup d'affluence sur la piste multifonctionnelle, est-ce que c'est possible de l'élargir pour en faire une piste séparée, donc un côté cyclable, un côté qui serait encore multifonctionnel?

**M. CAROL HÉBERT :**

1665 Oui, ce serait certainement possible. C'est quelque chose qui est regardé dans nos endroits qui sont les plus achalandés, en collaboration avec la CCN, aussi, qui possède quand même une bonne partie de notre réseau aux endroits qui sont les plus achalandés. CCN qui est Commission de la capitale nationale.

1670

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

1675

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que dans cette piste multifonctionnelle, est-ce qu'elle est reliée à un réseau? Dans le sens, est-ce que ça finit en cul-de-sac ou s'il y a quelque chose qui va... est-ce relié à d'autres pistes ou à d'autres bandes cyclables ou quoi que ce soit?

1680

**M. CAROL HÉBERT :**

1685

En ce moment, il n'y a pas de réseau, mais il y a un réseau de prévu. Par exemple, sur des Grives, il va y avoir une bande cyclable. Il y a une bande cyclable de prévue. Il y a une bande cyclable qui va être aménagée. Le long des deux ruisseaux, aussi, Moore et Fay, à ces endroits-là c'est des sentiers récréatifs qui sont prévus, qui longent, qui se raccordent à Pink et qui permettent d'aller jusqu'au centre-ville, jusqu'à Aylmer, jusqu'à Gatineau. Donc, la même chose pour Pink, oui. Ça va être relié.

1690

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K., merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1695

Monsieur Hébert, je vous remercie. Ça va, Monsieur Fournier?

**M. JACQUES FOURNIER :**

1700 Bien, il y a ma première question. L'augmentation du flux de cyclistes, est-ce que vous avez des statistiques là-dessus? Ou vous vous basez sur l'augmentation potentielle pendant ce temps-là? Parce que j'imagine que vous l'avez fait pour les automobiles, est-ce que vous l'avez fait pour les cyclistes?

1705 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Hébert.

**M. CAROL HÉBERT :**

1710 On n'a pas de projection, mais on a des espoirs. Ce qu'on aimerait beaucoup avoir c'est 4 % dans ce secteur-là. Mais on n'a pas fait de projection. Le 4 %, dans le fond, en ce moment c'est environ 2 %. Donc, ce qu'on veut c'est doubler les modes doux, donc qui est les cyclistes, les piétons et le transport en commun. Un peu ce que j'avais dit tout à l'heure, nos projections  
1715 c'est toujours en doublant les modes alternatifs à l'automobile.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, 4 % des déplacements au point de destination?

1720

**M. CAROL HÉBERT :**

C'est ça.

1725

**LE PRÉSIDENT :**

À l'heure de pointe?

**M. CAROL HÉBERT :**

1730

Oui. En pointes du matin et soir.

**M. JACQUES FOURNIER :**

1735

D'ici 2025?

**LE PRÉSIDENT :**

À court terme ou moyen terme?

1740

**M. CAROL HÉBERT :**

À moyen terme.

1745

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, dans quelques années?

**M. CAROL HÉBERT :**

1750

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1755

Ça vous va?

**M. JACQUES FOURNIER :**

Merci.

1760

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Bill Clennett. Bonsoir, Monsieur Clennett.

1765

**M. BILL CLENNETT :**

Bonsoir! Ma première question porte sur l'identification de l'initiateur du projet. J'ai bien lu dans l'avis de projet que le projet s'inscrit dans l'entente Canada-Québec et que la raison pour laquelle la Ville de Gatineau est identifiée comme initiateur, c'est à cause du décret 1126-2007, qui dit... c'est des décrets concernant les routes dont la gestion incombe au ministère des Transports. Donc, si le nom de la route n'est pas là, ça relèverait normalement des municipalités.

1770

La raison pour laquelle je pose la question, c'est parce qu'on a eu un autre projet qui a été soumis au BAPE, qui a été inscrit dans l'entente Québec-Canada et qui s'est retrouvé également sur ce même décret-là. Et c'est le projet la Vérendrye, et dans ce cas-là, c'était le ministère des Transports du Québec qui était l'initiateur du projet.

1775

1780 Mais il y a plus. Selon les dispositions mêmes de l'entente Ottawa ou Canada-Québec sur  
l'amélioration du réseau routier, il y a l'article 2, l'article 3, 4.1, l'alinéa 2 de l'article 6, et l'article 13.  
Tous ces articles-là disent que c'est le gouvernement du Québec qui devrait être le responsable.  
Et je peux peut-être juste lire le dernier article, pour ne pas prendre trop temps. Selon l'article 13  
de l'entente Canada-Québec :

1785 *L'assiette du réseau routier définie au deuxième paragraphe de l'article 1 demeurera, après  
la fin des travaux de construction du réseau routier, la propriété du gouvernement.*

1790 Dans le premier article auquel j'ai fait référence, c'est toute la planification de ce projet qui  
relèverait du gouvernement du Québec et non pas de la municipalité. Même, il y en a un des  
articles qui dit que si c'est un terrain municipal, une route qui appartient à la municipalité, ça sera  
transféré à la province pour un dollar.

1795 Alors, peut-être que l'entente a été changée, je n'en sais rien. Mais je trouve ça curieux que  
dans le cas de la Vérendrye, on a fait en sorte que le ministère des Transports du Québec était  
l'initiateur et dans le cas du décret, c'est vrai que c'est un décret de 2007 et que la Vérendrye a  
été réalisé en 95. Mais le décret de 96, qui était le dernier auquel j'avais accès à l'Internet, c'était  
toujours la même situation. Alors, j'aimerais avoir une clarification au niveau de l'initiateur du  
projet.

1800 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Nous allons poser la question à monsieur Chevalier du ministère des Transports.

**M. NORMAND CHEVALIER :**

1805 Je ne suis pas sûr de bien comprendre la question, puis je ne serais pas à l'aise de rentrer  
dans le détail d'un article particulier de l'entente Québec-CCN. Ce que je peux dire, par contre,  
c'est que – puis là, j'espère que je ne me trompe pas, mais dans le cas du boulevard de la  
Vérendrye, le ministère des Transports était propriétaire de l'emprise routière. Et puis peut-être  
que la Ville peut me corriger si je me trompe, mais on était propriétaire de l'emprise routière,  
raison pour laquelle on a agi comme maître d'œuvre des travaux. Et puis à la fin des travaux, la  
1810 route a été transférée à la municipalité.

1815 Dans le cas présent, dans le cas du chemin Pink, on possède certains terrains. En fait,  
l'élargissement de l'emprise a été acquis par le ministère et appartient au ministère. L'emprise de  
la route existante appartient à la Ville et puis, à la fin des travaux, certainement que le ministère  
va... En fait, dans le cas de Pink, une portion de la route appartient à la Ville, tandis que les  
terrains nécessaires à l'élargissement appartiennent au ministère des Transports. D'où,  
possiblement, une possibilité d'agir, nous, comme maîtres d'œuvre ou la Ville, mais dans le cas

1820 présent, la Ville agit comme maître d'œuvre. Et puis quand les travaux vont être terminés, l'ensemble de l'emprise va être rétrocédé à la Ville de Gatineau.

**LE PRÉSIDENT :**

1825 Très bien, merci. Monsieur Hébert, concernant cette situation-là, au début du projet lorsque vous avez élaboré, est-ce que vous vous êtes posé la question à savoir est-ce que c'est vous qui deviez être le promoteur ou le ministère?

**M. CAROL HÉBERT :**

1830 Oui. On s'est posé la question, mais comme monsieur Chevalier mentionne, on est propriétaire de l'emprise actuelle, ils sont propriétaires de toute l'emprise excédentaire. Donc, il fallait faire un choix. On pense que ça aurait pu être aux deux.

**LE PRÉSIDENT :**

1835 Donc, vous avez convenu que vous seriez l'initiateur du projet?

**M. CAROL HÉBERT :**

1840 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1845 Est-ce qu'il y a eu un échange de correspondance, est-ce que vous avez une lettre qui confirme ceci à votre connaissance?

**M. CAROL HÉBERT :**

1850 Pas à ma connaissance. Il faudrait que je vérifie.

**LE PRÉSIDENT :**

1855 Pourriez-vous vérifier? Alors, est-ce que ça s'est fait verbalement ou s'il y a eu une confirmation du ministère des Transports, par exemple, à l'effet que c'est vous qui deviez être promoteur? On pourrait peut-être avoir à l'intérieur, si une telle correspondance existait, on pourrait possiblement avoir une explication.

**M. BILL CLENNETT :**

1860 Oui. Moi, je parle juste de ce qui est marqué dans le document qui est à la fois l'étude  
d'impact et l'avis du projet où il est clairement indiqué que c'est à cause du décret 1126-2007 que  
c'est la Ville qui est l'initiateur. C'est la justification.

**LE PRÉSIDENT :**

1865 On pourrait retourner du côté du ministère des Transports. Bon, ce fameux décret-là, ce  
que j'en comprends, c'était une clarification sur les responsabilités entre les municipalités et le  
ministère des Transports. De mémoire, bon, le ministère gardait, je pense – je vous le dis de  
mémoire –, les ponts, les ponceaux principaux. Pouvez-vous nous éclairer sur quel était ce  
1870 fameux décret?

**M. NORMAND CHEVALIER :**

1875 Malheureusement, le décret 1127, juste un numéro comme ça, je dois admettre que ça ne  
me dit rien. Il faudrait que je le consulte pour répondre à la question.

**M. BILL CLENNETT :**

1880 Moi, je l'ai consulté. Je suis allé le chercher et comme c'était un décret qui se renouvelle  
régulièrement, je voulais voir, sur le plan historique, si la Vérendrye était compris dans le tel  
décret au moment où ça a été autorisé et ça semble être le cas. Alors, ça pourrait peut-être être  
des choses qui resteraient à clarifier dans un avenir prochain.

**LE PRÉSIDENT :**

1885 Nous pourrions demander à monsieur Chevalier. Si vous pouviez faire des vérifications et  
nous revenir demain matin, par exemple, et nous revenir en début d'après-midi. Si vous n'avez  
pas l'information, bien. on reviendra demain soir sur ça.

**M. NORMAND CHEVALIER :**

1890 Certainement, ça va me faire plaisir. Par contre, peut-être juste ajouter une différence entre  
la Vérendrye puis le chemin Pink. Le chemin Pink est un chemin de juridiction municipale, tandis  
que le boulevard de la Vérendrye, quand il a été construit, c'était un terrain vacant pour lequel le  
1895 ministère avait acquis une emprise. Alors, il n'y avait pas de chemin, on ne pouvait pas parler de  
chemin municipal. Alors, tandis que pour le chemin Pink, bien, c'est un chemin municipal et puis,  
par défaut, c'est à la municipalité à assumer la promotion du projet.

**LE PRÉSIDENT :**

1900

Monsieur Dériger.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1905

Excusez-moi, Monsieur Chevalier, dans le cas de McConnell-Laramée, du boulevard des Allumettières en 2001, c'était un projet qui était présenté par le ministère des Transports, qui a été réalisé par le ministère, j'imagine, aussi?

**M. NORMAND CHEVALIER :**

1910

Oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1915

Puis qui a été rétrocédé maintenant à la Ville? C'est comme ça que ça fonctionne?

**M. NORMAND CHEVALIER :**

1920

Non. C'était un projet qui a été réalisé par le ministère et puis c'est un tronçon routier qui appartient toujours au ministère.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1925

Toujours au ministère?

**M. NORMAND CHEVALIER :**

Oui.

1930

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1935

Alors, on aura un complément d'information dans le courant de la journée de demain sur ça. Est-ce que vous avez une autre question?

**M. BILL CLENNETT :**

1940

Oui, j'ai une autre question concernant la décision d'autoriser la mise de l'avant de ce projet ici. J'ai peut-être eu un élément de réponse tantôt, je n'en suis pas certain. Mais selon les dispositions de l'entente Canada-Québec sur le transport, il était prévu initialement de réaliser ça dans un très court laps de temps, ce qui était impossible, suivi d'une idée d'avoir des

1945

planifications triennales. Et si ce n'était pas fini dans le temps prévu, l'entente devait se renouveler de sorte que, je présume, qu'il devait y avoir une entente triennale pour avancer, pour autoriser les projets.

J'ai compris dans l'avis de projet que madame Julie Boulet, en 2008, avait donné de l'argent à la Ville de Gatineau pour la réalisation d'une étude d'impact. Alors, je présume qu'antérieur au dépôt d'avis de projet, il y a eu une décision politique pour autoriser la mise de l'avant de ce projet-là, décision politique impliquant les deux partenaires, le fédéral et le provincial, et je pense que ça peut être utile d'avoir cette information.

1950

**LE PRÉSIDENT :**

1955

Très bien. Monsieur Hébert, pouvez-vous nous éclairer à ce sujet-là?

**M. CAROL HÉBERT :**

1960

Je n'ai pas d'information.

**LE PRÉSIDENT :**

1965

Mais vous pouvez nous confirmer, dans un premier temps, que l'étude d'impact, vous avez reçu une aide financière du ministère des Transports?

**M. CAROL HÉBERT :**

1970

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1975

Donc, il devait encore y avoir un échange de correspondance qui accompagnait, si vous pouvez mettre la main sur ça?

**M. CAROL HÉBERT :**

On l'a.

1980 **LE PRÉSIDENT :**

1985 Ce que je comprenais aussi, j'ai jeté un coup d'œil sur Internet, sur la fameuse entente originale, bon, il y a eu des amendements à cette entente-là. Du côté du ministère des Transports, comment cette entente-là, la fameuse entente sur le partage des coûts sur les infrastructures, donc dans la région de la capitale nationale, comment, pour la portion du Québec, comment cette entente-là se maintient à flot, qu'on pourrait dire?

**M. NORMAND CHEVALIER :**

1990 Bien, l'entente est là, elle est toujours valide et puis jusqu'à preuve du contraire, il y a un ensemble de projets qui sont prévus à cette entente-là et puis le projet du chemin Pink en fait partie. Et puis dès que le bienfondé du projet est confirmé par la Ville, validé par le ministère, à partir de ce moment, le ministère va – comment je dirais – bien, va prévoir les budgets qui seront nécessaires pour la réalisation du projet.

1995 Ces montants-là à l'heure actuelle ne sont pas planifiés. Parce que nous sommes tributaires de la demande de la Ville. Alors, le projet est là, on le connaît, on en a connaissance. Mais c'est seulement à partir du moment où les autorisations sont obtenues, le bienfondé du projet est concrétisé, c'est à partir de ce moment-là que le ministère des Transports va agir pour débloquer le financement qui est nécessaire.

2000 **LE PRÉSIDENT :**

2005 Alors, ce que je comprends, c'est que cette entente-là est sujette, bien entendu, à des modifications, mais sur la base de l'entente, elle existe tant que les projets mentionnés ne sont pas encore réalisés. C'est ce que je comprends? Sur la fameuse entente qui date du début des années 70, je crois, là.

2010 **M. NORMAND CHEVALIER :**

Oui, tout à fait, à moins d'un amendement à l'entente.

**LE PRÉSIDENT :**

2015 Très bien. Donc, sans amendement c'est toujours valide. Oui, Monsieur Clennett?

**M. BILL CLENNETT :**

2020 Ce que je ne comprends toujours pas, c'est que dans la démarche, il y a d'abord le dépôt d'un avis de projet avec toutes les justifications dont monsieur Chevalier vient de faire état. Sauf

que dans le document même d'avis du projet, il était déjà convenu que le ministère des Transports allait fournir de l'argent pour l'étude d'impact. Alors, il y a eu une décision antérieure de mettre de l'avant le projet, et c'est à ce moment-là où je me dis qu'au niveau du ministère des Transports, il y a une décision politique qui a dû être faite et ça doit être documenté.

2025

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ce qu'on va essayer de comprendre par la confirmation de l'aide financière. Il devrait y avoir une explication à l'intérieur de la correspondance. Donc, quand on l'aura, on pourra en prendre connaissance pour essayer de mieux comprendre les tenants et aboutissants.

2030

**M. BILL CLENNETT :**

Je vous remercie beaucoup.

2035

**LE PRÉSIDENT ;**

Mais monsieur Chevalier a bien mentionné que le projet, une fois qu'il ferait l'objet d'une autorisation du gouvernement, va être mis dans la liste des travaux à réaliser pour la région.

2040

**M. BILL CLENNETT :**

Je ne crois pas que c'est des décisions des municipalités ou de la municipalité de Gatineau qui vont dicter la conduite du Conseil du trésor du Québec.

2045

**LE PRÉSIDENT :**

On comprend ça.

2050

**M. BILL CLENNETT :**

Et c'est ce que sa réponse me laisse sous-entendre, mais c'est peut-être le cas.

**LE PRÉSIDENT :**

2055

Mais il faut faire attention. Sous la nuance qu'il existe une vieille entente qui mentionne le chemin Pink. Je pense que c'est comme ça qu'il faut faire la nuance.

**M. BILL CLENNETT :**

2060

Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie.

2065

**M. BILL CLENNETT :**

Merci beaucoup.

2070

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Chevalier.

**M. NORMAND CHEVALIER :**

2075

Pour compléter ma réponse, deux choses : d'abord, l'entente stipule que quand il y a présentation du projet puis que la Ville obtient toutes les autorisations, on s'engage à financer le projet. Maintenant, le comment, le quand? Évidemment, ça reste à définir en fonction de l'ensemble des autres priorités du gouvernement du Québec.

2080

On ne dit pas... en tout cas, l'entente prévoit le financement, mais le quand et le comment? On parle d'un projet qui se réalise peut-être 30 ans après la signature de l'entente, il y a des termes à définir.

2085

Mais l'entente fait part d'une intention du ministère, mais plus important encore, c'est que non, le ministère n'a pas encore autorisé le projet. On finance à la hauteur de 250 000 \$ l'étude. Le résultat de l'étude va nous éclairer, va nous guider sur les suites à donner au projet. Mais le financement de l'étude par le ministère des Transports, ce n'est pas une autorisation d'aller de l'avant. C'est une autorisation d'étudier le projet puis les résultats des études guideront nos actions.

2090

**M. BILL CLENNETT :**

C'est ce que je croyais qui était le cas effectivement. Merci beaucoup.

2095

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci. Nous allons maintenant inviter madame Nicole Desroches. Bonsoir, Madame.

2100

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Bonsoir. On a deux questions aujourd'hui puis on revient demain pour les autres ou on peut se réinscrire ce soir?

2105

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, nous verrons. Il y a possibilité de se réinscrire ce soir, nous verrons jusqu'à quelle heure on peut aller.

2110

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Alors, je vais poser une question traditionnelle, que j'ai posée à plusieurs autres audiences au niveau du bruit. Si je comprends bien, l'étude a été faite sur 24 heures, l'habituelle. Est-ce que vous avez tenu compte que le son voyage différemment le matin, quand il pleut, et cetera? Et est-ce que vous avez tenu compte de ça dans votre étude de 24 heures et est-ce qu'il faisait beau cette journée-là?

2115

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Hébert?

2120

**M. CAROL HÉBERT :**

Vous me permettrez de demander à monsieur Roberge de répondre?

2125

**M. JEAN ROBERGE :**

Bon, la réponse, bien simplement, à la question c'est oui.

2130

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Vous avez tenu compte de différentes températures et de différents... c'est oui à tout ça?

2135

**LE PRÉSIDENT :**

Pourriez-vous être plus explicite?

**Mme NICOLE DESROCHES :**

2140

O.K. Bien, c'est parce que quand c'est sur 24 heures, des fois ça ne donne pas...

2145 L'autre question, ça a plutôt rapport, vous avez parlé que, bon, on sait qu'il y a un parc industriel Vernon qui est dans la phase 2, mais que l'élargissement de Pink améliorerait le transport par camion. Donc, on peut comprendre qu'il y aura une augmentation de transport par camion, probablement un déplacement de Cook, et probablement un déplacement de d'autres artères qui sont utilisées.

2150 Est-ce qu'on a tenu compte de ça? Parce qu'encore en parlant du bruit, c'est clair que s'il y a plus de camions, il y a plus de poussière, il y a plus de bruit et il y a des risques, s'ils voyagent plus vite, comme il était prévu dans votre première présentation, il va y avoir un impact. Est-ce qu'on a regardé, est-ce qu'on a mesuré le nombre de camions potentiels en ouvrant le chemin Pink pour le parc industriel Vernon?

2155 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Hébert?

**M. CAROL HÉBERT :**

2160 Je vais retransmettre la question à monsieur Roberge.

**LE PRÉSIDENT :**

2165 En espérant une réponse un petit plus élaborée que « oui ».

**M. JEAN ROBERGE :**

2170 Bien, c'est parce que celle-ci, ce n'est pas la bonne réponse. Donc, on va aller dans le détail.

2175 Écoutez, là, comme c'est là, ce qu'on dit depuis le début puis ce sur quoi s'appuie l'étude c'est sur les volumes de circulation actuels et sur les volumes de circulation projetés. Donc, est-ce que l'accessibilité... là, comme c'est là, c'est comme toute bonne analyse d'un usage. On vit avec le schéma d'aménagement, avec le potentiel en fonction des règlements de zonage. Donc, s'il y a tant de surface de zonage industriel versus tant de surface de zonage résidentiel, si on a des volumes de circulation qui sont progressifs au fil des ans, les modélisateurs jouent avec ça pour déterminer qu'est-ce que vont être les volumes, camions et voitures du futur.

2180 C'est peut-être une limitation du cheminement, mais ça fait tellement longtemps qu'on l'utilise que si ça ne fonctionnait pas, on ne l'utiliserait plus.

Puis dans les faits donc, est-ce que le chemin Pink est prévu pour une circulation supérieure future? La réponse c'est oui. Mais le besoin n'est pas là immédiatement. Donc, de là le phasage du projet.

2185

Phase 1 est pour accommoder une circulation qui est principalement due à une augmentation de la circulation automobile due au développement résidentiel, mais dans les autres phases, effectivement, où on va améliorer les conditions de circulation jusqu'au parc industriel, ce sera effectivement une combinaison plus véhicules/voitures dans le futur.

2190

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger?

2195

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

J'aimerais revenir, en fait, quand vous avez commencé votre présentation, vous avez parlé de 8 700 véhicules par jour à l'intersection de Pink - des Grives. Ça, c'est le débit journalier, on s'entend, c'est le DJMA qu'on appelle, débit journalier moyen annuel.

2200

Dans l'étude d'opportunité qui a été faite en 2003, on avait des débits horaires, à l'heure de pointe, qui nous ont été présentés dans les figures, on parlait de 300, 300-400 véhicules à l'heure, ni plus ni moins, avec des niveaux de service A, donc des très bons niveaux de service.

2205

Là, vous dites qu'il y a 8 000 véhicules, actuellement, on est à saturation. Qu'est-ce qui s'est passé depuis 2003 à maintenant? Je ne sais pas si vous avez des données à nous fournir sur les débits que vous avez obtenus depuis ce temps-là? Est-ce que vous avez fait des mises à jour des figures dans l'étude d'opportunité?

2210

Là, je vous pose la question comme ça, je vous lance tout ça, mais vous comprenez qu'il y a cet aspect-là qu'il va falloir éclaircir durant l'audience. Je ne vous demande peut-être pas de répondre maintenant, au moment précis, mais il faudra qu'on établisse l'évolution de ces débits-là dans le temps, pour qu'on comprenne vraiment la justification d'aujourd'hui, qu'est-ce qui s'est passé depuis 2003. Parce que là, entre les deux, bien évidemment, il y a eu le boulevard des Allumettières qui s'est ouvert.

2215

Donc, qu'est-ce qui s'est passé au niveau de la distribution des débits? Il y a eu une enquête origine-destination en 2005 qui a été faite. Donc, tout ça, il faudra qu'on ait un portrait un peu plus clair. Parce qu'actuellement, on a des données partielles dans l'étude d'impact pour un tronçon et ce soir, vous donnez un chiffre qui est en débit journalier moyen annuel.

2220

2225 Et en plus de ça, pour ajouter à la complexité, c'est que tantôt madame DesRoches nous parle du bruit. Donc, pour répondre au oui que vous avez dit, on comprend que dans votre « oui » c'est que c'est fait à partir de simulations. Les niveaux sonores à partir de débits journaliers moyens d'été qui sont ajoutés à un modèle, pour pouvoir savoir le niveau sonore qu'on obtient. Donc, ça, c'est important qu'on ait vraiment la situation actuelle des débits.

Donc, je ne sais pas si vous avez des données à nous fournir, plus à jour à ce niveau-là?

2230 **LE PRÉSIDENT :**

Avez l'apport des camions.

2235 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Aussi.

**Mme NICOLE DESROCHES :**

2240 Parce que tantôt, ils ont dit que les camions, ce n'est pas parce... est-ce que les camions vont attendre phase 2, ils vont attendre que le chemin soit amélioré phase 1, phase 2, pour l'utiliser? Je ne suis pas certaine, là. Si le chemin est amélioré, même si ce n'est pas tout à fait jusqu'à la porte du parc industriel, je veux dire, qu'est-ce qui nous dit que les camions ne vont pas déjà se déplacer vers Pink, s'ils ne l'ont pas déjà fait? Parce que des simulateurs, ça ne prend pas toutes les données.

2245 **LE PRÉSIDENT :**

2250 Bon. Puis actuellement, le parc industriel est quand même le long de Pink. Ce que je comprends, c'est que la majorité des camions doivent déjà utiliser l'artère, Monsieur Hébert?

**M. CAROL HÉBERT :**

2255 Oui, effectivement. Les camions circulent déjà et sur Pink et sur Vanier qui sont les deux routes à camion dans ce secteur-là. J'ai pris note d'avoir d'autres documents. Et je m'excuse, j'ai probablement raté ma chance de déposer quelques documents. Est-ce que c'est toujours le cas ou je dois attendre à demain?

2260 **LE PRÉSIDENT :**

Non, vous pouvez y aller. Peut-être que ce sont des documents qui sont pertinents à la question.

**M. CAROL HÉBERT :**

2265 Oui. Ici, j'ai déposé à l'arrière en cinq copies version électronique, nos comptages les plus récents le long du chemin Pink où on voit où les DJMA ont été pris. Donc, on les a ici. Demain, je vais amener les pourcentages de camions, mais qui sont actuellement d'environ 7 % et qui sont projetés, à défaut de d'autres informations, à 7 %.

2270 C'est les documents qui sont à l'arrière. J'en profite, c'est un document qui est sur le site Web de la Ville, qui a été réalisé dans le cadre du schéma. C'est la démographie. Lorsque je parlais que la population augmente et c'est prévu d'augmenter, c'est identifié dans le document.

2275 Il y a aussi la croissance urbaine où on montre... mais la dernière page. On pourra y revenir plus longtemps, mais on montre où les développements sont prévus. Donc, c'est bien identifié que c'est dans le secteur du Plateau.

2280 Il y a une belle présentation publique, aussi – c'est des documents publics que les gens ont déjà pu avoir accès – qui a été faite au Comité consultatif en environnement et développement durable le 12 mai, donc, il n'y a pas très longtemps, par mon collègue, qui parle du bruit. Donc, le bruit ambiant dans plusieurs rues de la ville.

2285 Et je vais en profiter, pour le dernier document, c'est des simulations M3. Bon, le logiciel qui est amplement utilisé par le gouvernement du Québec, le ministère des Transports. Ici, bon, c'est régional, c'est collaboration ministères des Transports du Québec, de l'Ontario, la Commission de la capitale nationale, Ottawa, Ville de Gatineau et STO.

2290 Donc, ici, ce qu'on a fait, ce qui est montré c'est une affectation sélective. Donc, un *select link*, en anglais, de Pink. On voit, sur ce tronçon-là de Pink, d'où les gens proviennent et où ils vont. Donc, on voit que Pink est utilisé pour aller un peu partout et non pas uniquement à Ottawa ou pour aller prendre la 5.

Donc, c'est des documents qui sont intéressants.

2295 **LE PRÉSIDENT :**

2300 Très bien. Alors, les documents, vous avez déposé une copie des documents à l'arrière. Bien entendu, on va essayer de voir si on est capable d'avoir une copie de ces documents-là qui seraient pour être consultés sur place. Bien entendu, il nous faut un original, mais on va voir qu'est-ce qu'on peut faire pour demain après-midi. À ce moment-là, le temps que les documents soient codifiés et reprographiés et aussi déposés dans les centres de consultation et sur le site de la commission. Je vous remercie. Oui, Madame DesRoches?

**Mme NICOLE DESROCHES :**

2305

Je me réinscris?

**LE PRÉSIDENT :**

2310

Oui, vous pouvez vous réinscrire. Nous allons maintenant inviter madame Lili Lemieux.

**Mme LILI LEMIEUX :**

2315

Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Madame!

2320

**Mme LILI LEMIEUX :**

2325

Ma question viendrait aussi sur le bruit et les nuisances, aussi au niveau de la vibration. Compte tenu qu'on nous a parlé qu'il y aurait des mesures d'atténuation pour le bruit, mais dans la présentation, je pense que ça allait dans les années... je ne sais pas si vous pouvez me revenir sur la date, là?

**LE PRÉSIDENT :**

2330

Ça serait possible de reprojeter la diapositive?

**Mme LILI LEMIEUX :**

2335

Quand vous disiez que vous mettriez des mesures d'atténuation. Ce que je voudrais, c'est qu'on se concentre un peu plus sur la phase1, mais dans les mesures d'atténuation de bruit, on parlait vraiment que ça arriverait, je crois, dans la phase 2. Est-ce que je me trompe?

**LE PRÉSIDENT :**

2340

De mémoire, ce serait en fonction de l'augmentation du trafic, des mesures seraient requises à différents moments. C'est ce que je me souviens. On va voir la présentation.

**Mme LILI LEMIEUX :**

2345 O.K. Je voudrais savoir, à ce moment-là, c'est quoi les niveaux ou de quelle façon on  
pourrait savoir quel niveau que ça prend pour avoir des mesures d'atténuation qui pourraient être  
placées de façon immédiate au niveau de la phase 1? Parce qu'on parle, beaucoup plus loin,  
2350 mais ce qui arrive, c'est que dans la phase 1 présentement, que ça va se passer beaucoup, puis  
le bruit, on parle du bruit, on voudrait parler aussi de vibrations au niveau des gros camions  
lourds. C'est quoi les niveaux que vous trouvez critiques ou qui peuvent nous guider pour nous  
dire : bon, bien là, oui, ça prend des murs anti bruit, ça prend des...

**LE PRÉSIDENT :**

2355 Nous allons aller du côté de monsieur Hébert.

**M. CAROL HÉBERT :**

Oui, je vais donner la parole à monsieur Roberge.

**M. JEAN ROBERGE :**

2360 Bon. Vous comprendrez que les études acoustiques, ce sont des études très spécifiques  
avec des critères bien définis, puis pour les projets routiers au Québec, les standards, normes et  
critères sont fixés par le ministère des Transports du Québec.

**Mme LILI LEMIEUX :**

Est-ce que je peux juste intervenir?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

**Mme LILI LEMIEUX :**

2375 Vos mesures sont ciblées sur le ministère des Transports du Québec, mais je crois qu'il y a  
des études, aussi, comme le ministère des Ressources... attendez. Le ministère de la Santé et  
des Services sociaux et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, qui ont des  
niveaux de bruit différents de ceux du ministère des Transports Québec, parce que le ministère  
2380 des Transports du Québec cible beaucoup... eux autres, ils ciblent l'analyse de la moyenne des  
résultats, tandis que les Services sociaux et le ministère des Ressources, eux autres, ils ciblent  
beaucoup la période de pointe de circulation.

2385 Je pense que dépendant de l'étude que vous présentez, si c'est selon le ministère des Transports du Québec, ça avantage votre projet pour dire : « Ah, oui, il n'y a pas de bruit. » Mais si on prend le ministère des Transports, pas le ministère...

**LE PRÉSIDENT :**

2390 Nous allons aller du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Comment approchez-vous la question du bruit routier au ministère du Développement durable? Est-ce que vous vous en tenez au mode d'intervention du ministère des Transports? Est-ce que vous avez des projets de réglementation qui sont en cours? Pouvez-vous nous faire un petit topo sur cette question-là.

2395 **M. PIERRE VINCENT :**

2400 Si vous me permettez d'abord, Monsieur le commissaire, je voudrais faire une mise au point sur ce qui a été dit tantôt à la question de madame DesRoches. Les mesures n'ont pas été faites dans une période où la température était optimale. On a eu des problèmes à s'entendre, effectivement, mais on a reconnu que les chiffres étaient suffisamment valables pour procéder à l'étude de l'acceptabilité environnementale.

2405 L'autre chose en ce qui concerne les mesures horaires de débit, ça ne peut pas correspondre à une mesure quotidienne puisque le flot de circulation sur Pink est pendulaire. C'est-à-dire qu'il y a un gros flot de circulation le matin, puis un gros flot en retour. Mais je pense que les comptages ont été faits en après-midi, si je ne m'abuse. Alors, c'est pour ça que ça ne peut pas nécessairement « fitter ».

2410 **Mme LILI LEMIEUX :**

Vous voulez dire que ça a été fait pendant...

**LE PRÉSIDENT :**

2415 S'il vous plaît, me regarder s'il vous plaît.

**Mme LILI LEMIEUX :**

2420 Juste pour dire, ce n'est pas l'heure de pointe, là.

**M. PIERRE VINCENT :**

2425 Je vais expliquer effectivement que... mais ce n'est pas grave que ça ait été fait à l'heure  
pointe ou pas à l'heure de pointe. On fait des comptages et des mesures pour valider que le  
modèle est bon. Après ça, on rentre des chiffres dans le modèle. On regarde ce qu'on a mesuré,  
on regarde ce qu'on a simulé, puis on regarde si ça donne la même chose et ça nous permet de  
prendre le modèle pour le reproduire pour plus tard.

2430 Donc, on a des chiffres qui disent que la majorité des mesures qu'ils ont faites ont dit : la  
mesure et le modèle ont donné sensiblement la même valeur en décibel. Donc, on peut utiliser ce  
modèle-là. Ça, c'est la première des choses.

2435 Effectivement, il y a un paquet de limites ou de critères pour évaluer les problématiques de  
bruit. Il y a très peu, je dirais, de normes réglementaires, même à travers le monde pour limiter le  
bruit, parce que le bruit c'est un polluant ou un contaminant assez particulier, parce qu'on n'a pas  
de relation dose-effet systématique.

2440 Par exemple, s'il y a des automobiles qui passent devant chez vous puis qui font du 70  
décibels, bien, c'est à peu près la même chose que sur la plage. Il y a un bruit qui va vous tanner,  
l'autre peut-être moins. Donc, on a un petit problème... puis ça peut dépendre des personnes  
aussi.

2445 Donc, le ministère des Transports a des critères. Nous avons des critères, l'Organisation  
mondiale de la santé a aussi des critères et on essaie de regarder tout ça. Je ne peux pas dire  
qu'il y a des critères qui sont « plus bons », plus mauvais que d'autres. Il y a des approches qui  
sont différentes et souvent complémentaires. Si on pense, par exemple – parce qu'on a des  
critères, aussi, particuliers pour la construction.

2450 Le ministère des Transports a une norme qu'on appelle un L1030, de 75, qui permet  
pendant trois minutes, à toutes les demi-heures, de faire énormément de bruit, sans contrôle. Par  
contre, il contrôle plus les périodes de pointe et quand les décibels sont bas, c'est sa méthode qui  
est avantageuse. La nôtre est différente, où on met des normes, mais on permet aux promoteurs  
de dépasser ces normes-là à condition qu'ils les valident pour des cas particuliers.

2455 Mais ça, pour la construction, je dirais que c'est moins grave parce qu'il y a des mesures  
d'atténuation que nous, normalement – en tout cas, moi, que je suggère de les mettre dans le  
décret directement ou dans le certificat d'autorisation, et ça ne change pas grand-chose, parce  
que le ministère des Transports, règle générale, puis les promoteurs dans leurs devis, ils en  
couchent au moins une bonne partie. Moi, je propose de les imposer – trop fort casse pas – mais  
2460 c'est à peu près ça.

2465 Pour ce qui est des normes en exploitation. L'OMS, comme tout le monde, privilégie la nuit. Protégeons la nuit. D'ailleurs, l'OMS, même malgré ses critères, a commencé à émettre un nouveau critère qui dit qu'on ne devrait pas dépasser de 15 décibels plus de 10 à 15 fois la nuit pour ne pas nuire au sommeil. Donc, nous aussi, on a des critères plus sévères pour la nuit.

2470 Le ministère des Transports, de son côté, il y a deux, dans sa politique sur le bruit : il a sa politique, c'est des mesures correctives, donc pour des routes déjà existantes. Ce n'est pas notre cas, ici, je n'en parlerai pas pour ne pas perdre de temps pour rien. Mais il a sa mesure de planification... comment qu'il l'appelle donc, intégrée? En tout cas, cette mesure-là vise à prévenir, lorsqu'ils font une nouvelle route, des bruits, et ils visent 55.

2475 Donc, on vise à peu près la même chose. Peut-être un petit peu moins contraignant pour la nuit. Mais nous, on regarde ça, parce que là, on en est, nous, au ministère de l'Environnement, de la façon que ça fonctionne, on regarde la recevabilité. Est-ce qu'on a toutes les informations pour nous permettre de dire si le projet est acceptable et c'est pour imposer des choses pour qu'il le devienne acceptable s'il ne l'est pas. On n'en est pas là. Actuellement, on a ça.

2480 Dans le dossier du chemin Pink, il y a un paquet de bonnes choses; comme ils vont améliorer la fluidité, il n'y a pas de pente dans le chemin Pink. La pire chose qu'on peut avoir, c'est une pente raide avec des camions lourds puis un feu de circulation juste en bas. Ça, c'est vraiment... j'ai vu des choses au Québec assez graves là-dessus. Mais dans ce cas-là, il n'y a pas de... c'est sûr qu'il y a des effets négatifs, parce que ça se rapproche des habitations, c'est clair, là. Puis ça, ça se peut effectivement, comme vous dites – moi, des mesures d'atténuation  
2485 en 2031, là, je ne suis pas sûr que ça ne sera pas plus bruyant d'ici à ce temps-là. Puis ça, on pourra voir si on peut faire des choses ou discuter avec le promoteur ou mettre des choses dans le décret.

2490 Mais une chose qui est sûre, c'est que comme tout ça est basé sur des hypothèses. On a un modèle, il est beau, ça fait tant de bruit là, ça va-tu faire tant de bruit-là? Comme j'ai dit, la plupart des mesures et de la simulation donnaient la même chose, mais pas tout, puis ça peut changer en fonction de différents critères, même de la surface de la route ou, comme vous dites, il peut y avoir plus de camions. Donc, déjà le promoteur s'est engagé à faire un suivi, je pense, après le projet, lorsque le projet va être réalisé. Et de toute façon, nous, d'habitude, on l'impose  
2495 ce suivi-là s'il n'est pas là, pour s'assurer que si le modèle, il est bon, on va vérifier qu'il est encore bon.

Je ne sais pas si ça répond à vos questions?

2500

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dériger? Ça va pour l'instant? Donc, ce que nous en comprenons pour l'instant, c'est que la route n'est pas considérée comme une route existante parce qu'elle est élargie. Donc, ça va être des normes un peu plus sévères que si c'était une route simplement existante pour les seuils d'intervention. Je ne veux pas le dire de mémoire pour ne pas me tromper, mais c'est quoi la différence entre une route existante et une nouvelle route?

2505

**M. PIERRE VINCENT :**

Dans le cadre de la politique correctrice du ministère des Transports on vise 65 décibels, alors que dans ce cas-là on vise 55.

2510

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, il y a une différence à ce niveau-là. S'il y a une incertitude, le ministère peut imposer un suivi pour, en cours de route, fixer, exiger des mesures d'atténuation additionnelles?

2515

**M. PIERRE VINCENT :**

On a la possibilité, ça dépend souvent... ça peut aller jusqu'au législateur, mais on a la possibilité de prendre des critères et de les transférer comme normes. On peut aussi imposer des mesures correctrices et on peut imposer des suivis qui vont engendrer des mesures correctrices si le suivi n'est pas bon.

2520

**LE PRÉSIDENT :**

Effectivement, dans un décret, s'il y a un décret d'autorisation, si le ministère, donc le ministre recommande au gouvernement des critères, étant donné que c'est fixé dans un décret, ça a une valeur réglementaire, donc ça devient comme une norme, mais qui est particulière au projet autorisé. Oui, Monsieur Dériger?

2525

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pour bien comprendre, dans l'étude d'impact, bon, le promoteur nous explique qu'il prend la méthode du ministère des Transports pour fixer ses mesures d'atténuation, ses murs écrans ou ses talus et tout ça. La grille qu'il utilise, en fait, ça part du niveau existant et il regarde le niveau futur, donc à partir des débits de circulation qui sont simulés dans un modèle, et l'écart entre les deux fait qu'il y a un impact faible, moyen ou fort, selon l'écart qu'il y a entre la situation existante et la situation future. Et la règle du pouce c'est que plus le niveau existant est élevé, moins ça prend d'écart... moins ça prend d'augmentation pour que ça soit un impact fort, et inversement.

2535

2540

Donc, si votre niveau chez vous est faible, ça prendrait beaucoup, en fait, d'augmentation pour qu'il y ait un impact fort, donc pour qu'il y ait une mesure d'atténuation. Et une mesure d'atténuation est mise seulement pour les impacts qui sont moyens ou forts, si je résume bien votre politique.

2545

**M. PIERRE VINCENT :**

C'est la politique du ministère des Transports.

2550

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui, oui. Puis je regardais monsieur Chevalier, c'est pour ça.

2555

**M. PIERRE VINCENT :**

Ah, O.K.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2560

Donc, Monsieur Chevalier, à chaque audience, bon, ce n'est pas la première fois qu'on discute de ces aspects-là et on revient toujours sur cette question-là, parce qu'on parle toujours de période de nuit, période de jour, période de 24 heures.

2565

On nous dit aussi souvent, au ministère des Transports, que cette politique-là, elle fait partie d'un processus de révision. Bon, on implique la santé, on implique le MDDEP... où ça en est, tout ça, maintenant?

**M. NORMAND CHEVALIER :**

2570

Je pourrais vérifier où ça en est. Ce que j'ai appris aujourd'hui en consultant les documents, c'est qu'effectivement la politique qui est en vigueur actuellement est en révision. À quel moment la politique révisée va entrer en vigueur? Là, je tomberais dans la pure spéculation. Mais elle est en révision. Est-ce que c'est un processus qui nécessite six mois, un an, deux ans, dix ans? Je ne le sais pas. Je peux juste vérifier voir si je suis capable d'avoir une réponse. Mais la révision ne se fait pas au niveau du ministère des Transports, la Direction de l'Outaouais. La révision se fait par nos services centraux à Québec. C'est eux qui pilotent cette révision et puis je sais que c'est en cours, mais quand est-ce que ça va être terminé? Je ne pourrais pas dire à ce moment ici.

2575

2580

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2585

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Si on revient à la question des mesures d'atténuation. Là, ce qu'on comprend aussi – et là, je m'adresse à la Ville de Gatineau – c'est qu'actuellement vous demandez, vous, au promoteur immobilier de construire des buttes. C'est ça qu'on a compris dans l'étude. Est-ce qu'il y a des exigences particulières dans ce dossier-ci?

2590

**M. CAROL HÉBERT :**

Je ne me rappelle pas exactement. Il y a un article dans notre réglementation, probablement que mon collègue Daniel Faubert pourrait vous répondre.

2595

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Faubert?

2600

**M. DANIEL FAUBERT :**

Oui, certainement. Dans ce cas-ci, oui, il y a un article dans le règlement de zonage qui s'applique pour le sud du chemin Pink. Donc, c'est à compter du boulevard des Grives en allant vers l'ouest. C'est toutes les zones résidentielles qui se situent au sud de Pink et à l'ouest des Grives sont couvertes par une disposition qui prévoit que le promoteur doit construire... je me reprends. La norme est de 130 mètres. Un bâtiment principal doit être localisé à 130 mètres du centre de l'emprise. Cependant, il peut être plus rapproché si un monticule pare-bruit est conçu de façon à ce que le bruit ne dépasse pas 55 décibels auprès du bâtiment principal.

2605

2610

Alors, il y a des buttes, effectivement, qui sont érigées actuellement à l'ouest du boulevard des Grives puisque le territoire est construit en bordure du boulevard des Grives jusque presque à Vanier, approximativement. Donc, ces buttes-là sont du genre de celles qui sont prévues au règlement de zonage, de façon à ce que le bruit ne dépasse pas 55 décibels au bâtiment principal.

2615

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Donc, c'est le promoteur qui met en place les mesures d'atténuation?

2620

**M. DANIEL FAUBERT :**

C'est le promoteur qui le met en place sur son terrain et non pas dans l'emprise.

2625

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie, Madame Lemieux.

2630

**Mme LILI LEMIEUX :**

Je comprends que là c'est des Grives à Vanier, mais pour la phase 1, il n'y a rien, là.

2635

**M. DANIEL FAUBERT :**

Non. Il n'y a pas de norme. J'ai vérifié dans la grille de zonage, il n'y a pas de norme qui est prévue à la zone actuellement. D'ailleurs, c'est construit et ça a été construit il y a une quinzaine d'années. On parle de la rue de l'Hémisphère et du Solstice. Ces rues-là construites, donc, sont déjà accompagnées d'une butte qui a été érigée à ce moment-là, mais la butte est érigée sur l'emprise. Donc, à 50 % dans l'emprise et à 50 % sur le terrain privé. Et la norme dont je vous faisais part tantôt prévoit que la butte doit être érigée totalement sur le terrain privé à l'ouest de des Grives.

2640

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, essentiellement la phase 2?

2645

**M. DANIEL FAUBERT :**

La phase 2.

2650

**Mme LILI LEMIEUX :**

La phase 1?

2655

**LE PRÉSIDENT :**

Mais pour ce qui est des buttes existantes, à ce moment-là, toute l'évaluation va se faire selon ce que le ministère du Développement durable nous a indiqué, parce que là, il y a des résidences existantes.

2660           Donc, ce serait de cette façon-là que le ministère va procéder. Vous allez regarder si les  
données sont bien validées au niveau de la projection de bruit et vu que c'est un élargissement,  
donc ce n'est pas un chemin existant, donc les normes à respecter, les critères à respecter  
seraient plus bas, c'est-à-dire 55 décibels plutôt que 65 décibels pour, à ce moment-là, requérir  
une intervention de la part du promoteur. C'est ce que je comprends de l'approche du ministère?

2665

**M. PIERRE VINCENT :**

Je veux juste dire qu'on ne va pas nécessairement se concentrer sur la méthode du  
ministère. On a la nôtre, on a l'OMS, on va regarder le portrait dans son ensemble pour voir les  
2670 besoins puis les impacts.

2670

**LE PRÉSIDENT :**

Vous êtes susceptible, éventuellement, d'émettre des exigences, de proposer des  
2675 exigences dans un décret en rapport avec la phase 1. C'est ce que l'on doit comprendre. Ça vous  
va?

2675

**Mme LILI LEMIEUX :**

Ça fait qu'on comprend qu'il va possiblement avoir des murs ou quelque chose, là, pas  
2680 juste dans la phase 2.

2680

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, dans la phase 1, il pourra y avoir des interventions.

2685

**M. PIERRE VINCENT :**

C'est possible, mais je ne peux pas vraiment garantir, parce que ce n'est pas moi qui vais  
2690 faire la suite du dossier.

2690

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger?

2695

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Hébert ou monsieur Roberge, je ne sais pas lequel des deux, mais dans l'étude  
sonore, dans la partie où on parle de la section, disons, Gravité et des Grives. On parle de 24  
2700 résidences ou peut-être 25 qui seraient possiblement touchées. On dit même ici : « Pour ces

2700

habitations, le niveau sonore actuel en 2008 était à 61. » Puis là, on parle qu'en 2031, il dépasserait 65. Donc, il y aurait des mesures qui seraient mises en place en 2031, mais pas en 2014, ce que dit l'étude. Est-ce que c'est bien ça?

2705

**M. JEAN ROBERGE :**

Effectivement. Les mesures d'atténuation qu'on proposait, les mesures antibruit sont seulement nécessaires à partir de la phase 3.

2710

**LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est selon vos évaluations de niveau de bruit?

2715

**M. JEAN ROBERGE :**

Exact.

2720

**LE PRÉSIDENT :**

Vos seuils d'intervention sont lesquels? Est-ce qu'on parle vraiment des mêmes que le ministère? Est-ce que vous parlez le même langage, on pourrait dire, que le ministère au niveau 55 décibels? Est-ce que ce serait le seuil d'intervention si la phase 1 est considérée comme un élargissement de route, donc comme une nouvelle route? Pouvez-vous préciser pourquoi vous arrivez, à ce moment-là, à 2031? Ça, ça veut dire que le niveau de bruit serait...?

2725

**M. JEAN ROBERGE :**

Mais là, nous, le critère qu'on utilise c'est le 65.

2730

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, la nuance. Donc, ce qui est indiqué ici c'est basé sur un seuil d'intervention donc supérieur, très supérieur à 55. C'est ce qu'on doit conclure de l'assertion que monsieur Dériger a...

2735

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Il y a 10 dBA de différence. Donc, on double la perception du bruit dans le fond.

2740

**M. JEAN ROBERGE :**

Essentiellement, le critère applicable et appliqué, en tout cas, dans nos modélisations et dans notre analyse c'est 65 dBA.

2745

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ça, c'est basé sur la politique du ministère des Transports.

2750

**M. JEAN ROBERGE :**

MTQ.

2755

**LE PRÉSIDENT :**

Pour une route existante.

2760

**M. JEAN ROBERGE :**

Exact.

2765

**LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est une question qui semble assez importante à éclaircir effectivement. Pour confirmer, la phase 1, si la phase 1 est un élargissement, donc est-ce que ça doit être considéré comme une nouvelle route plutôt qu'une route existante? Là, on parle d'une différence très marquée, étant donné que l'échelle de décibel est logarithmique. Ça vous va?

2770

**Mme LILI LEMIEUX :**

Juste pour terminer cette question-là. Est-ce qu'on pourrait aussi parler de vibrations? En tout cas, à l'Association des résidants du Plateau, je ne sais pas s'il peut y avoir une analyse de faite là-dessus, mais il y a beaucoup de nos résidants qui se sont dits... il y a déjà vraiment de la vibration.

2775

**LE PRÉSIDENT :**

Ils perçoivent le camion. Très bien.

**Mme LILI LEMIEUX :**

2780

Ça fait qu'on peut vous apporter des témoignages.

**LE PRÉSIDENT :**

2785

J'irai tout d'abord du côté de monsieur Hébert, puis on pourra aller du côté du ministère du Développement durable au sujet des vibrations. Monsieur Hébert?

**M. CAROL HÉBERT :**

2790

Au sujet des vibrations, la bonne nouvelle c'est que le chemin va être reconstruit, parce qu'il doit être déplacé. Donc, il va être reconstruit dans son entier selon les normes récentes de conception, et non pas un chemin de rang qui a été pavé. Donc, c'est la bonne nouvelle du côté des vibrations.

2795

**LE PRÉSIDENT :**

Les sondages de terrain actuellement, ça indique quoi? C'est de l'argile, est-ce que c'est de l'argile marine qui est en...

2800

**M. CAROL HÉBERT :**

Monsieur Roberge va vous répondre.

**M. JEAN ROBERGE :**

2805

Dans ce secteur-là, oui. On parle de dépôt de la mer de Champlain. Donc, on parle d'argile, d'argile silteuse et sableuse, oui.

2810

Mais pour faire référence à ce que monsieur Hébert exprime, c'est que les critères de conception – le chemin Pink n'a jamais été refait de sa fondation. Il a été repavé. Donc, on peut présumer qu'une nouvelle route construite à quatre voies, selon les critères et pour l'usage prévu de camionnage, va avoir une fondation et une voie carrossable qui va être très différente de ce qu'on a aujourd'hui.

2815

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous indiquez que les fondations seraient à mesure de mieux répartir les vibrations causées par un trafic lourd.

2820 Du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, est-ce  
que c'est une question, un sujet que vous abordez dans vos analyses, les vibrations?

**M. HUBERT GAGNÉ :**

2825 Oui. Jusqu'à maintenant, par exemple, dans les consultations qu'on a faites, ce n'est pas  
un enjeu qui est ressorti. Habituellement, pour les projets de route, on ne le voit pas tout le temps,  
pour les projets majeurs, oui. Mais si on voit que c'est un enjeu qui ressort beaucoup pendant les  
audiences ou si, pendant qu'on va faire notre analyse environnementale, on voit que c'est un  
2830 enjeu qui ressort, effectivement, il pourra y avoir des suivis qui sont demandés par des  
engagements de l'initiateur ou par des conditions de décret. Mais ça, ça reste à voir quand on va  
faire l'analyse environnementale du projet.

**LE PRÉSIDENT :**

2835 Ça vous va?

**Mme LILI LEMIEUX :**

Oui. Bien, c'était surtout par rapport aux véhicules lourds qui ont été cités tout à l'heure.

2840

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2845 **Mme LILI LEMIEUX :**

J'ai droit à mon autre question?

**LE PRÉSIDENT :**

2850

Allez-y.

**Mme LILI LEMIEUX :**

2855 O.K. Je voudrais savoir si on a tenu compte, dans la nécessité, justement, d'avoir un gros  
boulevard urbain à quatre voies, si on a tenu compte que le boulevard du Plateau pourrait peut-  
être éventuellement être connecté et que, maintenant, il y a le boulevard des Allumettières. En  
tout cas, si ça peut compenser. Est-ce que ça a été tenu compte?

2860

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Hébert, pouvez-vous me situer, je ne suis pas du coin, est-ce que vous pouvez me situer le boulevard du Plateau sur la carte? Je crois qu'il est au sud, si je ne me trompe pas?

2865

**M. CAROL HÉBERT :**

Est-ce que vous voulez que je le pointe avec la souris?

2870

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Ça, c'est les Allumettières et du Plateau est juste ici.

2875

**M. CAROL HÉBERT :**

Il est un petit peu au nord, peut-être à 300 ou 400 mètres, et longe en parallèle des Allumettières.

2880

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Et pour répondre à la question de madame Lemieux sur la connexion entre les différents boulevards?

2885

**M. CAROL HÉBERT :**

Oui. Bien, comme vous allez le voir, et dans le modèle M, et dans nos simulations informatiques, et dans nos comptages récents qui considèrent l'ouverture du boulevard des Allumettières donc, oui, l'ouverture du boulevard des Allumettières est considérée et, oui, dans nos projections, dans nos simulations informatiques, le boulevard du Plateau est prévu être connecté.

2890

**Mme LILI LEMIEUX :**

Mais on ne sait pas quand.

2895

**M. CAROL HÉBERT :**

Je ne peux pas avancer d'année, mais nos projections long terme ont considéré que le boulevard du Plateau était construit dans son entièreté, ainsi que le développement résidentiel du Plateau.

2900

**LE PRÉSIDENT :**

De mémoire, au Plan d'urbanisme, nous avons le développement ultime, je crois, du secteur résidentiel et du boulevard du Plateau. Monsieur Faubert, oui?

2905

**M. DANIEL FAUBERT :**

Oui, effectivement, il fait partie du secteur, bien sûr, du Plateau, et le secteur du Plateau au complet devrait comporter environ 24 à 25 000 personnes au stade ultime. Le boulevard du Plateau est un axe, artère principale, c'est un axe majeur du quartier, et on prévoit que dans environ une dizaine d'années, on devrait atteindre le stade ultime du développement de ce secteur.

2910

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Et ce que nous comprenons, c'est lors des simulations on tient compte, au courant des années, du développement progressif et de l'expansion du boulevard du Plateau vers l'ouest. Ça tient compte de ce flux organique là de la circulation. Monsieur Hébert?

2915

**M. CAROL HÉBERT :**

Oui. Dans notre solution à long terme, le boulevard du Plateau et de l'Europe sont connectés. Le boulevard du Plateau est connecté de Vanier jusqu'à ce qui existe actuellement, dans le fond, jusqu'à Saint-Raymond. De l'Europe fait la jonction, comme actuellement, et ainsi que, je pense, du Conservatoire, l'autre rue, qui sont connectés selon nos projections. Donc, toutes les connexions routières sont présentes.

2920

2925

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger?

2930

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste une précision. Dans l'étude d'impact, on mentionne qu'il y a une, pas une connexion, mais un lien possible entre le boulevard des Grives et le boulevard des Allumettières. Même sur le Plan d'urbanisme, il y a même un échangeur qui est prévu. Est-ce que c'est un projet à venir? Est-ce que c'est quelque chose qui est considéré dans vos analyses?

2935

**M. CAROL HÉBERT :**

2940

Oui. Entretemps, ce qu'il faut dire, c'est qu'il y a eu une modification au schéma. Donc, il n'y a plus d'échangeur des Grives - des Allumettières. Ce qui est maintenant, c'est une connexion vers le nord uniquement. Les feux de circulation sont en construction actuellement – si vous passez, vous pouvez voir – avec une passerelle pour les piétons – bien, piétons, cyclistes, patineurs – par-dessus le boulevard des Allumettières qui est à accès limité.

2945

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K., merci.

2950

**LE PRÉSIDENT :**

Ça répond à votre question?

2955

**Mme LILI LEMIEUX :**

Merci.

2960

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons maintenant inviter monsieur Gaétan Provencher. Alors, rebonsoir!

**M. GAÉTAN PROVENCHER :**

2965

Oui, rebonsoir! Il a été question dans les différentes options pour l'élargissement du chemin Pink, il y a eu l'option 2 qui était l'installation d'un giratoire. J'aimerais savoir pourquoi cette option-là a été refusée ou mise de côté?

2970

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Hébert?

**M. CAROL HÉBERT :**

2975

J'avais mentionné que c'est dans le document, mais je vais laisser madame Paquette l'expliquer aux gens.

**Mme NADINE PAQUETTE :**

2980 Bonsoir! Donc, dans les trois options qui ont été étudiées, l'utilisation de carrefour giratoire  
a été évaluée. S'il y a des éléments qui favorisaient l'utilisation de carrefour giratoire dans ce  
secteur-là, c'était que la topographie était rectiligne et le tracé était plat. Mais il y avait de  
nombreux virages à gauche, principalement vers le sud, vers les zones résidentielles, qui  
peuvent être favorisées par un carrefour giratoire. Il y avait un potentiel de réduction des  
2985 accidents. On peut faire des aménagements intéressants au niveau de l'îlot pour de l'intégration  
et création d'une zone où entrer. Et il y avait un potentiel de diminution de consommation  
d'essence et du bruit par la réduction des arrêts.

2990 Ça, c'est les éléments positifs qu'on pouvait considérer dans le cadre du projet pour  
l'implantation d'un giratoire.

Par contre, pour ce qui est des éléments défavorables à l'implantation d'un carrefour  
giratoire, on avait essentiellement, et c'est un des éléments importants, un déséquilibre  
important des débits entre l'axe principal, qui est le chemin Pink, et les axes secondaires. Donc,  
2995 pour qu'un giratoire soit pleinement fonctionnel, idéalement, on parle d'un ratio 60/40. Donc, un  
débit relativement égal sur les deux axes.

Dans les portions, ici, les proportions varient souvent autour de 90 % sur l'axe principal,  
10 % sur les axes secondaires. Ça peut varier selon les routes de 10 % à 19 %. Donc, c'est un  
3000 élément au niveau de la capacité qui fait en sorte qu'on a un déséquilibre.

Ensuite de ça, on a une hiérarchie de route qui est très différente. Encore là, on essaie de  
faire des carrefours giratoires lorsque les hiérarchies sont semblables.

3005 Par la suite, évidemment, le carrefour giratoire est très intéressant en période hors pointe.  
Par contre, en période de pointe, quand on a des flux pendulaires qui sont très importants, ça ne  
permet aucune gestion de la circulation, comme on peut le faire avec un feu de circulation.

3010 La circulation dans le carrefour giratoire à deux anneaux, ce qui serait le cas ici, est encore  
mal comprise. On le voit avec le boulevard des Allumettières. Donc, il y a des très bons côtés, il y  
en a d'autres moins bons, et il y a encore une certaine vulnérabilité pour les gens, pour les  
usagers vulnérables.

3015 Évidemment, ça crée un allongement des parcours de traversée pour les piétons, les  
cyclistes, parce que ce sont de grands giratoires qu'on aurait besoin. Il n'y a pas de priorité  
possible aux autobus dans l'anneau. Quand on en vient de vouloir avoir des moyens prioritaires  
pour la gestion des autobus, on ne peut pas le faire avec un carrefour giratoire. Et aussi, une

série de giratoires le long d'un axe crée un certain inconfort chez des usagers, compte tenu des mouvements à faire.

3020

Un élément très important : ça fait en sorte qu'on a un positionnement difficile des arrêts d'autobus près des intersections, compte tenu des complexités dans le carrefour giratoire, qui fait en sorte qu'on doit éloigner les arrêts d'autobus des intersections. Donc, créer une plus grande distance de marche des piétons.

3025

L'espace nécessaire pour mettre en place un carrefour giratoire fait en sorte qu'on doit avoir le tracé de la route vraiment au centre de l'emprise, ce qui ne permet pas, comme c'est prévu dans la proposition qui est faite de, après des Grives, à l'ouest de des Grives, de déplacer le tracé vers le nord, dans la zone industrielle, pour limiter les impacts sur la zone résidentielle qui est au sud.

3030

Ensuite de ça, évidemment il y a l'entretien hivernal qui est plus complexe. C'est un des éléments. Et, évidemment, au niveau du camionnage lourd, il y a une complexité plus grande au niveau des carrefours giratoires.

3035

Donc, lors de l'analyse, les éléments favorisant les carrefours giratoires étaient beaucoup moindres que ceux qui les défavorisaient, et c'est la raison pour laquelle on n'a pas recommandé l'utilisation des carrefours giratoires dans cet axe-là.

3040

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, Madame Paquette. Vous avez mentionné tout à l'heure que l'utilisation d'un carrefour giratoire à double anneaux par les usagers, j'imagine, est mal comprise. Mal comprise par les usagers? Est-ce que j'ai bien compris votre explication?

3045

**Mme NADINE PAQUETTE :**

Oui, oui. C'est un type d'intersection qui est encore relativement nouveau au Québec, qui n'a pas eu la chance de faire l'objet d'une vaste campagne d'information, je dirais, provinciale. Alors, c'est des ajustements qui se font un peu par région. Et il y a beaucoup de gens encore qui ne comprennent pas nécessairement le besoin de céder le passage aux traverses des piétons, pour les piétons, pour les cyclistes.

3050

Donc, surtout dans les carrefours giratoires qui sont doubles, où la distance de traversée est plus grande qu'un carrefour giratoire simple, on voit encore des conflits potentiels et des gens qui soit ne se situent pas dans la bonne ligne... au niveau fluidité, il y a des gens qui ne sont pas situés au bon endroit dans le carrefour giratoire, puis il y a toute la notion de sécurité des usagers vulnérables aussi.

3055

**LE PRÉSIDENT :**

3060

Je pense qu'on va essayer le carrefour giratoire sur les Allumettières demain matin, justement, pour voir si effectivement, étant donné que je ne suis pas familier en tant que conducteur avec des carrefours giratoires, surtout double, là – j'en ai fait quelques-uns –, on va voir si effectivement il peut y avoir un risque de confusion quand l'information, l'automobiliste a différentes informations à capter, s'il y a des piétons... Demain matin, je veux expérimenter.

3065

**Mme NADINE PAQUETTE :**

Ce que je pourrais peut-être ajouter, c'est qu'il y a eu une amélioration notable. Le ministère des Transports a fait des modifications à la signalisation, au marquage dans les dernières années. Je pense qu'il y a eu des améliorations qui sont notables. Et les gens qui l'utilisent sur une base régulière ont probablement une meilleure compréhension. C'est quand les gens qui sont moins au fait de ce secteur-là, évidemment, ça crée un peu de confusion parfois.

3070

**LE PRÉSIDENT :**

3075

Très bien. Je vous remercie.

**M. GAÉTAN PROVENCHER :**

3080

C'est parce que le giratoire aussi n'est pas reconnu dans le Code de la sécurité routière et ne fait office d'aucune question de la SAAQ pour l'examen du permis de conduire. Et, effectivement, le tiers des giratoires au Canada sont au Québec. On est le leader. On est quand même en retard, dans le sens qu'on n'a fait aucune évaluation post-installation. Ça va se faire d'ici deux, trois ans, mais on n'est pas rendu là.

3085

**LE PRÉSIDENT :**

Il y a effectivement un projet de carrefour giratoire, d'ailleurs, dans mon coin natal, dans les Cantons-de-l'Est, le ministère prévoit installer un carrefour giratoire au sud de Lennoxville en allant vers Coaticook. Donc, si j'ai l'occasion d'aller par là, dans un certain temps, je vais pouvoir aussi expérimenter.

3090

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3095

Mais tu ne pourras pas battre ceux de Gatineau, il y en a déjà quatre.

**M. GAÉTAN PROVENCHER :**

3100 Oui, il y en a un bon paquet. Il y en a un autre qui s'en vient aussi, puis lui, il va être très  
difficile. En tout cas. Concernant les intersections, j'aimerais avoir un petit peu plus d'information  
concernant la priorité aux intersections, surtout au niveau de la piste cyclable ou multifonction,  
parce qu'il y a quand même... bien, sauf que là, il y a la partie 1 qui a baissé de vitesse, qui est  
3105 rendue maintenant à 50, mais disons que ceux qui viennent de l'ouest vers l'est, j'aimerais savoir,  
parce qu'il va falloir qu'il y ait une signalisation peut-être même aussi... une signalisation, mais  
aussi des feux un peu plus songés qu'à la normale.

**LE PRÉSIDENT :**

3110 Monsieur Hébert? Ah, là, ça a l'air de fonctionner. Ce sont des nouveaux micros que nous  
utilisons, ils ont l'avantage d'avoir un petit haut-parleur qui communique, on entend mieux – les  
nôtres en tout cas, je ne sais pas, je pense que c'est le cas de... ça distribue mieux le son, donc  
c'est la première fois que je les expérimente. Oui, Monsieur Hébert?

**M. CAROL HÉBERT :**

3115 Donc, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'on n'est pas à l'étape de conception détaillée, mais  
c'est certain que lorsqu'on va l'être, qu'on va utiliser les meilleurs guides et les meilleures  
pratiques. Est-ce que ça va être, étant donné qu'on a de la place, est-ce que ça va être une  
3120 traverse décalée de l'intersection avec feux? Je ne peux pas répondre à ce moment-là, mais c'est  
certain qu'on va regarder ce qui se fait de mieux.

**M. GAÉTAN PROVENCHER :**

3125 Bien, je vais vous suggérer d'aller voir, dans les prochains mois, à Ottawa, parce qu'ils vont  
avoir, à certains endroits, les traverses de piétons et les traverses pour cyclistes, une à côté de  
l'autre. Ce qu'on appelle les « crossbikes » puis les « crosswalks ». Ils sont supposés en installer  
cette année. Donc, ça serait un exemple, bien, c'est un projet-pilote. Donc, on pourrait nous  
autres aussi bénéficier de ça ultimement.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Oui, Monsieur Dériger?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3135 Pour revenir sur les carrefours, dans l'étude d'impact vous mentionnez qu'il y aura des feux  
de circulation, vous dites, bon, dépendant du nombre de véhicules sur les rues transversales.

3140 Donc, si le nombre de véhicules sur les rues transversales le justifie, il pourra y avoir des carrefours avec feux de circulation.

3145 Ça correspond à quoi, ces débits-là? Parce que tantôt on parlait des débits transversaux qui étaient 20 %, 15 % de ceux qui sont dans l'autre axe. Donc, ça voudrait dire que les feux de circulation vont arriver tardivement ou rapidement? Je ne sais pas comment ça va être évalué.

**M. CAROL HÉBERT :**

3150 Bien, ce qu'on applique, c'est les normes du ministère des Transports du Québec, les normes qui sont réglementaires, le tome 5. Mais dès la phase 1, les feux de circulation aux intersections avec couverture de terre-plein vont être munis de feux de circulation.

Donc, Gravité et des Grives vont avoir des feux de circulation à l'ouverture.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3155 O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

3160 Très bien. Je vous remercie. J'invite madame Nicole DesRoches.

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3165 Est-ce que je peux tenter une réponse à votre question de tantôt, qu'est-ce qui est arrivé à des Allumettières? Parce qu'on a participé aux mêmes audiences. Je pense que c'est quoi, 2 000 maisons dans le Plateau qui ont été construites depuis, et je ne sais plus combien dans le secteur Aylmer. C'est ça qui a fait la différence entre le moment où on a tenu des audiences et aujourd'hui, et la construction et aujourd'hui, c'est qu'il y a eu un essor de construction de maisons. Je n'ai peut-être pas les chiffres, je ne sais pas si monsieur Hébert ou monsieur Faubert...

**LE PRÉSIDENT :**

3175 Monsieur Faubert pourrait peut-être nous donner des statistiques à ce sujet.

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Je pense que c'est ça, c'est 2 000 maisons dans le Plateau, de plus, à peu près?

3180

**M. DANIEL FAUBERT :**

Dans tout le quartier actuellement, il y en a 5 500 à 6 000 pour à peu près 12 000 résidants.

3185

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

3190

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3195

Ça donne un éclairage. Une des questions que j'avais, c'est une autre de mes questions traditionnelles, dans la phase 1 et la phase 2 – on sait que les Allumettières a été construite, il y a eu des études d'impact dans le cadre de ce projet-là, et là, on a fait d'autres études d'impact. Mais est-ce qu'on fait le cumul des impacts? Ça, c'est la question que j'aimerais savoir, au niveau des terres humides, au niveau des ruisseaux, au niveau, bien, de tout ce qui a été étudié dans les deux études d'impact, est-ce qu'on a fait un cumul d'impacts?

3200

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Hébert, votre étude d'impact, par exemple, tient-elle compte des développements parallèles qu'il y a eu sur les autres boulevards, au niveau des impacts cumulatifs?

3205

**M. CAROL HÉBERT :**

Si je comprends bien, la question est sur les impacts environnementaux ou...

3210

**LE PRÉSIDENT :**

Par exemple, Madame DesRoches, vous avez mentionné les cours d'eau, les milieux humides?

3215

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Bien, le cumul d'impacts, il y en a circulatoires, mais si on s'en tient juste à l'environnement, mais est-ce qu'il y eu une étude qui étudiait ce qui avait déjà été étudié puis qui regardait voir s'il va y avoir un cumul d'impacts sur les ruisseaux, par exemple, ou sur les terres humides ou tout autre élément environnemental?

**LE PRÉSIDENT :**

3220

Donc, ça serait une étude parallèle à celle qui s'est faite dans le cadre de l'étude d'impact actuelle, mais disons, est-ce que la Ville a procédé à ce genre d'évaluation là? Est-ce qu'il y a des études qui ont été faites pour savoir, bon... donc, concentrons-nous dans la partie ouest de la ville de Gatineau, mais est-ce qu'il y a des études sur, bon, l'état des boisés, des milieux humides, comment ça a évolué au fur et à mesure que le développement se faisait? Est-ce qu'il y a des genres de diagnostics écologiques qui ont été faits dans ces secteurs-là? Est-ce qu'on a des études?

3225

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3230

Parce que sur des Allumettières, ce n'est pas si loin que ça, là. Entre des Allumettières et le chemin Pink, là, ce n'est pas 300 kilomètres, je veux dire, c'est quand même assez près. Puis ce sont les mêmes cours d'eau et...

3235

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Hébert?

**M. CAROL HÉBERT :**

3240

Si vous me permettez, je demanderais à monsieur Tremblay de m'assister.

**M. FRÉDÉRIC TREMBLAY :**

3245

Bonsoir, Monsieur le président. Essentiellement, par rapport aux impacts environnementaux du projet, la réponse banale c'est : non. Le cadre d'étude est défini à même l'avis de projet et on n'en déroge pas. C'est-à-dire que dans la justification ou dans la conception, ce sont des éléments qu'on regarde, mais une fois qu'on regarde spécifiquement les impacts, on ne fait pas de synergie. On regarde vraiment les impacts ponctuels par rapport à tous les paramètres demandés par les directives du ministère, on s'entend, mais on ne fait pas d'étude.

3250

On ne prend pas un recul, par exemple, pour regarder la conception à l'échelle de Gatineau versus Cantley ou versus une autre route ou versus un développement à Buckingham ou ce genre de chose là. Par exemple, on va le faire pour le transport durable, pour le schéma d'aménagement, mais on vient tout juste... c'est dans sa genèse, là. Et ce n'est pas quelque chose qui est disponible en ce moment.

3255

**LE PRÉSIDENT :**

3260 Et pour revenir sur les impacts cumulatifs, c'est-à-dire que, bon, la directive fait quand même des mentions de prendre en compte certains effets cumulatifs. Du côté du fédéral, la Loi canadienne mentionne ceci, mais là, ce que vous m'expliquez, c'est que dans le cadre du projet, donc, pour le projet, vous n'avez considéré que les impacts directs – on pourrait appeler ça comme ça – plutôt que les impacts indirects du projet ou à long terme.

3265

**M. FRÉDÉRIC TREMBLAY :**

Ah, bien apparemment, il y a une correction demandée par monsieur Roberge pour l'étude...

3270

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Roberge?

3275

**M. JEAN ROBERGE :**

Oui. Pardon, je vais clarifier. C'est parce que ma compréhension c'est que la question se pose au niveau régional. Est-ce que dans le cadre d'une planification régionale on tient compte des effets cumulatifs? Je pense que c'est ce que Frédéric voulait annoncer ici.

3280

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Non, pas du tout.

3285

**M. JEAN ROBERGE :**

3290 Mais dans le cadre de l'étude d'impact spécifiquement, oui. Parce qu'on avait, d'emblée donc, l'obligation de travailler sous la réglementation provinciale et Transports Canada, qui était un partenaire et toujours un partenaire, donc nous imposait la *Loi fédérale d'évaluation environnementale*. Donc, dans ce contexte-là, l'analyse des effets cumulatifs s'impose. Le gouvernement provincial s'en va dans ce sens-là aussi.

3295

Donc, à ce niveau-là, oui, l'analyse des effets cumulatifs s'est faite autant sur les éléments sociaux... en tout cas, là, il y a des nuances, on n'ira pas là, à moins que vous le demandiez, là, mais essentiellement, particulièrement sur les habitats naturels, parce que c'est principalement ces éléments-là qui sont de juridiction fédérale.

3300 On a traité des risques d'effets cumulatifs, mais on comprendra que ce cheminement-là repose sur la persistance d'effets résiduels. Donc, dans l'analyse qu'on a soumise aux autorités fédérales et provinciales, la démonstration a été faite qu'il n'y a pas d'effet résiduel notable. Donc, à défaut d'effets résiduels, les effets cumulatifs ne peuvent pas être traités. L'analyse va conclure qu'il n'y a aucun risque d'effets cumulatifs.

3305 **LE PRÉSIDENT :**

Directs.

**M. JEAN ROBERGE :**

3310 Directs ou indirects. La notion du direct ou indirect ne fait pas partie intrinsèque de l'analyse des effets cumulatifs comme tels.

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3315 C'est parce que – si vous me permettez?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, Madame DesRoches.

3320 **Mme NICOLE DESROCHES :**

3325 C'est parce que ce sont des ruisseaux, là. On ne parle pas de quelque chose, tu sais, un boisé qui est là, puis l'autre chemin est là. Tu as deux chemins qui ont un impact sur quatre ruisseaux, qui eux se déversent dans d'autres ruisseaux qui se déversent dans une rivière. À un moment donné, est-ce qu'il va y avoir un cumul, puis il pourrait y avoir, je ne sais pas, moi, une inondation, parce qu'il y a de l'eau qui s'est accumulée quelque part ou il y a plus d'eau qui va dans un des ruisseaux.

3330 C'est dans ce sens-là que je voulais dire un effet cumulatif. Ce n'est pas regarder un impact sur un boisé vis-à-vis... Puis c'est clair qu'il y a l'impact social aussi, le bruit, quand tu as deux artères d'un bord et de l'autre. Mais là, on s'en tient à l'environnement.

3335 **LE PRÉSIDENT :**

Mais essayons d'y aller... par exemple, il y a des exigences d'installer des bassins de rétention. Donc, ça doit être parce qu'il y a un problème potentiel situé en aval, de capacité de ruisseaux à prendre de nouveaux débits. Donc, est-ce que la question des bassins de rétention

3340 qui sont installés, qui seraient prévus le long de l'emprise, est en lien avec ces effets-là? Donc, on a considéré des effets en aval? Donc, on a considéré important de mettre des bassins de rétention? Est-ce que c'est une approche qu'on peut assimiler à des effets cumulatifs sur des cours d'eau?

3345 **M. JEAN ROBERGE :**

Non, pas cumulatifs dans ce contexte-là. Parce que l'effet est mesurable en soi. Les débits mesurés à l'entrée et les débits mesurés à la sortie font en sorte que si on veut demeurer dans les conditions existantes, on doit faire de la rétention à même le projet.

3350 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est pour les ponceaux?

3355 **M. JEAN ROBERGE :**

3360 C'est parce que là, comme c'est là, on a des débits mesurés au niveau des ruisseaux. Donc, on dimensionne des ponceaux pour les traversées. Lorsqu'on arrive dans les fossés, donc les eaux de ruissellement qu'on gère, ce sont les eaux qui vont essentiellement tomber sur ce qu'on appellera le bassin versant de la route. Et puis l'artificialisation, donc la mise en place d'enrobés bitumineux, de trottoirs, et ainsi de suite, change les conditions naturelles, à un point où les fossés s'imposent comme bassins de rétention pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'impact en aval.

3365 Donc, pour revenir à la question, est-ce que c'est cumulatif? Non, c'est ponctuel par rapport à l'aménagement proposé.

**LE PRÉSIDENT :**

3370 Très bien, je vous remercie. Madame DesRoches?

**Mme NICOLE DESROCHES :**

3375 On va changer de sujet. La STO est en train d'étudier quatre scénarios ou même cinq scénarios pour faire un corridor en site propre pour, comment je dirais, un moyen de transport X, parce que ça aussi c'est à déterminer, et le chemin Pink qui est une des artères, est-ce qu'on travaille en parallèle ou est-ce qu'il y a en quelque part où est-ce qu'on se rejoint? Parce que sans ça, on nage dans la contradiction, là.

3380 Puis, évidemment, le corollaire à ça, c'est que si la STO veut construire un corridor de transport collectif, est-ce que l'élargissement, encore une fois, d'une autre route, ne va pas en contradiction avec ça? Je veux dire, la capacité de payer et le reste et le reste. On pourrait être là longtemps à parler de ça, là, mais est-ce qu'on se parle ou est-ce qu'on est en parallèle puis on construit un chemin puis là, la STO construit en parallèle un site propre pour le transport en commun?

3385 **LE PRÉSIDENT :**

3390 On pourrait aller du côté du représentant de la Société de transport de l'Outaouais, monsieur Dufour. Actuellement, ce qu'on a compris c'est qu'il y a une étude qui est en cours. Alors, qu'est-ce que vous pouvez nous dire et de quelle façon vous appréciez les besoins futurs en tenant compte, bien entendu, des projets de boulevard?

**M. CARMEL DUFOUR :**

3395 Actuellement, la STO étudie effectivement quatre corridors pour desservir le secteur ouest et Aylmer et aussi le Plateau. C'est une étude qui a débuté en début 2011 et dont les résultats devraient sortir à la fin de l'année.

3400 Oui, c'est en parallèle, mais on se parle. Donc, pour l'instant où on en est, on a fait des consultations il y a un mois, un mois et demi. J'ai ici les planches qui ont été proposées et montrées aux gens, aux consultations publiques qui ont eu lieu au Plateau et aussi à Aylmer. Je pourrais peut-être vous les remettre et pour être mises sur le site du BAPE.

3405 Donc, c'est là où on en est actuellement.

**LE PRÉSIDENT :**

3410 De quelle façon vous menez l'étude de besoins? Donc, j'imagine, vous tenez compte des futurs développements, bon, de ce qui existe actuellement, de ce qui va se développer comme résidentiel, entre autres, à faire? Est-ce que vous évaluez des scénarios en fonction, moins de boulevards, plus de boulevards? Est-ce que vous évaluez l'impact que ça peut avoir sur le taux d'utilisation de vos systèmes de transport?

3415 **M. CARMEL DUFOUR :**

Oui. C'est qu'effectivement, on regarde pour avoir le corridor qui va attirer le plus d'utilisateurs au transport en commun. Habituellement, c'est le transport le plus rapide, c'est le corridor le plus rapide pour apporter les gens à destination et les ramener le soir.

3420

Il y a une série de critères additionnels aussi qui s'ajoutent au niveau environnemental, les impacts au niveau financier, les impacts aussi. Parce que les coûts, dépendant où on passe, le corridor qu'on va emprunter va aussi offrir des contraintes sur les coûts. Donc, tout ça est considéré. Il y a un ensemble de critères que le consultant va considérer pour évaluer chacun des corridors.

3425

**LE PRÉSIDENT :**

Dans ce cas-ci c'est une voie réservée?

3430

**M. CARMEL DUFOUR :**

Ça peut être une voie réservée, mais ce qu'on regarde, c'est propre au transport en commun et, aussi, la technologie va aussi être regardée, à savoir est-ce qu'on veut un transport rapide par autobus, par tramway ou par train. Donc, il y a tout ce volet-là qui est regardé et considéré dans notre étude.

3435

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Madame DesRoches?

3440

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Bien, c'était mes deux questions. Je n'ai pas le droit à d'autres, mais en tout cas.

3445

**LE PRÉSIDENT :**

Mais voulez-vous rechercher une précision? Bon, vous avez passé certains commentaires.

3450

**Mme NICOLE DESROCHES :**

Bien, c'est ça, c'est à la fin de l'année qu'on va avoir l'étude, qu'on va avoir les réponses, mais évidemment, je trouve toujours ça... Là, ça va être un commentaire : je siège sur un comité transport avec la Ville, pour la révision de son schéma d'aménagement, avec ces deux messieurs. Alors, je trouve ça assez particulier d'être ici ce soir à parler de...

3455

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pourrez nous entretenir sur ce sujet dans un mémoire.

3460

**Mme NICOLE DESROCHES :**

C'est ça.

3465

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie. Je vais maintenant, inviter, Monsieur Bill Clennett. Alors, rebonsoir, Monsieur Clennett.

3470

**M. BILL CLENNETT :**

3475

Bonsoir! Dans l'étude d'impact, je pense dans une des annexes, j'ai fini par trouver un document sur la pollution, une analyse sur la pollution ou la qualité de l'air reliée au projet, que je n'avais pas vue au moment que j'avais écrit ma demande d'audience, et dans ce document, ce que j'ai compris, c'est qu'on va avoir passablement plus de voitures et beaucoup moins de pollution.

3480

Moi, je ne suis pas connaissant sur le plan scientifique et j'ai tenté, comme j'ai pu, de comprendre le document, et je me demandais si c'était possible d'avoir une explication de ce phénomène-là pour des gens un peu nuls comme moi, et aussi avec les assises scientifiques, c'est-à-dire une référence quelconque. Je ne dis pas que ce n'est pas vrai, mais de mon point de vue, c'est intéressant de voir qu'on peut mettre beaucoup plus de voitures sur la route et de dire qu'on va avoir beaucoup moins de pollution.

3485

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Hébert? Donc, nous avons vu, notamment dans les addendas que vous avez produits, alors vous avez explicité certaines hypothèses, est-ce qu'on peut avoir plus de détails sur la pollution?

3490

**M. CAROL HÉBERT :**

Pour la qualité de l'air?

3495

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, qualité de l'air.

3500

**M. CAROL HÉBERT :**

Je vais laisser monsieur Roberge vous répondre.

**M. JEAN ROBERGE :**

3505 Je cherchais, je pourrais... en tout cas, je pourrais trouver des réponses plus précises, mais d'emblée, Monsieur le président, c'est une question de fluidité de la circulation. C'est que selon les données statistiques, les gaz à effet de serre sont en grande résultante, en termes de quantité, du temps de circulation du véhicule. Donc, lorsqu'on a une amélioration de la fluidité, nécessairement donc, il y a moins de temps de déplacement par véhicule. Dans ces conditions-là, il y aura une réduction d'émissions conséquentes.

3510 Maintenant, à savoir si je peux sortir des chiffres... sur le coup, comme ça, il faudrait que je regarde dans mes documents.

**LE PRÉSIDENT :**

3515 Parce que de mémoire, il me semble que vous faisiez mention aussi au taux d'émission des véhicules, dans la réponse, et là, on parle de plus long terme aussi pour la pénétration de véhicules hybrides qui pourrait avoir un effet. De mémoire, vous faisiez allusion à ça dans les addendas.

3520 **M. JEAN ROBERGE :**

Effectivement, on fait allusion à un changement qui est évident de ces temps-ci sur l'utilisation de véhicules à consommation moindre, mais donc la tendance est là, mais la quantification est plus difficile.

3525 **LE PRÉSIDENT :**

Vous vous êtes inspirés de travaux du ministère des Transports du Québec, si je ne me trompe pas?

3530 **M. JEAN ROBERGE :**

Comme je vous dis, cette analyse-là, de façon plus précise, je me réserve le droit de revenir demain là-dessus si vous me permettez?

3535 **LE PRÉSIDENT :**

3540 Oui, vous pourrez vérifier, là. Je le redis de mémoire, je sais que vous avez utilisé des hypothèses du ministère des Transports, donc si on pouvait avoir plus de détails sur ces points-là.

**M. JEAN ROBERGE :**

Oui, effectivement.

3545

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, on prend ça en note pour faire un suivi demain.

**M. BILL CLENNETT :**

3550

Je voudrais avoir une vulgarisation. Demain, ça m'irait très bien, mais ce que je trouvais intrigant, c'est que ma deuxième question...

**LE PRÉSIDENT :**

3555

Allez-y.

**M. BILL CLENNETT :**

3560

...portait sur les gaz à effet de serre et non pas la pollution atmosphérique, parce que ce que j'ai lu, avec mes yeux vraiment de citoyen non averti, c'est que dans le rapport sur la qualité de l'air, il a été question de pollution qui était mesurée selon certains types de pollution, mais il n'y avait pas d'analyse que j'ai vue sur les gaz à effet de serre.

3565

Et moi, ma préoccupation est à l'effet que le gouvernement du Québec a adopté des cibles très précises de réduire, d'ici l'an 2020, de 20 % les émissions de gaz à effet de serre, et je présume que tout le monde doit mettre l'épaule à la roue. Si c'est le gouvernement qui finance ce projet-là, on doit faire quelque chose. Et comme 40 % des émissions dépendent de la conduite d'automobiles, je voulais savoir s'il y a eu une analyse. Et je ne crois pas avoir vu ça dans le projet et, s'il n'y en a pas, est-ce qu'on pourrait en produire une?

3570

**LE PRÉSIDENT :**

3575

O.K., très bien. Monsieur Roberge, si vous pouviez vérifier, en même temps, sur les données d'origine du ministère des Transports, s'il y a des projections concernant les taux d'émission des gaz à effet de serre?

**M. JEAN ROBERGE :**

3580

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3585 Puis voir, si c'est possible, c'est parce que ça peut nécessiter des calculs, le temps est court, mais néanmoins, si vous êtes capable de voir si vous pouvez, à partir des données que vous avez, je ne sais pas, sur les oxydes d'azote, si vous pouvez faire des règles de 3 pour voir l'influence que ça peut avoir à long terme pour les émissions de GES?

**M. JEAN ROBERGE :**

3590 Tout à fait.

**LE PRÉSIDENT :**

3595 Alors, on va revenir sur cette question-là demain.

**M. BILL CLENNETT :**

3600 Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

3605 Alors, c'est moi qui vous remercie.

Alors, il est 22 h 30, nous avons pu inviter l'ensemble des participants qui se sont inscrits au registre ce soir. Nous allons mettre fin à la séance.

3610 Madame Harvey, demain, la séance de l'après-midi, vous prévoyez qu'elle débute à?

**Mme MARIE-JOSÉE HARVEY :**

3615 13 h.

**LE PRÉSIDENT :**

3620 13 h. Donc, je vous invite à venir ici à 13 h, nous allons poursuivre, nous allons également faire le suivi des questions en suspens. Alors, je vous invite à venir poser vos questions demain après-midi, et je vous souhaite une bonne fin de soirée et merci de votre participation.

**AJOURNEMENT**

3625

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifiée 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 :



3630

---

Yolande Teasdale, s.o.