

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

282

DT4

Projet d'élargissement du chemin Pink entre
la rue de la Gravité et le corridor Deschênes
à Gatineau

6211-06-127

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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 14 juin 2011, 19 h
Salle Champlain de l'hôtel Best Western Cartier
131, rue Laurier
Gatineau

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 14 JUIN 2011	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

ACTION VÉLO OUTAOUAIS, M. Jacques Fournier.....	4
AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE L'OUTAOUAIS, M. Louis-Marie Poissant, M. Carl Clements.....	11
Mme LYNE MONASTASSE et M. PHILIPPE QUESNEL.....	24
M. BILL CLENNETT	30
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'OUTAOUAIS (CREDDO) Mme Nicole Des Roches.....	35
ASSOCIATIONS DES RÉSIDENTS DU PLATEAU M. Simon Leclerc, Mme Lili Lemieux	39
M. GAÉTAN PROVENCHER	56
M. LEE BOURDON	68
DISCOUR DE FERMETURE	72

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT:

5 Alors, il est maintenant 19 h, nous pouvons débiter. Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet d'élargissement du chemin Pink entre la rue de la Gravité et le corridor Deschênes* par la Ville de Gatineau.

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

15 Dans notre travail, nous sommes secondés par une équipe que je vous présente de nouveau. Alors, nos analystes sont monsieur Yvon Deshaies, qui n'est pas ici ce soir, ainsi que madame Édith Bourque. Notre coordonnatrice du secrétariat de la commission est madame Marie-Josée Harvey.

20 L'équipe comprend également monsieur Alexandre Corcoran-Tardif, qui est à l'arrière de la salle. Il est responsable des relations avec les citoyens et des communications avec la presse. Enfin, nous avons également madame Angela Perreault qui est notre agente de secrétariat, qui est absente ici ce soir.

25 La commission est également assistée d'une équipe du Centre de services partagés du Québec, qui est composée ce soir de monsieur Daniel Moisan, responsable de l'organisation technique et de la logistique et de monsieur Michel Filteau, responsable de la sonorisation.

30 Alors, petit rappel d'usage. Tous les propos de cette deuxième partie d'audience sont enregistrés et retranscrits par madame Yolande Teasdale, qui est notre sténographe officielle. La transcription de cette séance sera accessible environ une semaine après la fin de la deuxième partie de l'audience publique dans les centres de consultation et de documentation, dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle, et également dans le site Web du BAPE.

35 Nous avons tenu, le 16 mai dernier, la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions.

40 Nous abordons ce soir la deuxième partie qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

Alors, je demande tout d'abord aux personnes qui se sont inscrites pour présenter un mémoire de se présenter à la coordonnatrice à l'arrière de la salle, si ce n'est déjà fait.

45 Dans quelques minutes, je vais appeler la première personne inscrite. Elle aura une quinzaine de minutes pour nous présenter son mémoire; à ce propos, je vous signale que les analystes et les commissaires ont déjà lu les mémoires qui ont été envoyés. Je vous demande donc, dans votre présentation orale, de mettre l'accent sur les points essentiels.

50 La commission échangera ensuite avec vous pour préciser, au besoin, votre point de vue ou pour enrichir sa propre analyse.

55 Par la suite, les personnes qui ne sont pas inscrites, mais qui veulent présenter leur point de vue verbalement pourront également le faire. Je les invite à s'inscrire au registre à l'arrière de la salle. Elles seront appelées par ordre d'inscription. Elles disposeront d'une dizaine de minutes pour leur présentation et la commission échangera ensuite avec elles, le cas échéant.

60 Au cours de cette deuxième partie d'audience, le promoteur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Elles ont toutefois été invitées à assister à la séance publique et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet.

65 Un mot maintenant sur le droit de rectification. À la fin de la séance, le promoteur, les personnes-ressources et les citoyens ont la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans un mémoire ou dans une présentation. Ce droit ne sert pas à débattre des positions avec lesquelles on serait en désaccord, mais seulement à rectifier des faits ou à corriger des données erronées.

70 Il peut s'agir de statistiques, de données chiffrées, de durée ou d'un événement précis. Par exemple, si quelqu'un affirme que cette salle peut contenir 500 personnes alors que son permis d'exploitation indique que le maximum de personnes pouvant y être admises est de 250, alors on peut rectifier une telle affirmation.

75 Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle. Les rectifications pourront aussi se faire par écrit, c'est-à-dire par courriel ou par envoi postal. Nous laissons quelques jours aux gens pour pouvoir prendre connaissance des mémoires et nous donnerons jusqu'au 23 juin pour les gens, s'ils veulent faire une rectification par écrit sur un mémoire.

80 Bien entendu, la commission, sur le même principe, va examiner ce qui est dit pour vérifier que ce soit bien une rectification et non une contestation d'un point de vue émis dans un mémoire.

Je vous rappelle l'importance de maintenir un climat serein tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. Ainsi donc, aucun propos diffamatoire ou non respectueux ne sera accepté durant la séance, pas plus qu'une manifestation d'approbation ou de désapprobation.

85 Après la deuxième partie de l'audience, la commission poursuivra son enquête. Le cas échéant, les questions additionnelles que la commission pourra adresser au promoteur ou aux personnes-ressources de même que des réponses obtenues seront déposées dans les centres de consultation et de documentation et dans le site Web du BAPE. Même chose pour les documents ou pour toute nouvelle information. L'adresse des centres est disponible à l'arrière de la salle.

90 La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Ce rapport fera état de vos préoccupations et de vos opinions ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet à l'étude.

95 Un rapport sera remis au ministre, au plus tard le 8 septembre 2011. Par la suite, le ministre disposera de 60 jours pour le rendre public.

100 Parallèlement à cette partie publique, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs procède à sa propre analyse environnementale. À la lumière des deux rapports, le ministre formulera ses recommandations au conseil des ministres. En effet, c'est au conseil des ministres qu'il appartient d'autoriser ou non le projet et à quelle condition.

105 Enfin, le BAPE s'est doté d'une Déclaration de services aux citoyens et il met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, vous voudrez bien remplir le questionnaire et le remettre au secrétariat à l'arrière de la salle avant de quitter. Alors, je vous remercie à l'avance.

110 Nous allons maintenant, appeler notre premier participant qui est Action vélo Outaouais, monsieur Jacques Fournier, à s'avancer à la table.

M. JACQUES FOURNIER :

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Monsieur! Alors, à vous la parole.

120 **M. JACQUES FOURNIER :**

Alors, je vais présenter les grandes lignes du mémoire qu'on a travaillé dans notre organisation.

125 Alors, à propos de l'organisme, vous avez quand même en annexe une plus large description de l'organisme. C'est un organisme de concertation vélo qui est issu, depuis 2001, c'est-à-dire qui est issu de la Table de concertation vélo de l'Outaouais qui existait depuis 2001 et depuis environ 7 ou 8 mois, on s'est incorporé en Action vélo Outaouais.

130 Il y a un certain nombre d'organisations cyclistes du secteur urbain de Gatineau qui se sont constituées dans AVO.

135 C'est un organisme sans but lucratif qui vise à regrouper des clubs et des organismes cyclistes de toute la région de l'Outaouais, ainsi que les leaders impliqués dans le monde du cyclisme en Outaouais.

140 Alors, notre position. C'est dans cet esprit de concertation cycliste qu'on participe aux audiences du BAPE concernant l'élargissement de Pink. On souligne d'emblée que le chemin Pink est pour nous synonyme de danger à l'heure actuelle. Il n'y a pas d'accotement, actuellement la route est fréquemment fissurée, trouée, souvent les autos ne respectent pas les limites de vitesse, alors c'est une route qui a présentement un caractère rural, qui est peu surveillée en ce qui a trait aux limites de vitesse.

145 Alors, la planification, pour les décennies à venir, du promoteur de l'élargissement de Pink, à savoir la Ville de Gatineau, nous offre l'occasion de revendiquer le scénario le plus sécuritaire pour les cyclistes, c'est-à-dire une bande cyclable à même la route, dans les deux directions.

150 On prend en considération l'augmentation du nombre de cyclistes dans les années à venir pour réclamer ce qui encouragerait le maximum de gens à opter pour ce mode de transport écologique et durable. En premier lieu, on considère que même les cyclistes utilitaires sont peu portés à utiliser cette route. Donc, ceux qui, tous les jours, se rendent au travail à l'heure actuelle.

155 Alors, des modifications pour la rendre plus sécuritaire entraîneraient rapidement une augmentation subite du nombre de cyclistes. Aussi, il faut considérer le développement immobilier le long de cette route, qui va aussi augmenter le nombre de cyclistes dans les années à venir. Ajoutée à cela, on peut entrevoir que l'augmentation du prix du pétrole due non seulement à des phénomènes qui sont passagers, mais le phénomène du pic de l'offre, c'est-à-dire que l'offre de pétrole va se stabiliser et va même décroître; le pétrole qu'on a connu jusqu'à maintenant, ce qu'on appelle le pétrole propre, entre guillemets, celui qui demande moins de frais pour le transformer.

160

Alors, c'est les facteurs qui vont convertir plusieurs automobilistes au cyclisme dans les prochaines années ou au transport en commun aussi. Enfin, le développement du réseau du Rapibus, et on espère l'utiliser avec son vélo bientôt, et le manque de places de stationnement dans les centres-villes vont aussi favoriser l'augmentation du nombre de cyclistes.

165

Dans la plupart des villes, d'ailleurs, on ne prévoit pas d'augmentation – dans les grandes villes – d'augmentation de nombre de places de stationnement, c'est plutôt la stabilisation ou même la décroissance de ce côté-là.

170

Alors, pour toutes ces raisons, nous croyons que les planificateurs ont tendance à sous-estimer le nombre de cyclistes dans les années à venir.

175

Alors, quel que soit le scénario retenu par la Ville suite à la présente consultation en termes d'élargissement ou non de la route, il nous semble qu'une bande cyclable sur chaque côté de la route soit le scénario cycliste le plus sécuritaire et le plus favorable au transport actif.

180

D'abord, il est prouvé que plus les automobilistes ont à partager la route avec les cyclistes et que ceux-ci sont nombreux, moins il y a d'accidents, toute proportion gardée, évidemment. Quand les cyclistes sont plus nombreux, les automobilistes s'habituent à anticiper, ils sont moins surpris de voir des vélos et les respectent plus naturellement. Alors, on peut parler à ce moment-là d'effet de masse critique.

185

En effet, c'est souvent le fait que les conducteurs de véhicules motorisés ne tiennent pas assez compte de la présence de vélos qui crée des situations à risques; les dépassements, queue de poisson. Si le nombre de cyclistes a augmenté, c'est aussi parce que la collectivité a fait un effort pour apaiser le trafic. Là, je cite la Fédération française des usagers de la bicyclette qui en est arrivée à cette conclusion-là. La bande cyclable nous apparaît donc la meilleure façon d'encourager les cyclistes à se déplacer vers le lieu de travail et d'apaiser le trafic.

190

Bien que nous n'ayons rien contre les pistes multifonctionnelles qui, dans une optique de loisir, peuvent donner le goût du vélo, il nous apparaît que le développement de bandes cyclables responsabilise les automobilistes et les cyclistes à la fois. Il est temps que les cyclistes utilitaires de l'Outaouais aient le statut de conducteur de véhicule, comme le stipule le code de la route.

195

Aussi, on croit qu'une bande cyclable de chaque côté de la route avec des murets garde-fou ou des voies d'accès provenant des quartiers environnants causera moins de confusion lorsque les cyclistes auront à tourner et moins de perte de temps. Il y a aussi moins de conflits d'usagers, comme il y en a, par exemple, sur les pistes multifonctionnelles où là on a des patins à roues alignées, des gens qui promènent leur chien – ces temps-ci, on a les bernaches – alors, c'est évident que la façon la plus rapide de se rendre du point A au point B, c'est suivre la même route que les automobilistes.

200

205 Rappelons que nous rejoignons la position de Vélo Québec qui, peu importe la densité, basse, moyenne ou élevée, propose des trottoirs pour les marcheurs de chaque côté de la rue, et des bandes cyclables si le débit des véhicules est moyen, des pistes cyclables ou voies réservées si le débit des véhicules est élevé.

210 Bien sûr, nous serions favorables à l'ajout d'une piste multifonctionnelle qui permettrait aux résidents des quartiers avoisinants de profiter de belles heures de loisir et de s'initier au vélo. Mais on le voit plutôt comme un facteur de loisir. Une fois initiés et sécurisés, les nouveaux cyclistes seront tentés de se rendre au travail à vélo en utilisant les bandes cyclables.

215 Alors, en conclusion, je voudrais peut-être ajouter qu'au niveau des bandes cyclables, j'ai vu peut-être deux exemples intéressants : il y a le pont, sur le pont entre Aylmer et Ottawa, le pont Champlain où il y a une bande cyclable qui est très efficace et très utilisée par les cyclistes. Il y a aussi le chemin Moody Drive à Ottawa qui, depuis deux ans, a une piste cyclable du même genre. Ce n'est pas un endroit qui a une grande densité, mais il y a quand même un bon, très bon débit, parce qu'il y a une sortie d'autoroute.

220 En conclusion, nous croyons que la Ville de Gatineau doit rester dans l'esprit de Copenhague, on parle de l'esprit du voyage que monsieur le maire a fait, à savoir encourager de toutes les façons la pratique du vélo utilitaire par les bandes cyclables, synchroniser aux intersections prioritairement pour des cyclistes par des feux de circulation, et en réduisant progressivement, dans les centres-villes, l'espace pour les automobilistes. C'est dans cet esprit que nous aurons une ville viable et agréable.

225 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Fournier pour votre présentation. Je vais donner la parole à mon collègue.

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

235 Bonsoir! Donc, d'abord une précision s'il vous plaît. Actuellement sur le chemin Pink, donc il n'y a pas de bande cyclable actuellement. Dans la partie, je dirais, de chemin de la Montagne, par exemple, allant jusqu'à Saint-Raymond, comment est-ce que ça se passe actuellement dans ce secteur-là pour les vélos? Est-ce qu'il y a une bande à cet endroit-là? Je ne me souviens pas.

M. JACQUES FOURNIER :

240 Actuellement, il n'y a pas de bande. C'est comme une rue... ça ressemble à une route à caractère rural actuellement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais est-ce qu'il y a des problématiques actuelles sur ce tronçon-là?

245

M. JACQUES FOURNIER :

Bien, c'est peu emprunté par les cyclistes. Je l'ai fait avec un groupe de vélo plaisir dernièrement, un groupe, on était une douzaine et c'est très peu emprunté, parce que les gens ne la trouvent pas agréable. On trouve que ça roule un peu trop rapidement et on sent qu'on n'a pas assez d'espace pour circuler.

250

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, dans votre proposition à vous, dans le fond donc ce que vous suggérez, c'est de faire justement une bande cyclable?

255

M. JACQUES FOURNIER :

Une bande cyclable, c'est ça.

260

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce qu'à ce moment-là, est-ce qu'il y aurait éventuellement, de votre côté, une proposition à faire de votre côté à la Ville de Gatineau pour la poursuivre dans le secteur de Saint-Raymond? En fait, est-ce qu'on la ferait juste dans la section qui concerne le projet?

265

M. JACQUES FOURNIER :

Je pense que nous, là, sur le plan philosophique, on s'enlign sur le transport, le transport durable, et je pense sur la position aussi de Vélo Québec qui recommande ce genre de bande là, parce que ça crée un lien entre les automobilistes et les cyclistes. Et souvent, il va y avoir beaucoup de conversion, on croit, dans les prochaines années, d'automobilistes qui vont devenir cyclistes.

270

275

Alors, plus il y a du respect mutuel entre les deux, plus ils se voient, plus ils ont à transiger entre eux et plus il y aura le développement de ces bandes cyclables-là, plus il y aura de cyclistes. Parce que c'est ce qu'on veut aussi, on veut moins de pollution, on veut des gens qui arrivent en santé au travail. Alors, la bande cyclable est un moyen économique aussi. Parce que, bon, une bande cyclable, on pourrait dire que c'est comme un accotement qui est asphalté. Alors, c'est quand même assez facile à créer.

280

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

285 Dans le fond, vous dites : on va commencer avec ce projet-là, vu qu'il est sur la table à dessin, si on veut, est en discussion. Mais votre intention c'est de poursuivre un réseau de bandes cyclables, disons, le plus possible, qui viendraient s'interconnecter, si on veut, avec ce tronçon-là?

M. JACQUES FOURNIER :

290 Oui, oui. Nous, c'est que, bon, on profite de l'occasion des audiences publiques sur l'élargissement de Pink pour introduire cette notion-là, mais effectivement c'est quelque chose qu'on veut ailleurs, surtout le long des boulevards, le long de routes. On veut que les gens se rendent, sentent que c'est la façon la plus directe de se rendre au travail, que c'est pratique de prendre le vélo aussi.

295 Il faut dire qu'il y a plusieurs types de cyclistes. Il y a des cyclistes qui sont des cyclistes, entre guillemets, du dimanche ou de soirée. Donc, eux, c'est plus l'aspect loisir qui les intéresse. Nous, on intervient au niveau du transport, c'est-à-dire les cyclistes qui, tous les jours... les cyclistes utilitaires, les cyclistes qui se rendent tous les jours au travail.

300 Il y a aussi les cyclistes sportifs qui, souvent, sont les deux, c'est-à-dire qui vont se rendre au travail, mais qui vont aller à une certaine vitesse et les pistes multifonctionnelles qui sont limitées à 20 kilomètres, ce n'est pas pour eux pour l'instant. Alors, eux aussi, les bandes cyclables, c'est une très bonne chose pour eux parce que, bon, les limites ne sont pas les mêmes.

305 Et comme on ne rencontre pas d'autres cyclistes, et comme elles sont de chaque côté de la route, il y a moins de conflits aussi.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

310 Il y a une notion aussi dans votre mémoire, vous parlez d'apaisement de trafic avec les bandes cyclables. J'aimerais peut-être vous entendre un peu plus sur cet aspect-là.

M. JACQUES FOURNIER :

315 Bien, l'apaisement, c'est le fait que plus il y a de cyclistes, plus il y a une masse critique de cyclistes, moins il y a d'accidents, toute proportion gardée, parce que les cyclistes sont bien en vue, on les voit régulièrement.

320 D'ailleurs, souvent, on se rend compte que c'est au mois de mai, avril-mai, qu'il y a des accidents graves de cyclistes, parce que les automobilistes ne sont pas habitués à voir des cyclistes à ce moment-là, au début de l'année.

325 Alors, c'est ça l'effet d'apaisement. C'est le fait qu'il y a une masse de cyclistes qui sont là, qui partage la route, et ça invite les gens qui circulent sur la route à faire attention. Évidemment, ça prend d'autres mesures, ça en prend pour contrer l'alcool, un peu toutes les mesures qui sont actuellement autour de la réforme du Code de la route. C'est une préoccupation qui doit être constante de part et d'autre, autant automobilistes que cyclistes.

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

Puis peut-être une dernière chose, au niveau des murets garde-fous.

335 **M. JACQUES FOURNIER :**

Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

340 Expliquez-nous un peu ce que c'est. Parce que souvent, on voit sur des bandes cyclables, des bornes indicatrices, est-ce que c'est ça?

M. JACQUES FOURNIER :

345 Bien, c'est ce qu'on voit sur la rue, au centre-ville de Montréal, la piste qui traverse...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ah, bon. O.K. Donc, c'est un petit terre-plein, dans le fond, qui sépare la chaussée...

350 **M. JACQUES FOURNIER :**

355 Oui, oui, c'est ça. C'est que si la vitesse... évidemment, nous, on souhaite une vitesse des automobilistes qui ne dépasse pas 50 kilomètres, comme vous le proposez, et dans les deux phases – on se prononce un peu sur les deux phases parce que, bon, quand la vitesse est assez grande, ça peut être intéressant d'avoir une sécurité accrue. Et, en même temps, il y a encore cette préoccupation qu'on partage la route avec les automobilistes, c'est-à-dire que même s'il y a un muret, on est très bien vu des automobilistes à ce moment-là. Puis il y a quand même cet effet d'apaisement là.

360 Alors que quand il y a une piste multifonctionnelle, on a plutôt l'impression qu'on est en ghetto, qu'on n'est pas considéré comme des véhicules. Alors, à ce moment-là, on est oublié des automobilistes, et à ce moment-là, quand on reprend la route, c'est là qu'il y a du danger potentiel.

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

Merci.

LE PRÉSIDENT :

370 Monsieur Fournier, au sujet du projet donc qui est décomposé, comme on l'a vu, en trois phases, mais disons, attardons-nous aux phases 1 et 2. La phase 2 serait construite pour 2025, donc ce qui nous met dans 14 ans. Donc, ça veut dire que le chemin Pink, à l'heure actuelle, demeurerait une route à caractère rural. Ça veut dire que là, il y aurait un seul petit tronçon de 450
375 mètres qui pourrait être aménagé de façon différente éventuellement avec des bandes cyclables.

Comment vous voyez ça? Vous êtes prêts à patienter jusqu'en 2025 pour avoir une piste tout le long du chemin Pink. C'est ce que je dois comprendre?

380 **M. JACQUES FOURNIER :**

Bien, nous, je pense que tout le projet, et la phase 2 du projet est juste en 2015, alors on ne s'attend pas nécessairement... mais je pense qu'il faut tout de suite penser à ces connexions-là. Si on pense bandes cyclables, il faut y penser tout de suite. Si on commence tout de suite par une
385 piste multifonctionnelle, ça va être difficile de changer à... quand je dis une piste multifonctionnelle, uniquement une piste multifonctionnelle, parce qu'on dit, on n'est pas contre qu'il y en ait une en plus, là. Mais on veut s'enligner tout de suite vers ça pour que les autres phases et puis pour qu'il y ait d'autres projets dans la région, on veut maintenir le cap là-dessus.

390 Alors, si on ne commence pas tout de suite avec ça, c'est difficile après ça de faire le débat. On saisit l'occasion.

LE PRÉSIDENT :

395 Très bien. Je vous remercie pour votre présentation.

M. JACQUES FOURNIER :

Merci beaucoup.

400 **LE PRÉSIDENT :**

405 Nous allons maintenant inviter l'Agence de la santé et des services sociaux de l'Outaouais, qui est représentée par monsieur Louis-Marie Poissant, qui est accompagné. Alors, votre collègue pourra se présenter. Bonsoir, Messieurs!

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

410 Bonsoir! Donc, c'est ça, on représente la Santé publique de l'Outaouais. On a participé, depuis ses débuts, à toute l'étude d'impact sous diverses formes et on a pensé que c'était probablement intéressant de venir présenter un mémoire sur les deux enjeux qui nous paraissaient les plus importants dans ce dossier-là : un sur le bruit nocturne pour les gens qui habitent à côté, donc, je vais les appeler les riverains; et un autre qui combine deux choses : les traumatismes non intentionnels, donc les accidents, et les déplacements actifs.

415 Moi, je suis spécialiste en environnement, alors je vais vous parler de la section sur le bruit. Mon collègue, Carl, va vous présenter la section sur le traumatisme et les déplacements actifs.

420 Dans le mémoire, je vous ai mis, au début, ce texte-là qui date de l'An 160, qui parle de Rome, et je veux le lire à voix haute pour être sûr que toute la classe... toute la classe, oui, c'est ça, excusez-moi, j'ai enseigné trop longtemps, pour être sûr que toute la salle comprenne.

425 Alors, c'est Juvénal qui raconte, dans sa satire... en fait, il met dans la bouche de quelqu'un avec qui Juvénal parle, qui décide, la personne décide de quitter Rome. Pourquoi il décide de quitter Rome? Donc, de s'installer en banlieue, à Chelsea, quelque chose comme ça. Il dit :

430 « *On meurt d'insomnie ici. [...] Où louer un appartement où l'on puisse fermer l'œil? – sous-entendu, un appartement à prix raisonnable – Il faut une fortune pour dormir dans notre ville. Voilà ce qui nous tue. Le passage embarrassé des voitures dans les rues étroites, le désordre bruyant du troupeau qui n'avance pas ôteraient le sommeil à Drusus lui-même ou à des veaux marins.* »

En l'An 160, vous avez à peu près les trois mêmes problèmes qu'on retrouve en ville actuellement : la congestion matinale, l'étalement urbain et le bruit.

435 C'est un peu normal qu'on ait trouvé ça en l'An 160. C'est moins normal qu'on trouve ça encore en 2011. Pourquoi on a tant de misère? Je parle surtout du bruit. Je ne parlerai pas des deux autres aspects de congestion et... étalement urbain, un petit peu, mais enfin.

440 C'est qu'on comprend mal la question de l'équité et ses conséquences, en ce qui me concerne, pour la répartition, une juste répartition. Que ce soit la *Loi sur le développement durable* ou l'approche de santé publique, dans les deux cas, on passe notre temps à parler d'équité, sans toujours savoir qu'est-ce qu'on veut dire. Nous, en Santé publique, elle se définit comme ça : l'équité vise à garantir la juste répartition des bénéfices et des inconvénients au sein des communautés. Une communauté, bien, c'est justement, c'est de voir les risques non pas comme une somme de menaces individuelles, mais vraiment voir ça comme une menace collective ou un problème collectif.

445

450 Et donc, reprenez les mots « bénéfiques et inconvénients ». Je n'ai peut-être pas, dans mon mémoire, assez étendu – qui a les bénéfices du chemin Pink? C'est tout ce qui est encerclé en bleu ici et encore plus loin, tout le Pontiac au complet, toute la MRC Pontiac, tous ces gens-là, donc tout Aylmer, partout, vont tous avoir les bénéfices d'un chemin droit, bien fait, et cetera, et cetera.

455 Qui en subit les inconvénients? Bien, c'est essentiellement les maisons qui sont situées sur le bord du futur boulevard, presque toujours ont leurs chambres au deuxième étage, à l'étage, et vont être exposées à une circulation automobile importante. Là, je ne parle que du bruit nocturne. Je ne vous parlerai pas aujourd'hui du bruit diurne.

460 Bon. Je ne sais pas si vous avez, si ça vous a déjà frappé, mais on n'est pas capable de fermer nos oreilles. On peut fermer nos yeux, mais pas nos oreilles. C'est de même sur tous les mammifères, partout. Pourquoi? Parce que c'est notre système de défense. C'est notre système de défense et donc, il n'y a pas d'habituation physiologique. C'est-à-dire que par exemple, pour les odeurs, au bout de quelques minutes, on ne sent plus l'odeur qu'on avait sentie très fort, parce que notre nez s'habitue physiologiquement à l'odeur. Il n'y a pas un phénomène comme ça pour le bruit.

465 Ce n'était pas tellement pris en considération il y a à peine 15 ans. C'est juste maintenant qu'on commence à comprendre les conséquences de ça. C'est que les effets peuvent se mesurer à long terme. Si quelqu'un est exposé pendant 20 ans à un bruit trop fort, tous les mêmes symptômes qui apparaissent vont continuer à apparaître. Il n'y aura pas d'habituation.

470 Donc, impossible de fermer l'oreille. L'ouïe n'est pas adaptée à un milieu bruyant sans risque. Donc, à chaque fois, le corps réagit comme s'il y avait un risque. C'est comme ça. C'est comme ça pour les chiens, c'est comme ça pour tous les mammifères, probablement les poissons aussi, je ne sais pas trop. Et donc, à chaque fois – mais c'est quelque chose qui n'est pas connu depuis longtemps, qui est connu depuis les années 2000 à peu près – à chaque fois, hop! Des petits éveils dans la nuit, les hormones de stress qui remontent dans le corps.

475 Donc, ça veut dire qu'il y a une grande perturbation de la qualité du sommeil à chaque fois que le bruit n'est pas là où la personne l'attend, au niveau où la personne l'attend.

480 Dans ces conditions-là, je retourne à Juvénal, et vous comprenez que la tolérance au bruit finit par diminuer. C'était très bien expliqué dans le rapport que le BAPE a fait pour McConnell-Laramée où on parlait que c'est sûr que dans une ville, avec les voitures, les milliers de voitures qu'il y a, la tolérance au bruit va diminuer. Il y en a qui sont assez riches, qui vont aller s'installer beaucoup plus loin, sinon, bien, il va se passer quelque chose.

Donc soit, veux veux pas, on développe ou on favorise un étalement urbain ou bien soit on met une qualité intéressante de bruit, dont les coûts qui s'y rattachent, pour que les gens soient moins incités à s'en aller à la lointaine banlieue.

La perception du bruit est très suggestive. Moi, quand j'étais à Longueuil puis que j'entendais la Formule 1 à Montréal, ça me tapait sur les nerfs. Je suis sûr qu'il y a beaucoup de monde qui ont aimé beaucoup les bruits de la Formule 1 en fin de semaine. Une cour d'école, moi, j'aime ça, mais il y en a qui peuvent ne pas aimer ça. Les éclairs, moi, j'aime ça, il y en a qui n'aiment pas ça. Et en plus, et en plus, pour un même individu, la tolérance ne sera pas la même quand il est en état de veille ou quand il veut se reposer. Ce n'est pas la même tolérance. Quand il est fatigué en fin de journée, il espère trouver un endroit où son stress ne sera pas stimulé par des bruits.

Donc, vous comprenez qu'à cause de ça, c'est extrêmement difficile à légiférer. Vous regardez partout, en Europe, aux États-Unis, on commence à savoir, mais c'est quelque chose de récent, on commence à savoir comment on s'y prendrait bien pour légiférer ou, à tout le moins, gérer un peu la cartographie du bruit, des choses comme ça, mais on commence. Alors que pour les autres contaminants pour la santé humaine, si vous voulez, c'est connu depuis longtemps. Pourtant, il faut bien gérer.

Heureusement, en 2009, l'Organisation mondiale de la santé, section Europe, a sorti un document qui m'apparaît un document de base, *Night Noise Guidelines for Europe*, qui fait un peu tout le tour de la question. Mais ce qui m'a le plus intéressé c'est qu'elle a pensé faire un parallèle avec les fameux LOAEL. Moi, je suis habitué plus avec la terminologie anglaise, mais en fait la « dose minimale ayant un effet indésirable observé ».

Quand on parle d'un toxique puis qu'on dit, je ne sais pas, moi, l'uranium dans l'eau, à partir de 20 microgrammes par litre, c'est la dose minimale où on voit un effet indésirable observé. C'est facile dans ce temps-là. On dit : parfait, on respecte le LOAEL.

Aussitôt qu'il y a un LOAEL, ce n'est pas compliqué, tous les organismes de réglementation dans le monde disent : quand on peut avoir un LOAEL et quand c'est un produit qui vient par l'homme, donc de source anthropique, le LOAEL devient la référence au-delà duquel on ne peut pas monter, parce qu'au-dessus, on voit les effets indésirables. Et là, je ne parlerai pas de ceux qui n'ont pas de seuil.

Alors, ce que je trouve intéressant du *Night Noise Guidelines*, c'est qu'ils ont trouvé, ce n'est pas la dose, mais c'est l'équivalent, c'est la même logique. À partir de quelle dose – et le sommaire exécutif là-dedans le résume bien, pas besoin de lire tout le document – c'est que la perturbation du sommeil est de, donc le LOAEL, est de 40 dB pour la nuit. 40 dB pour la nuit. À partir de 40 dB pour la nuit, on commence à voir des effets indésirables.

530 Je ne l'ai peut-être pas dit, mais ce n'est pas des effets sur l'audition. Avant, jusqu'aux années 90, même je dirais 2000, on regardait quasiment essentiellement les effets sur l'audition. Pour les travailleurs c'est parfait, mais pour la population ce n'est pas une bonne idée.

535 Et, en plus, non seulement 40 dB pour la nuit, mais en plus, le sommeil, la perturbation du sommeil est mieux corrélée avec le niveau de bruit maximal, le L_{AMAX} . Même à l'époque de McConnell-Laramée, on pensait que L_{AMAX} était autour de 50 dB. Non. Les études montrent que L_{AMAX} , donc le seuil du bruit maximal qui perturbe le sommeil, on sait qu'il est plus bas que 45 dB. C'est très bas, c'est très bas. En fait, ce n'est pas réaliste à atteindre. C'est ça qu'il faut comprendre. On ne pourra jamais l'atteindre sur le chemin Pink.

540 Que faire? Qu'est-ce qu'on fait dans ce genre de chose-là en santé environnementale? On propose le principe ALARA : *As Low As Reasonably Achievable*. Aussi bas que raisonnablement possible.

545 On l'utilise couramment en toxicologie pour des choses qui sont naturelles : le radon, l'arsenic, par exemple. On ne peut pas descendre le radon et l'arsenic au niveau du LOAEL, ce n'est pas possible. Alors, on dit : « Bien, écoutez, aussi bas que raisonnablement possible. » Parce qu'on ne peut pas demander, et c'est impossible de demander le LOAEL ni pour l'arsenic, ni pour le radon et quelques autres substances naturelles comme ça.

550 S'il s'agissait d'une substance mesurable émise par les automobiles, par exemple, c'est sûr qu'on dirait pour le chemin Pink, on prend le principe ALARA. Mais ce n'est pas... on le sait que ça va être trop. Alors, ce qu'on dit, nous : à notre avis, il faut sans hésiter utiliser le principe ALARA. Et donc, on pourrait s'obstiner sur le mot « reasonably », qu'est-ce qui est raisonnable.

555 Pour nous, pour éviter l'étalement urbain, donc la qualité de vie, donc le stress, pour ceux qui habitent au bord, étant donné que maintenant il y a des maisons – s'il n'y avait pas de maison, ça serait complètement différent – étant donné que maintenant il y a des maisons, au moins qu'on mette des constructions de buttes et des murs antibruit, comme on l'a fait pour le boulevard des Allumettières, qui a donné de très, très bons résultats.

560 Ça, c'était la partie sur le bruit.

M. CARL CLEMENTS :

565 Est-ce que je poursuis? Voulez-vous poser des questions à monsieur?

LE PRÉSIDENT :

Faites la présentation.

M. CARL CLEMENTS :

570 Très bien. Alors, bonsoir! Je prends quelques secondes pour me présenter. Je suis Carl
Clements, agent de planification également à la Direction de la santé publique. Mon collègue
Louis-Marie fait partie de l'équipe de santé environnementale, pour ma part je fais partie de
575 de l'équipe promotion prévention. Je suis, plus précisément, responsable du dossier de la promotion
de l'activité physique, donc conseiller Kino Québec pour la région de l'Outaouais, mais je m'occupe
également, par intérim, de certaines tâches rattachées aux traumatismes non intentionnels, compte
tenu que le poste est vacant actuellement à la Santé publique.

580 Alors, très brièvement, ma présentation va porter, donc, juste un bref rappel un peu de notre
compréhension du projet en ce qui a trait aux aménagements non motorisés, si on veut. Je vais
parler ensuite des avantages et des désavantages de l'aménagement d'un sentier multifonctionnel
longeant le chemin Pink et, enfin, parler de la pertinence et l'importance d'aménager des bandes
cyclables.

585 Donc, assez rapidement, si on reprend certains éléments qui ont été présentés lors de la
première partie par le promoteur, on parle d'un sentier multifonctionnel qui est proposé du côté sud,
dans sa phase I, d'environ 450 mètres, et qui se terminera en 2013 et c'est situé entre la rue de la
Gravité et le boulevard des Grives. Et, ensuite, dans la deuxième phase, un tronçon de 2,65
kilomètres qui se complétera en 2025 et entre des Grives et le chemin Vanier.

590 On constate également que ce type de sentier multifonctionnel est destiné – en tout cas, il
est souhaité, du moins c'est ce qu'on comprend par les propos des promoteurs – destiné à
plusieurs types d'usagers. On voit qu'il y a quand même des différences au niveau de la vitesse de
déplacement des différents usagers, 2 à 3 km/h pour un piéton, de 25 à 30 pour un cycliste. Alors,
595 c'est assez élevé. Et on voit aussi qu'il y a différents niveaux d'habileté. Il peut y avoir un enfant,
comme il peut y avoir un adulte, comme il peut y avoir une personne âgée. Une personne en
fauteuil roulant, aussi, pourrait utiliser ce genre de sentier multifonctionnel.

600 On voit, j'en fais quand même une liste sommaire : piétons, cyclistes, poussettes avec
enfants, vélos avec carriole, bicyclettes assistées, patineurs à roues alignées, fauteuils roulants,
planches à roulettes. En fait, on y retrouvera plusieurs types d'usagers.

605 Autres caractéristiques, c'est qu'il s'agit à la fois d'un trottoir et d'une piste cyclable, d'où le
côté multifonctionnel. C'est important de comprendre qu'il y deux types d'usagers et que c'est un
trottoir qu'on a en quelque sorte élargi pour permettre l'utilisation de d'autres usagers.

On constate également que du côté nord, qu'il y a certaines portions de trottoir qui sont
prévues, notamment près des arrêts d'autobus et, enfin, si on regarde les différents dossiers qui

610 ont été rendus disponibles sur le site du BAPE, qu'il y a des accotements, si on peut appeler ça ainsi, de 0,7 mètre sur le chemin Pink.

615 Il n'y a aucune voie cyclable de prévue, donc pas de bande cyclable ou pas d'accotement pour cycliste; un accotement pour cyclistes, une bande cyclable pour cyclistes, forcément, c'est de 1,5 mètre. Donc, on n'est loin, on n'est pas tout à fait, en termes de largeur, à la largeur souhaitée. Ça laisse suggérer qu'on souhaite vraiment séparer la circulation non motorisée de la circulation motorisée.

620 En ce qui a trait aux piétons, un des avantages – il faut, je pense, le reconnaître – des sentiers multifonctionnels, c'est qu'en ce qui a trait aux piétons, enfants à vélo, fauteuils roulants, poussettes, il est évident que le projet d'élargissement du chemin Pink doit inclure au moins un trottoir du côté sud ou, dans ce cas ici, un sentier multifonctionnel. L'aménagement d'un tel sentier convient donc pour ses usagers, puis je pense qu'il faut le souligner.

625 On est également d'accord avec le promoteur à l'effet qu'il vaut mieux séparer ces usagers de la circulation motorisée. Donc, l'espace d'environ trois mètres entre la chaussée et le début du sentier multifonctionnel nous apparaît tout à fait convenable.

630 Toujours dans le sens des piétons, fauteuils roulants, familles, en fait tous les usagers qui sont peut-être un peu plus vulnérables, on regrette toutefois qu'il manque deux éléments : d'une part, la phase 2 du projet, dont le prolongement du boulevard des Grives au chemin Vanier, n'est prévue qu'en 2025, alors que le développement résidentiel est très bien amorcé – on le sait, on l'a vu au cours des premières présentations – et que le boulevard de l'Europe ainsi que les rues du Prado et du Conservatoire débouchent sur le chemin Pink.

635 Alors, on voit qu'il y a déjà de l'habitation qui est là, mais que malheureusement, entre le boulevard des Grives et le chemin Vanier, il n'y aura pas d'aménagement avant 14 ans.

640 On voit aussi que la portion du trottoir du côté nord nous semble peu suffisante, étant donné le développement résidentiel également qui est prévu du côté nord du chemin Pink; pas sur toute la longueur comme c'est le cas du côté sud, mais quand même, un développement résidentiel qui est assez important.

645 Je vais me fier un peu sur cette carte-là. On voit donc au bas ici le début du chemin Pink et on voit l'accès... pardon, pas l'accès, mais l'intersection avec le chemin Vanier.

Alors, si on regarde ce qui est prévu pour l'échéancier 2013, voici le sentier multifonctionnel qui est prévu sur quand même une portion relativement petite de tout l'itinéraire du chemin Pink, et on rappelle encore le développement résidentiel qui est prévu de part et d'autre, du côté nord et du côté sud, et que ce sera en 2025 qu'on va voir cette deuxième portion du sentier multifonctionnel

650 qui serait construit. Donc, on aimerait évidemment voir, peut-être devancer un peu l'échéancier pour s'assurer que les résidents qui habitent notamment dans ce secteur ici puissent avoir un sentier multifonctionnel qui leur permettrait de rejoindre ici. Parce qu'actuellement, il n'y aura rien pour les 14 prochaines années.

655 Les risques associés au sentier multifonctionnel bidirectionnel. J'insiste sur le mot bidirectionnel ici, car les sentiers multifonctionnels unidirectionnels n'ont pas tout à fait cette même problématique-là. Malgré les avantages susmentionnés – il y en a pour les piétons, les enfants, et cetera –, les sentiers multifonctionnels bidirectionnels comportent deux problématiques : une première, elle se situe entre les intersections et l'autre se situe aux intersections. Donc, entre les
660 intersections, c'est relié à la cohabitation des différents usagers. J'en ai fait état il y a quelques instants à ce niveau-là.

665 Ça nous semble quand même assez facile à solutionner par un élargissement du sentier multifonctionnel proposé. Il pourrait y avoir également marquage au sol, une séparation peut-être physique. Plusieurs guides techniques, notamment ceux de Vélo Québec et du ministère des Transports font des belles suggestions en ce sens.

670 Au niveau des intersections, c'est là que ça se corse un peu, selon nous. Il est nettement plus important, compte tenu qu'il y a un risque élevé de collision entre cyclistes et automobilistes à ces intersections-là.

675 C'est un phénomène qui est quand même assez bien documenté dans la littérature scientifique. Tout d'abord, du côté des États-Unis, il y a le *Transportation Research Board* qui fait état que 21,7 % des collisions cyclistes/automobilistes sont reliées à des automobilistes qui ne cèdent pas le passage aux cyclistes à ce type d'intersection. C'est la catégorie de collision qui est la plus importante parmi toutes les collisions possibles qu'il peut y avoir entre cyclistes et automobilistes.

680 En deuxième lieu, Vélo Québec fait état également de cette problématique dans son guide technique *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* où on suggère de ne pas utiliser ce type d'aménagement ou dans certains cas très, très particuliers.

685 Et, enfin, et c'est un document que, malheureusement, je n'avais pas eu l'occasion d'inclure dans le mémoire que nous avons présenté la semaine passée ou déposé la semaine passée, je devrais dire, c'est un rapport de l'Institut national de santé publique du Québec qui souligne que ces voies cyclables bidirectionnelles sont déconseillées par toutes sources consultées. Et selon certaines études, encore en citant ce document-là, ce type de voies cyclables augmente les risques de blessures de 3 à 12 fois, particulièrement aux intersections.

690 Alors, c'est quelque chose qui nous préoccupe beaucoup. Et peut-être la meilleure façon de
l'expliquer, c'est en regardant le diagramme pris dans le document de l'INSPQ, donc de l'Institut
national de santé publique. On voit ici qu'il y a trois voitures ici. Petite précision avec ce
diagramme-là, c'est que c'est une figure qui illustre une bande cyclable bidirectionnelle. Dans le
695 document de l'INSPQ, on fait également mention que dans un sentier multifonctionnel
bidirectionnel, on va avoir une même problématique. Je vous explique un peu pourquoi.

Donc, on regarde ici l'automobiliste A qui s'en va en direction là, il continue, évidemment il
n'a aucun problème pour continuer tout droit, mais lorsqu'il amorce un virage vers la droite, il
pourrait y avoir collision avec ce cycliste ici, qui se déplace évidemment dans cette direction-là, et
700 inversement, dans le haut ici. Même affaire pour l'automobiliste B qui fait un virage à gauche, qui
pourrait voir effectivement ce cycliste-là, mais il ne serait peut-être pas porté à voir ce cycliste-là,
parce que ce n'est pas tout à fait dans son angle de vision.

Et enfin, et c'est le dernier, celui-ci nous préoccupe probablement le plus. La petite voiture
705 blanche, la voiture C, s'il amorce un virage à gauche, O.K., ça va aller, il va avoir tendance à
regarder à gauche et à droite de la chaussée. Elle peut voir le cycliste, elle peut ne pas voir le
cycliste. On espère qu'elle va être capable de le faire. Mais c'est surtout lors du virage à droite, et
c'est là que ça nous préoccupe beaucoup. On voit la petite flèche ici, parce qu'on le sait, on est
souvent des automobilistes, on arrive à une intersection, on fait un virage à droite, qu'est-ce qu'on
710 fait? On va regarder vers la gauche. Est-ce qu'on va nécessairement regarder vers la droite autant
qu'on devrait le faire? Il se peut fort bien qu'on ne le fasse pas, et si on le fait, on va peut-être
regarder les voitures, on ne regardera pas le cycliste qui s'en vient ici. Et voilà une collision qui est
fort probable.

715 C'est à préciser que ce genre de collision-là, c'est davantage le cycliste qui rentre dans la
voiture, qui peut quand même être très désastreux, parce que le cycliste peut percuter la voiture,
se retrouver tête première de l'autre côté. Alors, il peut y avoir un risque élevé à ce niveau-là.

Alors, pour nous, ce n'est pour dire que ce genre d'aménagement n'est pas bon. Je pense
720 qu'il est souhaitable dans certaines conditions pour certains usagers, mais dans d'autres cas,
notamment un cycliste qui se déplace à 25-30 km/h, qui est quand même une vitesse beaucoup
plus élevée qu'un piéton, on pourrait avoir cette problématique-là.

725 Donc, la pertinence, maintenant, d'aménager des bandes cyclables, non pas comme
remplacement des sentiers multifonctionnels, mais comme complément aux sentiers
multifonctionnels. Donc, nous, on le voit qu'il y a différents usagers, il y a des cyclistes qui sont
débutants. Il y a des piétons, il y a des fauteuils roulants, puis il y a des cyclistes qui sont plus
expérimentés, utilitaires, on utilise le terme parfois, cycloportifs. Évidemment, ils ne se
retrouveront pas sur ce genre d'aménagement cyclable, ils vont plutôt aller sur la chaussée.
730 Actuellement, il n'y a rien de prévu.

735 Donc, ce qu'on aimerait voir c'est de proposer un aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles ou des accotements, selon la définition, et Vélo Québec ou le MTQ ont des définitions très particulières à savoir quand on appelle l'un et quand on appelle l'autre; bandes cyclables est davantage dans un contexte urbain, accotement davantage dans un contexte rural. Le chemin Pink a un peu ces deux caractères-là. C'est un peu difficile pour nous de dire lequel des deux, mais forcément un aménagement, un espace vital pour assurer la sécurité des cyclistes.

740 Et à titre d'exemple, j'emprunte peut-être le propos de monsieur Fournier, on a, et ça a été pris avec Google Map, on voit ici que nous avons d'une part un sentier multifonctionnel qui se situe à l'extrême droite de la photo. Donc, on y retrouvera patineurs à roues alignées, piétons, et cetera, et on voit que de part et d'autre, il y a une bande cyclable unidirectionnelle. Et on voit d'ailleurs un cycliste qui se déplace en direction d'Ottawa ici.

745 Donc, on peut avoir une cohabitation possible ici. Je vous ferais remarquer que c'est sur un pont, ce qui est nettement plus onéreux en termes de coûts d'aménagement. Alors, nous, on se disait que c'était peut-être quelque chose qui était certainement envisageable et plausible pour le chemin Pink.

750 Si on prend les recommandations – je ne sais pas Louis-Marie si tu veux peut-être faire la première? Bien, écoutez, je reprends les propos de mon collègue. Donc, pour les maisons en bordure du boulevard, de réduire le bruit aussi bas que raisonnablement possible.

755 Pour reprendre trois recommandations du côté des traumatismes non intentionnels et pour favoriser le déplacement actif, que le promoteur prévoit, dans la phase 1 du projet, des bandes cyclables unidirectionnelles ou des accotements le long du chemin Pink, afin d'assurer un niveau de sécurité optimal pour les cyclistes peu enclins et non tenus d'utiliser le sentier multifonctionnel.

760 On ajoute également que le promoteur serait, évidemment, invité à étudier peut-être la possibilité d'aménager à moyen terme ce type de voie cyclable entre le boulevard des Grives et le chemin Pink, compte tenu qu'il y a un horizon quand même de 14 ans avant que le tout soit réalisé, le tout soit refait.

765 Deuxièmement, que le promoteur ne limite pas l'aménagement du sentier multifonctionnel entre la rue de la Gravité et boulevard des Grives, et qu'il prévoie, dès la phase 1, l'aménagement du sentier jusqu'au chemin Vanier ou, à tout le moins, jusqu'à la rue du Conservatoire.

770 Enfin, en dernier lieu, que le promoteur prévoie une signalisation avisant les automobilistes de la présence de cyclistes et de piétons, ainsi qu'un marquage avec vélos et chevrons aux intersections, donc sur la chaussée, ce qui permettrait d'atténuer le risque de collision entre cyclistes et automobilistes.

Alors, c'est tout pour notre présentation. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

775

Je vous remercie. Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

780

J'aimerais revenir, en fait la question a été abordée tout à l'heure un peu avec monsieur de Vélo de l'Outaouais. Si, par exemple la question de l'interconnexion avec un réseau; disons qu'on a un sentier, encore là, des sections de piste multifonctionnelle ou de bande cyclable sur un chemin, puis on se demande, si on le connecte avec un réseau cyclable pour, justement, peut-être, favoriser son utilisation, est-ce que c'est un élément qui peut amener plus d'achalandage sur ce type de bande cyclable ou de piste multifonctionnelle?

785

M. LOUIS-MARIE POISSANT :

790

Oui, à mon avis, oui, parce que d'une part, si on prend les résidents qui sont le long du chemin Pink, mettons qu'ils vont au centre-ville de Gatineau, Ottawa – ce qui est fort probable, parce que c'est quand même un pôle de travail important, et je crois que monsieur Hébert en avait fait état lors de la première partie, qu'il y avait un aménagement qui était prévu sur le boulevard des Grives, on pourrait penser qu'effectivement, le cycliste utilitaire se rendant au travail va emprunter soit la bande cyclable, si elle est là, ou bien, à tout le moins, le sentier multifonctionnel, descendre vers le sud, emprunter des Grives et ensuite va trouver son chemin par différents d'autres aménagements cyclables.

795

Ils peuvent prendre différentes formes. Ça peut être une bande cyclable, ça peut être effectivement des sentiers multifonctionnels dans certains cas, des sentiers en site propre. Parfois ça peut être une rue relativement tranquille que le cycliste va vouloir adopter, compte tenu qu'il se sent en sécurité, c'est agréable.

800

Donc, il va y avoir ce mixte de différents types d'aménagements qui vont lui permettre de se rendre à son point A, son domicile, au point B, son lieu de travail.

805

Donc, c'est cette série d'aménagements qui offre un niveau de confort, un niveau de sécurité, et c'est important de le préciser, je pense que les cyclistes, oui, ils veulent un point A, point B, mais pas à tout prix. Ils veulent un niveau de sécurité minimum dans ces aménagements-là et il va prendre les différents trajets, tronçons qui lui permettent de se rendre au travail en toute sécurité, mais d'une façon quand même assez optimale en termes de temps.

810

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

815 Puis en termes de phase, bon, vous dites dans votre mémoire : la piste multifonctionnelle, de la faire dès la phase 1, disons, sur le plus de longueur possible, là, donc de faire la phase 1 et 2 de façon simultanée, est-ce que pour la bande cyclable de 1,5 mètre qui serait sur la chaussée, comment est-ce que vous voyez son intégration? Est-ce que ça serait aussi fait dans une phase 1 ou ça serait fait d'une façon... ou ça suivrait les phases du projet?

820 **M. CARL CLEMENTS :**

825 C'est certain, dans la phase 1, on pourrait à tout le moins le faire entre de la Gravité et le boulevard des Grives. Mais je ne sais pas quels sont les plans pour le promoteur, pour la Ville de Gatineau. Est-ce qu'on va laisser... parce qu'on ne se cache pas que l'état du chemin Pink a besoin d'être retravaillé, non seulement entre de la Gravité et boulevard des Grives, mais entre boulevard des Grives et chemin Vanier. Alors, il serait un souhait, effectivement, je pense que si ce n'est pas un réaménagement complet tel qu'il est prévu dans le projet, à tout le moins, si on refait l'asphaltage de la chaussée, est-ce qu'on peut prévoir des accotements de part et d'autre, de donner un peu cet espace de 1,5 mètre de chaque côté de la chaussée, ce qui assurerait un niveau de confort, un niveau de sécurité sur la longueur.

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

835 Mais est-ce que la piste multifonctionnelle pourrait servir aux deux pendant un certain temps, c'est-à-dire autant aux cyclistes utilitaires qu'aux cyclistes, disons, de loisir? Je ne sais pas si je m'exprime comme il faut.

M. CARL CLEMENTS :

840 J'en doute. J'en doute parce qu'il y aurait forcément une traverse qui se ferait. Parce que si on prend un retour au travail, le cycliste se situe du côté nord du chemin Pink, est-ce qu'il forcément, rendu à l'intersection du chemin Pink et de la rue de la Gravité, traverser, faire 450 mètres ou peut-être plus si on fait la phase 2?

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

Donc vous pensez que toute façon il va utiliser la chaussée, qu'il y ait une bande ou non?

M. CARL CLEMENTS :

850 Il va utiliser la chaussée. Il est en droit d'utiliser la chaussée. C'est important de le préciser. Il y avait une question qui était dans le Code de la sécurité routière, qui était à l'effet que le cycliste

855 se devait d'utiliser l'aménagement cyclable lorsqu'il est présent. Ce n'est plus le cas. Le Code de la sécurité routière a été revu en décembre dernier avec le projet de Loi 70 et disant qu'il n'était pas tenu, les cyclistes... cet article-là a été abrogé.

860 Donc, le cycliste peut poursuivre son chemin. Et s'il le fait, est-ce qu'il va... la problématique des intersections. Il y aura forcément aussi la problématique de circuler à travers tous ces différents usagers. On s'entend quand même qu'il n'y aura pas des centaines de cyclistes et de piétons à tout moment, mais ça ne sera pas – comment je pourrais dire – l'avenue la plus utilisée, à mon sens, pour retourner chez lui ou chez elle.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

865 Une question pour terminer. Est-ce que les refuges pour autobus, est-ce que ça cause des problèmes au niveau des intersections? Est-ce que ça amplifie le problème d'intersection à votre avis?

M. CARL CLEMENTS :

870 Non. Je vous avoue que je suis peut-être moins connaissant à ce niveau-là. Je crois qu'il y a des... habituellement ce genre de refuge pour autobus, s'il est situé à une certaine distance de l'intersection, va permettre au cycliste, évidemment, de passer à la gauche de l'autobus, si elle est là, et d'être bien vu à l'intersection. Habituellement, ces intersections-là ne sont pas... ces refuges ne sont pas si près de l'intersection, effectivement, pour éviter ce genre de problème où un piéton ou un cycliste pourrait être voilé par l'autobus où il pourrait y avoir collision entre une voiture.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

880 O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

885 Ma question porterait sur la partie existante qui est élargie du chemin Pink, à l'est du chemin de la Gravité. D'après vous, êtes-vous assez familier avec la route existante pour savoir, est-ce qu'on peut réaménager assez facilement ce bout de route là pour mettre des bandes cyclables?

M. CARL CLEMENTS :

890 Actuellement, je me suis permis d'y aller un peu en fin de semaine effectivement pour voir. Il semble y avoir un accotement. Est-ce qu'il est conforme? Est-ce que c'est 0,7 mètre ou 1,5? Il m'est impossible de le dire. Mais il y a un aménagement en bordure. Est-ce que c'est prévu pour les cyclistes? Je ne crois pas. Mais il y a plus d'accotement là qu'il n'y en aurait sur la portion à

895 partir de la Gravité. Ça, c'est assurément. On a uniquement la ligne de rive, la ligne blanche de rive, et c'est tout ce qu'il y a, ce qui est excessivement dangereux.

Est-ce qu'il pourrait y avoir un aménagement? Je pense que si on veut être cohérent, sur l'ensemble du tronçon Saint-Raymond jusqu'à chemin Pink, oui, effectivement, il pourrait peut-être y avoir un aménagement qui serait prévu à cet effet.

900 **LE PRÉSIDENT :**

905 Très bien. Je vous remercie. Je vous remercie également pour les informations que vous nous avez présentées, notamment sur la question des bandes, des pistes cyclables lorsqu'elles sont bidirectionnelles, que ça peut causer une surcharge d'informations à bien du monde aux intersections et susciter des collisions. Avec les sources d'information, c'est très apprécié. On va pouvoir se pencher sur cet aspect-là avec de la documentation intéressante. Ça fait qu'on vous remercie beaucoup.

910 Pour ce qui est du bruit également. Bien entendu, on a pu voir en première partie d'audience, je pense que vous étiez là? Bon, le ministère, bon, on parle de règlements en révision, mais le ministère du Développement durable, monsieur Vincent, qui était le porte-parole en matière de bruit, semblait ouvert à faire une distinction entre le bruit diurne et le bruit nocturne, pour établir des critères d'intervention.

915 Donc, on va examiner également cette question-là en fonction du bruit nocturne pour les proches résidants. Alors, on vous remercie beaucoup pour l'information que vous nous avez fournie.

920 **M. CARL CLEMENTS :**

Merci, Monsieur.

925 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vérifier si nos troisièmes participants sont arrivés. Madame Line Monastasse, Michel Martineau, Philippe Quesnel. Alors, je vous invite à vous avancer.

930 **Mme LINE MONASTASSE :**

Michel Martineau n'est pas ici, on est deux.

LE PRÉSIDENT :

935 Très bien. Alors, Monsieur, donc vous êtes monsieur Quesnel.

M. PHILIPPE QUESNEL :

940 C'est bien ça.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

945 **Mme LINE MONASTASSE :**

Moi, je suis Line Monastasse. On est deux résidents du quartier, un qui habite du côté nord du chemin Pink, puis nous qui habitons du côté sud du chemin Pink.

950 Donc, on a préparé un court mémoire, mais on voulait quand même faire part de nos préoccupations par rapport au projet. Puis principalement, on se questionne par rapport à la pertinence du projet. On se demande comment est-ce que ce projet-là s'inscrit dans un contexte de développement durable puis aussi de transport durable. Puis, aussi, comment ça s'arrime avec les objectifs de la politique de la Ville de Gatineau par rapport à l'environnement. La Ville a des
955 objectifs spécifiques pour réduire les déplacements en automobile, limiter l'étalement urbain, prendre des mesures pour régler les enjeux de bruit puis aussi protéger les milieux humides puis les cours d'eau.

960 Puis on avait une autre préoccupation, aussi, par rapport à la convivialité puis le bien-être dans le quartier. Parce que le projet tel qu'il est dessiné, bien, c'est une voie large qui divise le quartier nord-sud de chaque côté de Pink.

965 Donc, on a fait un petit peu de travail pour essayer de vous apporter des pistes de solution, puis vous connaissez certainement ces travaux auxquels on fait référence dans notre mémoire. On a regardé le travail de Vivre en ville et d'Équiterre, qui ont fait un rapport récemment sur *Changer de direction par rapport au transport*.

970 On a regardé aussi le Conseil national de recherche qui a fait du travail sur la vibration des bâtiments sous l'effet de la circulation. Puis on a regardé aussi le travail du Centre d'écologie urbaine de Montréal qui a un site Web, qui donne plein de solutions par rapport à comment bien vivre en ville puis de partager les enjeux entre le besoin de se transporter puis d'être capable de vivre avec une bonne qualité de vie dans le quartier.

975 Donc, je vais passer ce que j'ai donné dans le mémoire comme résumé des enjeux par rapport à ces études-là, qu'est-ce qu'ils nous donnent comme solution, puis je vais passer plus à nos recommandations.

 Nos recommandations visent à adresser les enjeux que nous on perçoit en tant que résidents dans ce quartier-là.

980 On reconnaît qu'il y a besoin de faire des travaux sur le chemin Pink. On l'a dit, la chaussée est usée et ce n'est pas du tout sécuritaire dans ce coin-là, autant pour les piétons, les usagers du transport en commun puis les cyclistes.

985 Par contre, nous, on considère qu'il y a des modifications à apporter. Pour ce qui est du développement durable puis du transport durable, on considère que ce n'est pas en augmentant la capacité automobile qu'on règle le problème puis qu'on va diriger les gens vers le transport en commun ou le transport actif.

990 Donc, on considère que c'est important de maintenir à deux voies le chemin Pink. Puis aussi, bien, évidemment, ça implique de travailler en collaboration avec la STO pour fournir des services de qualité par rapport au transport en commun.

995 Pour ce qui est des mises à niveau des travaux sur le chemin Pink, on considère que c'est important de faire un écran antibruit efficace au moment de la construction ou de la mise à niveau du chemin Pink. Ça a été mentionné qu'il y a des enjeux de bruit puis nous, on le vit aussi dans le quartier.

1000 On soulève aussi le point des vibrations causées par la circulation. Je ne pense pas que c'est un point qui a beaucoup été étudié dans l'étude d'impact.

1005 Pour ce qui est de la piste multifonctionnelle, on pense que ça devrait être intégré dans un réseau de transport utilitaire. Moi, je suis une personne qui utilise le vélo de façon utilitaire puis c'est ce qu'on voit dans le quartier. Des fois ça prend du temps avant que les pistes soient développées pour que ce soit possible de se rendre du point A au point B rapidement.

1010 Puis évidemment, il y a la construction de traverses sécuritaires pour les piétons de chaque côté du chemin Pink. Et puis on considère aussi que ça serait important de procéder avec l'aménagement paysager aux abords du chemin.

 La question de la vitesse. On en a déjà parlé. Je pense que c'est convenu maintenant qu'entre Gravité et Grives, on parle de 50 kilomètres, mais on pense que ça devrait aller jusqu'à Europe, tout ce qui est la partie résidentielle.

1015 Puis une autre question qu'on se pose c'est par rapport à l'intégration des zones
commerciales. On comprend qu'il va y avoir certains commerces situés le long du chemin Pink,
puis on ne voit pas encore comment est-ce que ça va être intégré dans le développement pour que
ça soit accessible encore aux piétons, aux cyclistes, puis que ça ne soit pas nécessairement
1020 simplement axé sur le transport automobile.

1020 Donc, en termes de notre conclusion, on considère qu'il y a des travaux à faire, mais que le
projet, de la façon dont il est proposé présentement, il n'est pas acceptable. Voilà.

Est-ce que tu as des choses à rajouter, Philippe?

1025 **M. PHILIPPE QUESNEL :**

1030 Pas comme tel. Je pense que durant la soirée, il y a beaucoup de bons points qui ont été
apportés et puis que je suis en accord avec. Je vois vraiment la différence, quand j'entends qu'il
devrait y avoir une zone sur la route réservée pour les cyclistes et puis une piste multifonctionnelle,
je vois vraiment cette distinction-là, puis je pense qu'on devrait l'intégrer au chemin Pink, ce serait
important. Parce que c'est dur de cohabiter, comme les cyclistes qui vont vite avec des familles qui
prennent une marche. Alors, je pense que c'est important de faire la division entre les deux et puis
d'intégrer les deux sur le sentier.

1035 Et puis, moi, je suis un nouveau résident dans le Plateau et puis je sens vraiment une
séparation entre le secteur nord puis le secteur sud. Et puis cette route-là, ce serait l'occasion
d'intégrer le quartier. Et puis je pense que si c'est bien aménagé, il y aurait une façon de sentir
qu'on fait partie tous du même quartier, puis on ne sent pas, comme cette séparation-là entre les
1040 deux, entre le nord et le sud.

1045 Et puis intégrer quelque chose avec une vision, là, que ça ne soit pas juste... Je vois souvent
des tronçons principaux dans la Ville de Gatineau qui sont développés et puis qui sont faits sans
esthétisme et puis qui sont faits comme juste pour remplir leur fonction. Ce serait le fun d'avoir
quelque chose qui s'intègre avec la vie de quartier, qui invite les gens à venir prendre des marches
le soir et puis d'aller faire... de pouvoir marche entre le nord et le sud ou de faire du patin à roues
alignées le long du chemin Pink, là. En tout cas, d'avoir quelque chose d'aménagé, là, pour venir
encourager ce genre de pratique là.

1050 Ça fait que c'est peut-être juste cela que je voulais ajouter. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1055 Merci pour votre présentation. Je donne la parole à mon collègue. Ce soir, j'ai convenu avec
lui qu'il était toujours le premier à poser ses questions.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1060 Merci, Monsieur le président. Dans votre mémoire vous parlez de développer une offre performante de transport collectif. J'aimerais vous entendre un peu plus sur... en fait, actuellement, ce qu'on a pu comprendre dans la première partie de l'audience, c'est qu'il y avait des autobus qui desservait les quartiers, qui ne passait pas nécessairement en continue sur le chemin Pink, donc qu'il y avait des arrêts, mais ce n'était pas un circuit continu, il y avait une fréquence d'aux demi-heures... qu'est-ce que vous entendez par une offre performante? Est-ce que c'est d'augmenter la fréquence, une voie réservée? Comment vous voyez ça?

1065 **Mme LINE MONASTASSE :**

1070 De ce que je vois présentement, c'est que les autobus sont pris dans la circulation. Il n'y a pas de voie réservée. Je ne sais pas si c'est ça la solution ou si la solution c'est d'augmenter la fréquence des autobus pour qu'il y ait plus de gens qui prennent l'autobus. Donc, c'est de trouver une balance, un équilibre entre la possibilité pour les autobus de circuler puis, en même temps, offrir assez de place dans les autobus.

1075 Présentement, quand je prends l'autobus l'hiver, il y a souvent des gens debout. Les autobus aux heures de pointe sont pleins, mais en même temps on est pris dans la circulation puis on n'avance pas plus vite que les automobiles. Donc, ça enlève l'avantage de prendre le transport en commun quand on ne peut pas se rendre plus vite, finalement, au travail.

1080 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc dans le fond, ce que vous dites, c'est de prévoir des aménagements qui permettraient aux autobus d'être plus performants, disons avoir un meilleur attrait pour que les utilisateurs puissent modifier leur mode de déplacement vers l'autobus plutôt que l'auto.

1085 **Mme LINE MONASTASSE :**

1090 C'est ça. Puis là, je ne sais pas si c'est une voie réservée qui est le mieux ou si c'est de fournir un meilleur service qui fait que les gens laissent la voiture à la maison puis prennent l'autobus.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1095 En fait vous demandez que la STO, en fait, travaille un peu avec la Municipalité pour élaborer des stratégies. C'est un peu ça que vous demandez?

Mme LINE MONASTASSE :

Oui, exactement. Donc, de ne pas prévoir élargir un boulevard pour plus d'automobiles tant qu'on n'a pas regardé toutes les solutions par rapport au transport en commun.

1100

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. Merci.

1105

LE PRÉSIDENT :

Dans votre mémoire, en page 5, vous mentionnez, bon, au sujet des mesures antibruit, donc des écrans antibruit efficaces. Au sujet des buttes qui existent actuellement, les buttes antibruit existantes, est-ce que vous vivez à proximité de ces buttes-là actuellement? Est-ce qu'elles sont performantes? Qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur ce sujet?

1110

Mme LINE MONASTASSE :

Moi, je dirais que pour prendre, me promener dans le quartier régulièrement puis être assez près de ces buttes antibruit là, elles ne sont pas performantes. Quand on est vraiment à la rue adjacente à ces buttes-là, le bruit est très fort. Évidemment, je ne peux pas mesure ce bruit-là, mais je sais que c'est très fort et que ce n'est pas efficace.

1115

LE PRÉSIDENT :

Vous distinguez bien le bruit des véhicules, c'est ça?

1120

Mme LINE MONASTASSE :

Oui, exactement.

1125

M. PHILIPPE QUESNEL :

Oui. Puis moi, j'aimerais rajouter. Moi, je ne suis pas directement à côté du chemin Pink, je suis un peu à l'écart du côté nord, et puis je perçois tout le temps une vibration. Puis c'est un bruit de route et puis ce que ça me semble me dire, c'est que la circulation qui se passe sur le chemin Pink puis sur le boulevard Saint-Raymond, ça vient faire écho sur les collines du parc de la Gatineau.

1130

Alors, ça serait important, comme quand on intègre quelque chose au niveau d'antibruit, de tenir compte comment que le bruit se propage dans le quartier.

1135

1140 Comme moi, je suis dans ma chambre avec les fenêtres fermées durant l'hiver et puis j'entends tout le temps comme un bruit de fond de route, d'automobiles, et puis j'entends ça durant la nuit également. Et puis, à force de rester dans mon quartier, là, j'ai commencé à comprendre que ça semble être un écho qui se fait contre les collines du parc de la Gatineau puis qui revient vers notre quartier.

Ça fait que ça serait peut-être quelque chose à tenir compte dans l'approche...

1145 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

1150 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1155 Juste une autre précision. Tantôt vous parliez des relations, en fait, d'un quartier nord-sud, d'une séparation physique entre les deux quartiers. Est-ce qu'actuellement... comment ça fonctionne? Bon, il y a des écoles qui sont du côté sud, si je ne me trompe pas, ou du côté nord, je ne le sais pas. Vous pouvez peut-être me dire s'il y a des écoles, tout ça, mais comment les enfants fonctionnent? Est-ce qu'ils traversent du quartier nord au quartier sud pour aller à l'école? Comment ça fonctionne?

Mme LINE MONASTASSE :

1160 Bien, présentement, les écoles sont du côté sud. Donc, les enfants traversent du côté nord...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1165 Donc, les enfants du quartier nord, du côté nord, traversent l'axe du chemin Pink tous les jours pour aller à l'école?

Mme LINE MONASTASSE :

Exactement.

1170 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

O.K. Merci.

1175 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions pour votre mémoire. Nous allons maintenant, inviter monsieur Bill Clennett à s'avancer.

1180 **M. BILL CLENNET :**

Bonsoir!

1185 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Monsieur Clennett!

M. BILL CLENNET :

1190 Je m'excuse de ne pas vous avoir présenté avant mon papier avec mon mémoire, mais je vais vous faire part de mes commentaires à partir des notes que j'ai élaborées.

1195 De mon point de vue, le projet d'élargissement du chemin Pink est un projet vieux de 40 ans qui ne répond pas vraiment aux besoins du nouveau millénaire. Il repose essentiellement sur un modèle de développement axé sur l'automobile.

1200 Je n'habite pas le quartier, j'habite dans l'île de Hull, ici, mais je me suis promené dernièrement, et je voulais voir de plus près le territoire qui est déjà développé. Et très clairement, habiter là-bas, il faut avoir une automobile. Si on arrive à densifier un peu en réduisant la grandeur des lots, il n'en demeure pas moins que la conception même de cette partie de la ville est vraiment basée sur l'automobile.

1205 Moi, je pense qu'il y a un autre modèle de développement qui est possible, et je comprends que ce n'est pas du jour au lendemain qu'on va y arriver, mais il est possible, je crois, et je pense que c'est vers ça qu'il faut aller, où on va avoir un type de développement qui va partir du transport à pied, la marche, suivi du transport actif, ensuite le transport en commun et en dernier l'automobile. Mais pour y arriver, il faut commencer à prendre des décisions qui vont dans une autre logique que celles qui ont défini l'organisation spatiale de notre Ville depuis les 20 dernières années au moins.

1210
1215 Alors, la recommandation que je fais, et je vais commencer par la recommandation pour l'expliquer un peu plus après, c'est de ne pas autoriser ce projet ici. Je pense qu'il faudra inviter la Ville à refaire ses devoirs. Il y a d'ailleurs un ensemble de projets qui devrait être tenu en compte. Il faudra regarder ces projets-là, ce qu'on n'a pas fait cette fois-ci. Il y a présentement une étude interprovinciale au niveau du transport en commun. Il y a la refonte du schéma d'aménagement. Il

y a une politique où on essaie d'élaborer un système de mieux gérer le stationnement. Et, surtout, il y a un projet d'ouvrir un système de transport rapide vers le secteur ouest de la Ville.

1220 J'aurais des brefs commentaires concernant le fait que la Ville soit initiatrice du projet. Je comprends, dans l'étude d'impact, qu'on dit que c'est ainsi parce que la Ville a la responsabilité pour la route. Je voulais juste souligner que selon l'entente fédérale-provinciale, ou Ottawa-Québec, à partir duquel le projet est financé, le maître d'œuvre devait être le MTQ, puis il y a eu une entente administrative qui semble remplacer cette entente politique. Je trouve ça un peu particulier, ça n'a pas été expliqué.

1225 Je voudrais rappeler que dans la directive ministérielle qui a été envoyée au promoteur, la Ville, il a été question de présenter des solutions de rechange au projet. Même, je vais vous lire ce qu'on dit dans la directive à cet effet-là. On dit que :

1230 *L'étude présente sommairement les solutions de rechange au projet en considérant l'éventualité de sa non-réalisation ou de son report. Les solutions de rechange au projet proposé pourraient être, par exemple, la mise sur pied ou l'amélioration des circuits d'autobus, la construction d'une ligne de métro ou d'un train de banlieue.*

1235 Force est de constater que dans l'étude d'impact, il n'y a pas eu aucune solution de rechange, et donc, le promoteur du projet n'a pas respecté la directive du ministère concernant l'étude d'impact, du moins à cet effet-là.

1240 Concernant la justification du projet, il y a eu deux seuils qui ont été établis à partir desquels on disait qu'il faut démarrer le projet. On disait que, d'une part – c'était dans l'étude d'impact – on disait que, bon, on pourrait procéder lorsqu'on aura 658 véhicules à l'heure qui vont se promener sur la route. Et dans la note technique de la même étude d'impact, on est rendu à 800 véhicules. Alors, il y avait comme une différence. Et dans un courriel qui cherchait à clarifier pourquoi 800, 658? Bien, on disait juste que, bon, bien, dans le cas de la note technique, c'est 800, mais dans
1245 une étude d'opportunité, c'est 800, mais le 800 était... c'est-à-dire que l'étude d'opportunité était la source même de la note technique.

1250 Je ne veux pas trop rentrer dans les détails, mais on dit que c'est supposé être scientifique. Et moi, j'ai cherché à comprendre comment on peut avoir deux seuils différents.

1255 Mais au-delà des questions de méthodologie, une des choses que j'ai bien comprises, et ça a été bien présenté par la Ville de Gatineau et aussi dans les documents qui sont disponibles pour la population concernant la refonte du schéma d'aménagement, c'est qu'on constate qu'on a juste tant de terrain qu'on peut consacrer au développement dans un avenir prévisible et on a plus de monde qui risque d'occuper ce terrain-là. Donc, on peut bien vouloir stopper tout développement, mais ce n'est pas une solution.

Et à cet effet-là, il y a effectivement des préoccupations, parce qu'il y a une volonté de défaire le périmètre d'urbanisation. Et il y a aussi un problème de l'urbanisation de la MRC des Collines en ce moment ici. Donc, l'étalement urbain demeure un sérieux problème dans la région.

1260

Et à cet effet-là, il y a une chose, et c'est l'essentiel sur lequel je voudrais porter votre attention, c'est qu'il faut se positionner en mode solution. Et la directive ministérielle à laquelle j'ai fait référence a un autre aspect que j'ai trouvé des plus pertinents où on indique que :

1265

L'étude d'impact fait mention de tout aménagement existant ou tout autre projet en cours de planification ou d'exécution susceptible d'influencer la conception ou les impacts du projet proposé. Les renseignements sur ces aménagements et projets doivent permettre d'identifier des interactions potentielles avec le projet proposé.

1270

Et là, il y a la refonte du schéma d'aménagement. La Ville a produit d'intéressants documents qui arrivent presque en contradiction même avec le projet ou, tout au moins, avant qu'on arrive à régler le schéma d'aménagement, qui devraient nous faire nous poser des questions.

1275

Il y a, dans la section du transport et la mobilité active, la Ville même, le promoteur du projet affirme :

1280

Par ailleurs, les réseaux de transport sont eux-mêmes structurants, ils influencent le développement. Leur capacité de desserte et leur localisation conditionnent la forme, l'intensité de l'occupation du territoire.

C'est un peu de ça qu'il s'agit, je pense, avec le projet ici.

1285

Il y a aussi, présentement en cours, une étude sur le stationnement. En fait, c'est une étude, on me dit que la Ville cherche à mieux gérer le stationnement dans le centre-ville, notamment, et ils ont commandé une étude. Ils n'étaient pas 100 % satisfaits, selon les informations que j'ai eues du service d'urbanisme, et ils veulent poursuivre cette démarche-là, mais bref, c'est une autre étude de planification en cours.

1290

Et il y a une étude de faisabilité pour les voies réservées en site propre. Ça, c'est la fameuse étude de la STO, qui est en cours de développement présentement. Et il faut voir que l'étude est prévue pour le mois de décembre cette année, d'être la fin de l'étude, selon le STO. Et il y a, et c'est probablement pas étranger à ça, une étude présentement en cours qui implique le CCN, les villes des deux côtés de la rivière, où on cherche une façon d'intégrer un peu mieux les deux systèmes de transport en commun.

1295

1300 Alors, avec toutes ces études-là et le devoir de la Ville d'avoir tenu compte de d'autres planifications en cours, je pense que dans les circonstances, il vaut mieux attendre que ces études-là soient faites, et même, la Ville pourrait refaire ses devoirs à l'intérieur de la logique de ces études-là.

1305 Mais peut-être celui sur lequel on pourrait insister le plus, c'est que la Ville ou la STO, plutôt, cherche à préciser un corridor pour le transport en commun. Et là, présentement, il y a, selon les informations qui nous ont été fournies lors de la première partie de l'audience, on nous disait que la part modale du transport en commun, on va la doubler, on va l'amener à 45 %. Mais ce n'était pas dans le calcul de prévoir à quel moment on va démarrer le projet, mais plutôt qu'avec ce type d'aménagement-là, on prévoit que – je pense qu'ils donnent une année – en 2046 ou quelque chose comme ça, on va atteindre 45 %. Mais si on veut atteindre 45 % de la part modale en transport en commun, ça va nécessairement inclure l'usage et être articulé autour du projet du transport en commun en site propre que prévoit organiser la STO. Ça ne sera pas un réseau parallèle. Je ne pense pas que ça va être ça, la solution.

1315 Mais minimalement, il faudra que ça soit réfléchi ensemble, et c'est ce que je reproche le plus à ce projet ici. C'est comme si on est en train de réfléchir en vase clos parce qu'à un moment donné, quelqu'un a décidé que ce projet était mûr.

Alors, voilà l'essentiel de mes préoccupations et je vous remercie de m'avoir entendu.

1320 **LE PRÉSIDENT :**

1325 Merci, Monsieur Clennett. Alors, effectivement, il y a certains points qu'on va essayer de bien comprendre, notamment la question du 658 véhicules par jour ou 800 pour le seuil d'intervention. On va se pencher sur ce type de questions-là. Mais en même temps, aussi, je voudrais ouvrir un parallèle; en première partie d'audience, vous aviez demandé des informations sur les modèles, sur les prévisions, notamment, des émissions atmosphériques. Si vous regardez, on a relancé le promoteur à deux reprises pour avoir des réponses les plus précises.

1330 Pour ce qui est des émissions atmosphériques des véhicules, où on en est rendu, c'est que le promoteur nous a dit que le modèle, qui s'appelle le mobile 6, utilisait des données de base par défaut. Donc, ce que j'en comprends de ce modèle-là pour avoir déjà vu des présentations à ce sujet, c'est que le modèle intègre la réglementation, disons, surtout fédérale, qui est en vigueur avec les nouvelles normes, par exemple, pour le contenu en soufre, par exemple, de diesel.

1335 Donc, on va continuer, bien entendu, à creuser aussi ces questions-là que vous aviez posées en première partie d'audience et essayer d'avoir des réponses les plus claires possible dans notre rapport. Ça, je peux vous dire ça. Monsieur Dériger, avez-vous une question?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1340 Peut-être juste pour revenir sur la question des deux seuils. Nous, en fait, ce qu'on
comprend, puis je profite du fait que monsieur Roberge est dans la salle, si on comprend mal il va
venir nous l'expliquer. En fait, c'est que le 800 véhicules à l'heure c'est pour les tronçons, donc
c'est-à-dire c'est pour les segments, tandis que le 658 correspond à la capacité d'un carrefour en
1345 particulier. Donc, selon la configuration de chacun des carrefours, la capacité peut varier. Alors, ce
qui se passe c'est qu'ils utilisent le carrefour qui cause, je dirais, le maillon le plus faible, si on veut,
de la chaîne, pour définir à quel moment ils doivent procéder à un élargissement.

1350 Alors, c'est pour ça qu'on a un seuil des capacités d'un carrefour qui est différent du seuil
d'un tronçon qui, lui, est dans une seule direction, tandis que l'autre est dans un virage. Alors, c'est
un peu pour ça que les seuils sont différents.

Mais comme monsieur Germain dit, on va continuer à examiner la question, mais c'est un
peu l'explication qu'on voit jusqu'à maintenant.

1355 **M. BILL CLENNET :**

J'ai compris dans la réponse qu'on ne mesurait pas nécessairement la même chose et que
ce n'était pas compatible. Mais j'ai cherché à trouver la source du 800, et c'est là où j'ai éprouvé
énormément de difficultés, parce qu'on disait que c'était dans l'étude de 2004 de Cima, la même
1360 organisation de l'étude d'opportunité, où se trouvait la source. Alors que cette étude-là a mis le
seuil à 658.

1365 Alors, il y a possiblement une source, une provenance du 800 véhicules/heure, mais moi, je
ne l'ai jamais trouvée.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

O.K. C'est la provenance du 800, en fait, vous voulez savoir d'où vient ce chiffre-là, entre
autres.

1370 **M. BILL CLENNET :**

Bien, je vais poser la question, mais je dirais que ce n'est pas l'essentiel de ma
préoccupation concernant ce projet.

1375 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non, non, je comprends.

M. BILL CLENNET :

1380

C'est très bien. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1385

Nous vous remercions pour votre présentation. Alors, nous allons maintenant inviter le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais, madame Nicole Des Roches.

Mme NICOLE DES ROCHES :

1390

Alors, bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

1395

Bonsoir!

Mme NICOLE DES ROCHES :

1400

Merci de votre indulgence, parce que mai et juin sont des mois particulièrement occupés. D'ailleurs, ironiquement, je siège sur beaucoup de comités et présentement il y a des comités consultatifs sur les connexions interprovinciales, un bel euphémisme pour les ponts. Il y a aussi une consultation sur les schémas d'aménagement, comme monsieur Clennett disait. Il y a aussi un comité consultatif demain après-midi sur le corridor rapide du Rapibus. Alors, voici, je nage en pleine incohérence, n'est-ce pas?

1405

Alors, le CREDDO, c'est le Conseil régional d'environnement et du développement durable de l'Outaouais. On est l'un des 16 conseils régionaux de l'environnement. On existe depuis 21 ans. Et au cours de ces 21 ans là, nous avons participé à 11 ou 12 audiences du BAPE et dont trois dans des dossiers de transport. Celui du boulevard La Vérendrye, celui de la 50 et celui de McConnell-Laramée, maintenant les Allumettières. Et j'étais mieux préparée les autres fois, parce que j'étais moins occupée, mais je vois que les citoyens font beaucoup de recherche, maintenant. Alors, ça me reconforte que les gens prennent le temps de réfléchir et de lire.

1410

J'aurais pu vous citer, d'ailleurs, mes mémoires antécédents. J'aurais pu aussi vous citer le Victoria Institute, Transportation Institute ou d'autres qui disent qu'au bout de quatre ans, toute route qui a été construite pour décongestionner deux ou trois routes voisines, qu'au bout de quatre ans, on revient au même niveau de congestion, et ce, sur les anciennes routes comme sur la nouvelle.

1415

1420 Puis, bon, on a juste à regarder les Allumettières et se rend compte qu'on n'a pas besoin
d'étude, on a juste à constater qu'il y a congestion, déjà, sur des Allumettières, à peine quatre ans
après sa construction.

1425 J'aurais pu aussi vous citer des études d'un institut au Colorado qui dit que 29 % du territoire
d'une ville typique nord-américaine est occupé par des rues et des stationnements. C'est quand
même beaucoup quand on considère qu'on parle de densification, qu'on parle de tous ces beaux
principes. C'est quand même énorme comme occupation du territoire.

1430 Mais je me suis un peu limitée à l'incohérence. Parce que comme je vous dis, je siège sur
beaucoup de comités puis je trouve ça assez particulier aujourd'hui. Dans le temps, on était à peu
près les seuls à parler d'étalement urbain, de réduire l'étalement urbain et de pollution
atmosphérique, et cetera.

1435 Aujourd'hui, beaucoup de gens ont repris le discours. D'ailleurs, dans les consultations X, Y,
Z, on parle de densification, des commerces de proximité, des rues partagées, des quartiers à
l'échelle humaine, des voies cyclables à même la rue, des trottoirs élargis. Il y en a beaucoup
d'études qui ont été faites là-dessus, des présentations.

1440 La Ville de Gatineau, la Commission de la Capitale nationale, il y en a une qui est en train de
réviser son schéma, l'autre en train de faire son plan directeur des terrains urbains, dont la ceinture
de verdure à Ottawa. Ils organisent des conférences. Ils invitent les citoyens à participer à des
cafés rencontres sur le sujet, puis on nous cite Fribourg en Allemagne. On se rend à Copenhague
et on nous la cite comme ville modèle, puis pourtant, parce qu'il y a une entente d'il y a 40 ans, on
se retrouve devant un élargissement d'un chemin puis on dirait que les neurones ne se connectent
1445 pas. C'est assez particulier de constater ça.

1450 En plus, on regarde la STO qui est en train d'étudier un corridor rapide pour le secteur
ouest. L'étude est sur leur site Internet. On parle de principes du *live work and play*, c'est-à-dire
qu'on demeure dans un quartier... la Ville, sur son site, a aussi des beaux documents sur le
développement du cœur du village dans le Plateau de la capitale, mais tout ça, c'est complètement
incohérent avec une proposition d'élargissement de chemin.

1455 Puis je pense qu'à un moment donné, on peut se poser la question. Je pourrais en citer
d'autres, le ministère des Transports du Québec va réviser son plan, mais pas son plan de
transport, ça va s'appeler le Plan de mobilité durable. La CCN est en train de faire un transport
collectif, comme disait monsieur Clennett, pour la région de la Capitale. Il y a plein d'endroits,
maintenant, de forums où on parle de mieux aménager nos villes. D'ailleurs, la nouvelle *Loi sur
l'aménagement et l'urbanisme* qui ne saurait tarder d'être adoptée.

1460 Je trouve ça absolument, mais absolument incohérent qu'on soit rendu ici, parce qu'il y a une entente. Est-ce qu'on ne pourrait pas la réviser cette entente-là? Est-ce qu'on ne pourrait pas dire : Bien, là, on n'a pas fini la liste, mais peut-être qu'on pourrait penser autrement.

1465 D'ailleurs, la Ville de Gatineau a commandé une étude sur le financement de ses infrastructures. Il y avait une firme d'experts, Pierre Prévost et conseil. Ils ont aussi, eux-mêmes, un comité qui a réfléchi sur le sujet. On parle d'équité intergénérationnelle, la capacité de payer des contribuables, l'évolution de la dette, mais voilà qu'on est devant la construction d'un autre tronçon.

1470 Alors, comment est-ce qu'on peut atteindre un équilibre entre les générations, entre la capacité de payer des citoyens, si on ne cesse de construire des nouvelles routes, surtout si on compte que la voirie, sur le territoire de Gatineau, compte pour la moitié des actifs municipaux, si on exclut les terrains. C'est quand même beaucoup, là.

1475 Bon, la solution facile qu'on nous propose, bien, c'est d'augmenter les sources de financement. Mais qu'en est-il du développement durable? Qu'en est-il de la protection de l'environnement?

1480 Gatineau a aussi fait un inventaire des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. Elle a même élaboré un plan d'action qui s'appelle *Proposition d'action visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la Ville de Gatineau* ». Elle a fait des propositions pour elle-même, comme corporation, et elle en fait pour les citoyens.

1485 On propose des aménagements conviviaux, plus de voies cyclables, et cetera. Mais on se retrouve encore devant la construction d'une route, puis comme disent les Américains : « If you build it, they will come. » Alors, vous construisez une route, à moins d'interdire complètement la circulation automobile, je pense qu'on s'en va... on est envers et contre toute logique. Puis dans la région on a d'autres projets qui sont envers et contre toute logique.

1490 Alors, où sont allés ces principes-là? Les gens vous ont parlé de vibrations, ils vous ont parlé de bruit et de poussière, mais est-ce que quelqu'un a adressé la question... on sait, quand il y a un bouchon, que les gens prennent des raccourcis. Bien maintenant que des Grives va être ouverte à des Allumettières, est-ce que les gens vont passer dans le quartier pour essayer d'éviter le bouchon? Est-ce qu'on a regardé ça? Parce qu'ils peuvent passer sur les tributaires qui se rendent aux Grives pour aller soit à Pink ou soit aux Allumettières.

1495
1500 Bon, le bruit, tout le monde en a parlé, puis moi ça doit faire au moins je ne sais pas combien d'audiences du BAPE où je parle de la mesure du bruit puis de la façon qu'on mesure le bruit puis les normes puis les seuils, puis on dirait que la solution de construire un mur antibruit ou une butte, ça va régler tous les problèmes. Bien, je m'excuse. Mais il me semble que d'avoir un mur dans ma cour, ce n'est pas nécessairement ce qu'il y a de plus convivial, là. Peut-être que ça

1505 va couper le bruit... Puis comme disait monsieur, oui, il y a des modèles. Oui, il y a des modèles qui prévoient des choses. Mais par exemple, l'écho sur les collines, les vents dominants, quand les vents changent de bord. Le matin le son est... il y a tellement d'éléments qui font que le bruit peut être perçu différemment. Les modèles informatiques, ça a ses limites. Mais on ne déborde jamais de ça.

1510 On n'a pas parlé non plus de qu'est-ce qui arrive si les quatre ruisseaux dont on parle débordent parce qu'il y a un ponton qui est bloqué à des Allumettières, qui est un peu plus bas, ou qu'il y a un grand coup d'eau ou autres raisons. Parce qu'on a fait une étude pour des Allumettières, on fait une étude pour Pink. Ce sont les mêmes cours d'eau, ce sont les mêmes ruisseaux, mais personne ne semble avoir fait un cumul d'impacts ou avoir regardé quels seraient les impacts s'il y avait quelque chose qui se produisait.

1515 Il me semble que oui, refaire Pink ce n'est pas nécessairement le chemin le mieux construit puis le faire à deux voies avec des bandes cyclables, tant qu'à moi ça serait une solution potable. Puis comme les gens vous ont suggéré, il y a différentes façons de le faire.

1520 En tout cas, des fois, je... quand je suis sortie de la réunion sur les ponts la semaine passée, c'est assez bizarre, je me sentais comme si j'étais dans un train, puis au lieu d'arrêter le train, au lieu de me proposer des façons d'arrêter le train – on me proposait de saisir un train qui s'en va vers un mur, puis au lieu de me proposer d'arrêter le train, bien, on me proposait de construire un plus gros mur.

1525 On est dans un illogisme et une incohérence totale puis je n'en vois pas la fin, malheureusement, et c'est mon quotidien. Et je trouve ça vraiment malheureux que personne n'ait dit : bien, peut-être que même s'il y a de l'argent qui est offert pour faire des études, puis peut-être, même si l'argent est là pour faire le chemin, est-ce qu'on pourrait faire autrement? Et ça, je n'ai pas eu de réponse à cette question.

1530 Alors, merci.

LE PRÉSIDENT :

1535 Je vous remercie pour votre présentation.

Mme NICOLE DES ROCHES :

Oui, c'était plus une opinion que des doctes d'études.

1540

LE PRÉSIDENT :

Effectivement. Alors, nous vous remercions pour votre contribution.

1545

Il est maintenant un petit peu plus tard que 20 h 30. Nous allons faire une pause de 15 minutes. Alors, nous allons reprendre autour de 20 h 50.

PAUSE

1550

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter l'Association des résidents du Plateau, monsieur Simon Leclerc, le porte-parole. Vous êtes madame Lemieux, si je me souviens?

1555

Mme LILI LEMIEUX :

Oui, c'est ça.

1560

LE PRÉSIDENT :

Alors, bienvenue! À vous la parole.

1565

M. SIMON LECLERC :

Nous voici dans un quartier en bordure du parc de la Gatineau. C'est d'ailleurs dans ma cour. On ne dirait pas que c'est le plus gros quartier en développement de la Ville de Gatineau. On fait face à un problème. Perdre tout ça, mais pour qui et pour quoi?

1570

Le chemin Pink qui traverse notre quartier est prêt pour être rénové. Il est juste à 10 mètres de la dernière photo qu'on a vue. Que ce soit pour des problèmes d'état de la route ou des problèmes de circulation, il faut faire quelque chose. La question c'est : quoi?

1575

Alors, je me présente, Simon Leclerc, résident sur la rue des Alizés qui adosse la rue Pink. J'ai le privilège de vous présenter le mémoire de l'Association des résidents du Plateau sur le projet d'élargissement du chemin Pink. Donc, vous allez trouver un argumentaire dans notre mémoire soulevant nos préoccupations, puis cette présentation se veut un reflet du document. Je vous invite à bien le consulter pour noter tous les détails qui échapperont au visuel.

1580 Donc, pour qui et pour quoi au juste? Bien, on se pose la question. Pour la route? Pour le citoyen? Pour le piéton? Pour le cycliste? Pour le quartier? Pour qui et pour quoi?

 La présentation va se diviser en trois. On va parler des problèmes actuels, ensuite on va parler des lacunes du rapport et, évidemment, de nos recommandations.

1585 Alors, pour commencer, ce qui devait arriver arriva, les problèmes actuels. Alors, un développement important comme celui du Plateau va amener son lot de problèmes, puis en voici quelques éléments. D'abord, j'aimerais rappeler quelques mots clés qui vont revenir : sécurité, bruit, vibration, c'est des choses qui sont importantes pour nous, puis qui vont revenir régulièrement.

1590 Premièrement, il y a un achalandage important. Un achalandage important aux heures de pointe. Alors, un débit de trafic très élevé, mais c'est un ralentissement. Ce n'est pas nécessairement un arrêt. Paradoxalement, vis-à-vis le projet de fluidité, souvent on est arrêté sur le quatre voies au boulevard Saint-Raymond et non à la partie des deux voies qui commence à la Gravité. C'est assez particulier.

1595 Bon, la vétusté de la chaussée. On le voit. Je pense qu'il n'y a pas grand-chose à dire là-dessus, il faut refaire la chaussée. C'est un problème. Il n'y a pas de trottoir. Il n'y a pas de piste cyclable. Il y a beaucoup de circulation, mais il y a aussi de la circulation piétonne, des familles, des élèves, des travailleurs, qu'ils soient cyclistes ou à pied. C'est un chemin de campagne qui est devenu urbain, mais qui ne l'est pas vraiment encore. Qu'est-ce qu'on va faire?

1600 Autre problématique, bien, la sécurité. C'est assez précaire à la sortie des Alizés et des Grives. De chaotique, c'est souvent hasardeux et parfois même dangereux pour en faire l'expérience personnelle quotidiennement.

1605 Pour les autobus, l'aménagement, comme vous voyez, est temporaire. Il n'y a pas vraiment de place pour l'autobus. Il faut qu'il s'arrête, il arrête la circulation. C'est difficile pour les élèves qui sont là, surtout du secondaire qui prend l'autobus de la STO.

1610 Le bruit, on en a parlé dans les autres présentations. Le bruit de la circulation est élevé. Impossible de s'asseoir à l'extérieur avec quiétude, surtout pas aux heures de pointe. Donc, c'est un problème.

1615 Enfin, il y a un gros achalandage de camions lourds, que ça soit des bétonnières, des camions à benne, des camions poubelles, transport de marchandises. Bien, il y a des industries lourdes sur Pink. Bien ça, ça va causer de la vibration jusqu'en haut du quartier, comme un autre citoyen vous en a parlé. Bien, ça vibre même, quand je faisais la présentation mon écran bougeait.

1620

1625 Ça fait que si on résume, on a parlé de vétusté, de circulation, de sécurité, de bruit, de vibrations, d'aménagement. C'est tous des problèmes qu'il faut régler, mais pas nécessairement à tout prix et n'importe comment. Tant qu'à faire un projet de plusieurs millions de dollars, bien je pense qu'il faudrait le faire au complet et comme il faut. Des fois, il y a la notion d'efficacité et d'efficience. Si l'efficacité c'est de faire la bonne chose, l'efficience c'est de faire la chose bien. Est-ce qu'on va la faire la chose bien?

1630 Deuxième partie, un rapport partiel. C'est quand même un gros rapport qui a été déposé avec beaucoup d'éléments. En le relisant, 129 pages, ici, un autre rapport à côté, il y a quand même beaucoup de travail qui a été fait, mais on a détecté certaines lacunes puis on voudrait vous en faire part.

1635 Premièrement, il y a une analyse de fluidité. Ou il y a un engorgement, si on veut, du quatre voies à deux voies. En ce moment, ça se passe comme ça. De Saint-Raymond à aller vers Vanier, si on veut, il y a un engorgement à la rue de la Gravité qui se transforme en deux voies. Est-ce qu'on va augmenter la fluidité de la circulation en élargissant sur 450 mètres? Comment est-ce que ça va changer la situation? Bien, le portrait actuel, c'est ça. Le portrait futur c'est ça, 450 mètres puis un rétrécissement tout de suite après, avant un agrandissement beaucoup plus tard en 2025.

1640 Ça change quoi? Est-ce qu'on va vraiment adresser le problème de la fluidité? On est à 50 km/h dans la partie à quatre voies présentement, mais personne ne le respecte. On pense donc qu'on pourrait se retrouver, nous, les citoyens résidents avec une course pour se rendre le plus vite possible au rétrécissement, 450 mètres plus loin, exactement comme ça se fait déjà. Alors, qu'est-ce que ça va vraiment changer autre que contribuer à avoir plus de circulation dans nos cours?

1645 Autre lacune qu'on a trouvée, c'est la division du secteur. Il y a le carrefour des Brises au nord et le quartier principal du Plateau. Bien, plus c'est gros, plus ça divise. On voit une division géographique majeure. Ça divise le sentiment d'appartenance. Pourtant, beaucoup, beaucoup d'utilisateurs utilisent le transport actif du nord vers le sud, pour le bus, pour l'école, pour les parcs, pour les amis. La traverse à des Alizés, elle va être encore plus hasardeuse puis ça pourrait même diminuer la fluidité, parce qu'il va falloir avoir plus de temps pour le traverser.

1655 Autre lacune qu'on a trouvée. C'est que bientôt le boulevard des Grives va s'ouvrir sur le boulevard des Allumettières. Il y a le boulevard du Plateau aussi qui, éventuellement, va s'ouvrir. Bien, l'impact n'est pas mesuré, ces changements sur tout le quartier. Comment ça va influencer la circulation du secteur? On ne connaît pas l'impact de ces changements. Alors, je pense qu'il y a des nouveaux relevés qui doivent être faits.

1660 Enfin, chaque jour, mon voisin, maintenant à la retraite, regarde les cyclistes et les piétons passer devant sa rue, par la passerelle au bout de la rue des Alizés. Est-ce qu'il y a une analyse de

circulation piétonnière et cycliste? On ne l'a pas trouvée. C'est non fait. On a tenu compte des autos, mais on n'a pas tenu compte des personnes.

1665 Il n'y a pas de mesures d'atténuation du bruit de prévues avant longtemps. Pourtant, la norme de Transport Québec est de 55 décibels. On a même entendu ce soir 40 et 45. On pense que ça doit s'appliquer dès maintenant. C'est fait sur le boulevard des Allumettières, pourquoi pas chez nous?

1670 Autre problématique qu'on a remarquée, c'est qu'il y a absence du plan de transport en commun. Pourquoi est-ce que la STO ne fait pas partie de l'aménagement déjà en partant? Il ne faudrait pas attendre, comme on l'a fait ailleurs.

1675 Plan d'aménagement du projet lui-même. Ce qu'on retrouve dans le projet, c'est ça. Un dessin du chemin Pink, quatre voies, tourne sur un côté, tourne sur l'autre. Ou encore on a un croquis générique où on voit, bon, une voie urbaine. C'est une coupe. En fait, c'est exactement ce qu'on ne veut pas. On aimerait avoir une voie urbaine, oui, mais plus moderne puis peut-être non exclusivement dédiée à l'auto. Bien sûr, il y a des voies là-dessus aussi, là. On pense entre autres à un deux voies élargies, comme le boulevard des Grives. On parle même du concept de promenade Pink; la promenade. C'est une idée à explorer. Bien, comme ça se fait dans plusieurs villes américaines qui relient des quartiers entre eux.

1680 Enfin, une autre lacune qu'on a trouvée, c'est qu'on n'a pas vu de mesures d'atténuation de la pollution lumineuse. Alors, pourtant, c'est important pour nous qui allons rester à côté. Est-ce que ça va être très, très brillant ou pas?

1685 Donc, en deuxième partie, on a parlé des problèmes en premier. On a parlé des lacunes du rapport, que ça soit, les quatre voies vers un déplacement du problème de 450 mètres, de division géographique lourde, pas de mesures d'atténuation du bruit avant longtemps, d'absence du plan de transport avec la STO, impossible de voir l'aménagement, ce que ça va avoir de l'air, pas de mesures d'atténuation de pollution lumineuse.

Mais qu'est-ce qu'on veut à la fin? Bien, nos recommandations c'est notre troisième partie.

1695 Pour nous, l'enjeu est important. Il faut se poser la bonne question : pour qui et pour quoi? Est-ce que c'est pour l'auto ou est-ce que c'est pour le monde? Est-ce que la fluidité, la circulation automobile, on doit la calculer versus la sécurité des piétons et la nuisance sonore? Est-ce que c'est un projet d'asphaltage pour faire passer plus de véhicules ou c'est une valeur rajoutée positive pour l'ensemble des usagers?

1700 Alors, l'Association des résidents du Plateau vous fait 11 recommandations, toute une série. Je ne les nommerai pas tous, mais on a l'idée d'une deux voies élargies. On parle de plantation

1705 d'arbres, d'arrêt d'autobus. On parle de murs antibruit dès maintenant. Et on parle aussi d'un comité de suivi qui pourrait être impliqué directement avec la Ville, la STO, Transports Québec, les personnes impliquées, le promoteur, sur la conception, l'élaboration, la mise en œuvre du projet avec des rencontres ponctuelles de consultation avec les résidents du quartier, les citoyens concernés.

1710 Donc, on vous a parlé des problèmes actuels, des lacunes du rapport, de nos recommandations. On y revient tout le temps : pour qui et pour quoi au juste? Eh bien, pour nous; c'est pour le citoyen, c'est pour la sécurité, c'est pour la diminution de la nuisance sonore, c'est pour la diminution de la vibration, c'est pour l'unité du quartier.

Je vous remercie beaucoup.

1715 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci, Monsieur Leclerc. Je vais laisser mon collègue débiter.

1720 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1725 J'aurais peut-être une question de précision. Dans votre mémoire, vous parlez, bon, de l'intersection Gravité-Pink. Vous nous expliquez que, bon, il y a des passages, des sentiers piétons, et quand on regarde les photos aériennes dans l'étude d'impact, on voit qu'à plusieurs endroits, il y a des sentiers piétons entre les résidences qui servent probablement pour accéder au quartier.

1730 Vous parlez aussi, par exemple, d'un accès au sentier cycliste du parc de la Gatineau et de la promenade des Fées. Est-ce que vous pouvez un peu nous dire à quel endroit ça se situe exactement? Est-ce que c'est possible de... Je ne sais pas si vous avez une carte? Parce qu'on a parlé quelquefois des liens avec le réseau cyclable éventuel ou les pistes, la piste multifonctionnelle, et là, on parle d'un accès à partir de l'intersection Gravité-Pink qui pourrait donner, qui ferait un lien avec le parc de la Gatineau.

1735 **M. SIMON LECLERC :**

1740 En fait, il est un petit peu à côté ici, le parc le Lac-des-Fées, là. Alors, le parc de la Gatineau est au nord ici. Ça, c'est Sapinière. Alors, le lac des Fées est un petit peu à côté, par ici, là, un petit peu plus loin là-bas. En fait, la piste cyclable, s'il y en a une là, elle ne touche à rien, elle n'est pas reliée à d'autres pistes. Moi, je la prends à tous les jours. Moi, j'habite ici. Alors, je la prends à tous les jours ici, puis je me promène, je descends comme ça, puis je vais rejoindre un petit peu plus loin ici, puis je vais rejoindre la piste du lac des Fées par là-bas. Mais c'est loin, c'est à Gamelin, c'est de l'autre côté du parc de la Gatineau le parc le Lac-des-Fées.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1745 O.K. Donc, dans le fond, ce que vous nous dites, c'est que c'est accessible, mais pas directement?

M. SIMON LECLERC :

1750 Non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1755 C'est-à-dire qu'il faut circuler sur la chaussée?

M. SIMON LECLERC :

1760 Oui, oui, oui. Puis j'aimerais amener une petite précision. Tout à l'heure, vous avez demandé : est-ce que sur le quatre voies de Pink, est-ce que c'est aménageable? Pas du tout. C'est fait pour des autos, simplement, puis il n'y a pas de cyclistes qui vont là, c'est beaucoup trop dangereux. Beaucoup trop dangereux.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1765 Donc, les cyclistes descendent dans le quartier?

M. SIMON LECLERC :

1770 Ah, oui, oui, oui, on descend dans le quartier. Tout le monde descend dans le quartier. Parce qu'il y a une ancienne route qui est juste ici à côté, qui longe la rue des Conifères, qui longe la promenade Pink – pas la promenade, mais le boulevard Pink à ce moment-là –, ou la rue Pink, chemin Pink, je ne me rappelle plus comment elle s'appelle, chemin Pink, et puis c'est là que ça se passe. Les gens passent à côté, ici, là, le long, mais pas dans le chemin, c'est bien trop dangereux.

Mme LILI LEMIEUX :

1775 Pas sur Pink à quatre voies.

M. SIMON LECLERC :

1780 En tout cas, moi, je n'irais jamais là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1785 Puis les sentiers dont vous parlez, donc les sentiers piétons, c'est ceux qu'on voit, là, on les voit un petit peu.

M. SIMON LECLERC :

1790 Alors, les sentiers piétons, il y en a un ici.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1795 Il y en a, bon. Donc, il y en a à plusieurs endroits?

M. SIMON LECLERC :

 L'intersection des Alizés est ici avec des Gravités.

1800 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

 Donc, dans le fond, c'est par là que les jeunes, en fait, que les gens traversent?

M. SIMON LECLERC :

1805 Tous les gens du quartier qui sont ici, O.K., ils traversent ici.

Mme LILI LEMIEUX :

1810 Ils traversent là.

M. SIMON LECLERC :

1815 Oui. Puis les gens du sud, ici, passent, puis il y a une petite traverse qui s'en va juste là, puis elle n'aboutit nulle part, sur une route principale, et c'est très dangereux de passer par là. Puis ici, il y a un dépanneur, vous voyez, puis le dépanneur, essayez de vous rendre d'ici aller au dépanneur, là, c'est dans la bouette et puis c'est dangereux. On ne passe pas par là.

1820 Maintenant, ça, c'est ouvert ici, comme ça, puis ça, c'est construit, c'est en train de se construire de façon, en tout cas...

Mme LILI LEMIEUX :

Exponentielle.

1825

M. SIMON LECLERC :

... exponentielle sur les côtés.

1830

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis quand vous parlez d'un deux voies élargies, donc on comprend que c'est un élargissement qui inclut, en fait, un terreplein central. C'est un peu ça?

1835

M. SIMON LECLERC :

Oui, oui. On pense un peu à, ici, le boulevard des Grives. En ce moment, il y a un terreplein central, mais c'est vraiment un deux voies. Parce que tu ne circules pas... ce n'est pas à quatre voies. Tu ne circules pas deux autos de large sur chacun des côtés, seulement à une voie. Bon, il y a du stationnement en ce moment, mais ça pourrait être aménagé différemment.

1840

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais vous, dans votre proposition, est-ce que ça serait un deux voies? Par exemple, avec un terreplein, il y a la bande cyclable...

1845

M. SIMON LECLERC :

Oui, c'est ça, oui.

1850

Mme LILI LEMIEUX :

Bande cyclable, oui, oui.

1855

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... trottoir...

1860

M. SIMON LECLER :

C'est ça. C'est un deux voies élargies avec terreplein.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1865 O.K. Puis au niveau de l'éclairage, bon, vous avez dans votre mémoire, vous parlez d'un éclairage qui ne serait pas celui qu'on retrouve dans la section...

M. SIMON LECLERC :

1870 Bien, ici, là, sur Pink, sur le chemin Pink, ici, c'est éclairage...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1875 Section à quatre voies?

M. SIMON LECLERC :

1880 ... à quatre voies, c'est un éclairage standard très, très haut avec, tu sais, les trucs des années 70, là, très standards. Mais ici, sur le boulevard des Grives, c'est beaucoup plus bas. C'est de l'éclairage plutôt de quartier.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1885 Puis c'est à l'échelle du piéton, à l'échelle humaine.

M. SIMON LECLERC :

Oui, beaucoup plus basse, puis qui n'éclairerait pas toutes les maisons tout le tour aussi.

1890 **Mme LILI LEMIEUX :**

C'est ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1895 O.K.

Mme LILI LEMIEUX :

1900 J'aimerais aussi amener peut-être une précision, parce qu'à un moment donné, le promoteur parlait – toute la partie, on disait que ça touchait 26 maisons.

M. SIMON LECLERC :

1905 Ah, oui. Dans le rapport, on dit que ça touche 26 maisons, mais on l'a recalculé, c'est plutôt 60 maisons.

Mme LILI LEMIEUX :

1910 60. Parce que ça, c'est tous des semi-détachés. Ça fait que s'ils ont compté seulement les unités, oui, peut-être que ça arrive dans les 20 et quelque, mais ça touche au moins un 50, 60 portes.

M. SIMON LECLERC :

1915 Oui, facilement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1920 Donc, en fait, ça touche, mettons, 25 ou 30 bâtiments, mais qui comprennent...

M. SIMON LECLERC :

1925 C'est ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

...deux logements.

Mme LILI LEMIEUX :

1930 C'est tous des semi-détachés.

M. SIMON LECLERC :

1935 Le double, oui, presque tous. Il y a juste ici que ce n'est pas des semi-détachés. Mais tout le long, ici, c'est des semi-détachés et ici aussi.

LE PRÉSIDENT :

1940 J'aimerais revenir sur deux comités que vous avez mentionnés : un comité de suivi puis un comité de mise en œuvre. Le comité de suivi, ce que je comprendrais, ce serait un comité de suivi pour les travaux?

M. SIMON LECLERC :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

O.K. Pour le comité de mise en œuvre, ça, ce serait, ce que je comprends, c'est que disons que le gouvernement, bon, autorise le projet avec des conditions, il va autoriser une géométrie d'un projet, un décret d'autorisation, donc si le gouvernement l'autorise. Donc habituellement un décret, c'est général. C'est-à-dire qu'il va fixer les grandes lignes, mais le menu détail, on dit souvent : bien, à présenter lors de demandes de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la Loi.

Donc, ce serait à ce niveau-là. Ce serait entre le décret et les demandes de certificat d'autorisation de la Ville que vous souhaiteriez un comité de mise en œuvre. C'est-à-dire que la Ville vous consulte avant de finaliser le projet pour demander les certificats d'autorisation, de construction qu'on appelle. Ça serait ça, si je comprends bien votre demande?

M. SIMON LECLERC :

Oui, je pense que oui. C'est qu'en fait, je suis certain qu'il y a certainement un endroit où on doit se placer dans l'ordre hiérarchique des demandes et des consultations. En fait, ce qu'on voudrait, c'est avoir un impact sur ce que ça va avoir l'air à la fin. Si je résume grossièrement, là.

LE PRÉSIDENT :

Comme pour les lampadaires?

Mme LILI LEMIEUX :

Oui. Le mobilier ou...

M. SIMON LECLERC :

Oui. Tu sais? Comment... ça va être un terreplein central, oui. Quelle largeur? Les luminaires, est-ce qu'on peut avoir un impact sur la décision là-dessus? Comment est-ce que ça va se répartir? La place du multifonctionnel ou si ce n'est pas multifonctionnel, la bande élargie ou je ne sais pas.

LE PRÉSIDENT :

Exactement.

1985

M. SIMON LECLERC :

Mais là, en ce moment, puis je comprends qu'il n'y en pas de projet, il n'est pas encore fait. Mais on aimerait ça, s'il y a un projet qui se fait, bien, on aimerait savoir qu'est-ce que ça va avoir de l'air, puis avoir un impact sur qu'est-ce que ça va avoir de l'air. C'est quand même dans notre cour ou presque.

1990

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Tous les types d'aménagement. Du côté de la mise en œuvre, ce serait tous les types d'aménagement, là, comme on dit, la piste multifonctionnelle, disons, les lampadaires, les mesures antibruit, et cetera. Donc, s'assurer que les mesures vont être efficaces, par exemple, ou esthétiques aussi.

1995

M. SIMON LECLERC :

Oui.

2000

Mme LILI LEMIEUX :

C'est ça.

2005

M. SIMON LECLERC :

Comme par exemple, vous avez posé la question tout à l'heure à un autre intervenant par rapport aux buttes. Bon. J'habite là, là. Derrière ma cour, c'est le chemin Pink. Il y en a une butte, mais ça ne donne rien, ça n'a pas d'impact en ce moment.

2010

LE PRÉSIDENT :

On l'a un peu abordé en première partie de l'audience publique. On nous disait, du côté de la Ville, on disait : les murs, les buttes existantes, on assume que ce n'est pas notre responsabilité parce que ça appartient à des promoteurs privés. Mais effectivement, si la butte n'est pas efficace, c'est clair dans mon esprit à moi que le ministère de l'Environnement, du Développement durable va examiner cette condition-là, à savoir que les mesures doivent être efficaces, en lien avec le projet.

2015

2020

M. SIMON LECLERC :

O.K.

2025

LE PRÉSIDENT :

2030 À ce moment-là, est-ce que l'intervention c'est de construire un mur en avant des buttes existantes ou plutôt d'aller améliorer les buttes existantes? Donc, ça peut être un sujet de discussion, mais qui m'apparaît logique. Quel est le meilleur endroit pour intervenir, peu importe si c'est sur l'emprise de la Ville ou à côté.

2035 Ça peut être des aspects, effectivement, importants à voir, notamment en fonction des orientations que semble vouloir prendre le ministère de l'Environnement et du Développement durable au sujet de normes antibruit. Surtout que dans un contexte qu'ils nous disent : bon, on est en train de réviser une réglementation. Donc, à ce moment-là, qui pourrait tenir compte du bruit diurne et du bruit nocturne?

2040 Donc, ça fait partie de la dynamique sur laquelle, en tout cas, nous, on va se pencher, effectivement, pour voir qu'est-ce qu'on peut proposer.

M. SIMON LECLERC :

2045 Voilà. Je pense que ça, c'est un point assez sensible chez nous. Vous l'avez entendu déjà à plusieurs reprises. On va avoir un boulevard urbain derrière chez nous. Est-ce qu'on peut faire attention tout de suite puis ne pas attendre? Dans le rapport, on dit qu'on n'en a pas besoin tout de suite, mais nous autres on pense que oui, il y en a besoin tout de suite.

LE PRÉSIDENT :

2050 J'aurais une question de précision. Quand vous parlez des vibrations par les camions, est-ce que de votre perception, elles sont plus sensibles, ces vibrations-là, dans le vieux chemin Pink par rapport à la partie qui a été élargie?

M. SIMON LECLERC :

Le vieux chemin Pink...

LE PRÉSIDENT :

2060 Dans quel secteur vous pensez que les vibrations... Ce serait la vieille route qui ne serait peut-être pas bâtie selon les standards, est-ce que ça pourrait être ça qui fait qu'il y a des vibrations qui sont assez bien perçues?

2065 **M. SIMON LECLERC :**

Sur la vieille route, certainement que ça l'a un impact.

2070 **Mme LILI LEMIEUX :**

Oui.

M. SIMON LECLERC :

2075 Sur l'ancienne route, sur la route qui a déjà été élargie, mais c'est beaucoup plus loin des maisons, là.

LE PRÉSIDENT :

2080 O.K. Donc, on ne peut pas comparer.

M. SIMON LECLERC :

2085 Puis c'est plus bas aussi. Attendez que j'arrive à la carte. Ici, là, dans cette partie-là, ici, là? Donc, ça, c'est un quatre voies. Cette partie-là c'est un quatre voies, puis il y a une butte et il y a un chemin entre, avant de toucher à des maisons. Ça fait que là, je ne sais pas, je n'habite pas là. Je ne pourrais pas vous dire. Mais ici, la partie vibration est importante. Écoutez, ça bouge comme ça, là.

2090 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Alors, il doit y avoir des dépôts argileux dans le coin.

2095 **M. SIMON LECLERC :**

Oui, oui.

Mme LILI LEMIEUX :

2100 Bien, c'est un des... il y a un des marais.

LE PRÉSIDENT :

2105 Puis l'assiette de la route doit être très mince et la chaussée est étroite au total, donc ça peut...

M. SIMON LECLERC :

Oui. Je ne sais pas comment loin que ça vibre en arrière, là, il faudrait l'analyser, mais je ne sais pas si ça a été fait, l'analyse.

2110

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Par curiosité, je voulais savoir si l'aménagement plus récent avait permis de diminuer ou pas les vibrations.

2115

M. SIMON LECLERC :

Bien, c'est vraiment un contexte qui est différent. On est sur le port du parc de la Gatineau. Ici, il n'y a pas d'habitation du tout.

2120

LE PRÉSIDENT :

Il n'y a pas de... c'est ça que je vois, là.

2125

M. SIMON LECLERC :

Ce n'est pas le même contexte. Ici, c'est vraiment... on est sur un gros boulevard puis oups! On passe entre des maisons, puis après ça on repart. Puis là, ici, il va y en avoir d'autres maisons, puis ça se rapproche, ici, les maisons qui sont là. Ça fait que c'est curieux. Ce n'est pas la même dynamique, puis on se retrouve avec un quartier au nord, qui est ici, qui va manger... ça va être dur pendant un bout de temps.

2130

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie.

2135

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je reviens sur un point dans votre mémoire. Vous parlez des difficultés de tourner à gauche sur Pink.

2140

M. SIMON LECLERC :

Oui.

2145

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Expliquez-nous un petit peu la problématique.

2150 **M. SIMON LECLERC :**

Bien ici, là, ça, c'est la rue des Brises, O.K.? Alors, pour aller vers la gauche, vers l'est sur Pink, alors aux heures de pointe, c'est pratiquement impossible. Parce qu'il faut traverser puis tourner. Il y a beaucoup de monde. Le soir, le retour, c'est difficile parce qu'il y a beaucoup, beaucoup de gens qui s'en vont vers l'ouest.

2155

Donc, souvent, ce que les gens font maintenant, c'est qu'on s'en va vers là, puis on monte, puis on descend ici parce qu'il y a un feu de circulation ici.

2160 **Mme LILI LEMIEUX :**

On sort par chemin de la Montagne.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2165

Par le chemin de la Montagne. Savez-vous c'est un détour de combien de distance? Vous ne savez pas la longueur du détour que ça impose? L'avez-vous calculée?

M. SIMON LECLERC :

2170

La longueur du détour, bien, c'est 400 mètres.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2175

400 mètres?

Mme LILI LEMIEUX :

Oui.

2180

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais par le chemin de la Montagne, c'est quasiment 1,2...

2185 **M. SIMON LECLERC :**

Ah, ça dépend. Mais là, si on monte, bien là, 400 de même, puis 400 de même, 800 mètres.

2190 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

800 mètres?

2195 **M. SIMON LECLERC :**

Oui.

Mme LILI LEMIEUX :

Oui.

2200 **M. SIMON LECLERC :**

Oui, parce qu'ici, voyez-vous, de là à là, c'est 450 mètres. Ça fait que là, on monte comme ça, puis on descend là. Ça fait que c'est à peu près un carré, je vous dirais 800, 900 mètres.

2205 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

800, 900 mètres.

2210 **Mme LILI LEMIEUX :**

Mais au moins, il y a un feu de circulation là. Puis on peut dire aussi que si on veut aller vers l'ouest, maintenant, vu qu'ils ont débouché Alizés sur Grives, ils ont installé un...

2215 **M. SIMON LECLERC :**

Ici. Il y a un feu... il y a un arrêt au coin de des Grives.

2220 **Mme LILI LEMIEUX :**

Oui, il y a un arrêt. Il y a un quatre stops maintenant.

M. SIMON LECLERC :

2225 Oui. Et ça, cet arrêt-là a transformé la situation. Parce que le flot du trafic doit arrêter ici et puis il repart. Ça fait que ça a changé le bruit.

Mme LILI LEMIEUX :

2230 Ça a changé du tout au tout, beaucoup.

M. SIMON LECLERC :

2235 Beaucoup, beaucoup, oui. Mais là, si ça se transforme en un quatre voies, bien là, ce qui va arriver, c'est zou! Ils vont se rendre jusque-là, puis là, ça va recommencer.

Mme LILI LEMIEUX :

2240 La piste de course est tassée un petit peu.

M. SIMON LECLERC :

Oui, est tassée de 450 mètres.

2245 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Je vous remercie pour votre présentation.

Mme LILI LEMIEUX :

2250 Merci beaucoup!

LE PRÉSIDENT :

2255 Nous allons maintenant inviter monsieur Gaétan Provencher à s'avancer.

M. GAÉTAN PROVENCHER :

2260 Bonsoir! Alors, je fais une petite introduction. Je suis un bénévole représentant les intérêts des cyclistes depuis 1999. J'ai été impliqué dans la réalisation de la Route verte ainsi que la création d'une campagne de promotion d'utilisation du vélo pour aller au travail, maints autres dossiers, projets, la Commission de la Capitale nationale, la Ville de Gatineau, la CCN. Je fais même partie d'un comité provincial avec l'Association québécoise du transport et des routes. Je

2265 suis ce que j'appelle un amateur éclairé, dans le sens que ça n'a aucun rapport avec mon travail
actuel. Mais disons que j'ai commencé avec le transport actif, avec le vélo, et progressivement j'ai
comme développé des expertises.

2270 Et dans ma requête d'audience, bien, je signalais que je déplorais qu'on continue à utiliser
des approches et méthodes des années 70 – et si ce n'est pas avant – quant aux choix et
justifications des infrastructures routières.

Je ne répéterai pas tout ce que des personnes avant moi ont dit, parce qu'ils l'ont très
exprimé, en même temps, bien, on tape sur le même clou.

2275 La problématique actuelle, bien, on l'a vue. Chemin Pink, c'est un ancien chemin rural qui a
été pavé, repavé, patché... on l'a vu avec les photos. Donc, c'est une route qui est à refaire. Ça,
tout le monde est d'accord que c'est à refaire. On sait qu'actuellement c'est dangereux pour les
cyclistes, pour les piétons, on l'a vu encore une fois sur les photos. Il n'y a pas de piste, il n'y a pas
de trottoir, il n'y a rien. C'est une piste de course.

2280 Comme disaient les citoyens avant moi, c'est une piste de course où il y a des résidences,
mais dans le futur, dans les phases futures, mais actuellement, c'est une piste de course aller
jusqu'aux chemins Klock et autre, là. C'est droit, c'est... bon.

2285 Ce que je disais dans mon document initial, c'est que je doute que... excusez. Dans l'esprit
du développement durable et de la mobilité durable, un élargissement de deux voies à quatre voies
d'une artère et avec augmentation de vitesse, même si on a réduit un petit peu dans certains
secteurs, ça va à l'encontre du principe de Road Diet ou de la modération de la circulation. Ça, il y
a une multitude de documents partout dans le monde, incluant le MTQ, Transports Canada et
2290 autres.

2295 C'est pour ça que je déplore que la Ville de Gatineau, le promoteur continue à, un peu
comme disaient monsieur Clennett et d'autres personnes, parce qu'on avait mis ça sur une liste, on
le fait, mais on le fait à l'ancienne, au lieu d'arriver et dire : « Écoutez, on en profite. » Madame Des
Roches vous a tout nommé ce qui se passe actuellement. Et on semble, dans plusieurs cas, aller
dans la bonne direction,, mais dans ce cas ici, c'est carrément l'inverse. À l'encontre de ce qu'on
est supposé faire.

2300 Moi, j'ai mis l'accent sur trois choses en particulier : les lacunes relevées dans le rapport
d'étude d'impact du BAPE et lors de la phase 1 de l'audience. Je constate l'utilisation de concepts
surannés dans la planification de la circulation routière et de l'évaluation des émissions de GES.

2305 Je cite un document, je cite plusieurs documents que je ne lirai pas, répéterai pas ici, mais ce qu'on appelle le paradoxe de Downs Thomson qui est aussi appelé la demande induite ou la circulation induite.

Tous les efforts pour améliorer les déplacements en automobile à l'heure de pointe vont être vains si les transports publics ne sont pas également améliorés.

2310 *Malheureusement, les tentatives pour améliorer les conditions du trafic en augmentant la capacité des routes peuvent mener à une détérioration des transports publics.*

Je saute plusieurs lignes :

2315 *La raison pour laquelle les décideurs s'entêtent à poursuivre la construction routière en région urbaine peut être vue comme un échec des urbanistes et des économistes à les convaincre de la nécessité d'adopter une vision systémique des modes de transport urbain.*

2320 Dans mon mémoire, je cite un document où on parlait du cas de l'autoroute 25 que peut-être qu'un vous deux connaît déjà, mais *anyway*. On cite ici, on dit :

2325 *Les distances parcourues et le nombre de véhicules tendent à augmenter à long terme. Leur accroissement est généralement phénoménal, car les transports publics sont inexistant dans les nouveaux développements, alors que les distances rendent les familles dépendantes de l'automobile pour leurs moindres déplacements.*

2330 Donc, effectivement, on sait que ce quartier-là est, pour l'instant, relativement – je ne dirai pas mal desservi, mais en tout cas, ce n'est pas l'idéal, la desserte actuelle de transport collectif, donc on oblige les citoyens à utiliser leur auto et on fait des infrastructures qui, selon le paradoxe de Downs Thompson, c'est que vous facilitez l'utilisation de l'auto, donc les gens vont moins utiliser le transport en commun.

2335 À court terme, vous créez une certaine fluidité. Là, les gens disent : « Ça va mieux. On arrête de prendre le transport en commun ou on se décide à passer là. » Les voies parallèles qui vont maintenant, qui étaient... il y a le problème inverse des fois. On crée quelque chose, ce qu'on appelle le débord. Si une rue, il y a une congestion, les gens vont déborder sur les rues parallèles, donc on augmente la congestion et l'utilisation des rues parallèles.

2340 Mais quand on facilite une rue, bien, on enlève de la circulation dans les rues parallèles pour aller sur la nouvelle rue ou route qui est maintenant plus facile. Et c'est une question de temps, dans certains cas après un an, on est revenu dans le problème de congestion. Et dans les études... O.K., ça, c'est une chose.

La vitesse en milieu urbain. Bien, je cite des documents du MTQ :

2345 *La vitesse est l'un des principaux facteurs d'accidents. Ça, on sait tout ça. Je vous rappelle que la vitesse d'impact lors d'une collision est de... excusez.*

2350 *Lorsque la vitesse d'impact lors d'une collision est de 30 km/h, la probabilité de décès d'un piéton – on peut dire la même chose pour un cycliste – est de l'ordre de 10 %; à 50 km/h, elle dépasse 75 %. Il est donc important de bien gérer les vitesses, ce qui fait appel à plusieurs actions.*

2355 Et on sait, comme vous je vous avais dit, à la phase 1, que la Ville de Gatineau va dépenser au moins un million cette année et plusieurs millions dans les prochaines années à des mesures d'atténuation de vitesse où est-ce qu'on a actuellement des routes larges, droites, qui ont facilité l'auto et non pas les citoyens.

2360 Je parle aussi des émissions de GES. Encore là, je ne vous lirai pas tout, mais il serait de plus en plus reconnu que les modèles coupent les coins ronds, les modèles, même le fameux mobile 6 – malheureusement, je n'ai pas le document ici, mais j'ai trouvé un document en fin de semaine qui parlait du mobile 6. On met des chiffres, on tient peu compte de certains types d'émissions – il y a les fameux *cold start*, *hot start* – l'état des véhicules. Bien là, ça s'est un petit peu amélioré avec la campagne « Adieu bazou ». On a enlevé certains bazous des routes, mais on sait que certaines personnes entretiennent leur auto à tous les quatre ans, ou quand ils changent d'auto ils font faire un entretien. Donc, on a des autos qui polluent beaucoup, même si elles sont mieux que dans le passé, dû à la technologie. Donc, on voit qu'il y a des problématiques... oui, c'est ça.

2370 Comme je vous disais, il y a plusieurs documents qui disent qu'il y a des problèmes à évaluer les émissions. Il y a un problème aussi de valider les données. Parce qu'il y a beaucoup de systèmes d'évaluation différents, il y a beaucoup de modèles. Ici, je vais vous lire un petit extrait, mais excusez-moi, il est en anglais :

2375 *Mobile emission's reduction efforts can be considered a qualified success versus a quantified success. – Donc, c'est qualitatif. – This success is qualified because some pollutants are not easily reduced by technology, emission tests often under estimate actual emission rates, emission control systems sometimes failed and reduced emission rates have been partly offset by increased travel.*

2380 Ca, c'est un document de 2011, et cetera. J'ai d'autres documents, mais j'arrêterai ici.

Là, je vais passer à l'item 2 qui est : *L'utilisation d'un concept suranné dans la planification et la conception de la voie cyclable proposée.* J'ai utilisé un graphique australien, qui est leur équivalent du ministère des Transports, je crois qui s'appelle *Austroads*. D'après moi, le graphique qu'ils utilisent est utilisé par d'autres, mais je n'ai pas pu le prouver, mais j'ai trouvé d'autres

2385 systèmes pour, selon les vitesses et l'achalandage, quel type d'installation cycliste on devrait avoir.
Et les autres que j'ai trouvés sont très près de ce que *Austroads* utilise.

2390 On a entendu parler de ce qu'on appelle le V85, 85 % des gens vont à une certaine vitesse,
et tout. Donc, on utilise le fameux V85. Et si je me rappelle bien, l'achalandage journalier prévu sur
Pink est actuellement de 8 500 ou va monter à 8 700 ou en tout cas, mais ça, on sait que ça va
venir plus haut dû à ce qu'on appelle le *induced demand*, le trafic induit.

2395 Dépendamment si c'est un 50 km/h ou un 70 km/h, dans certains cas on peut nécessiter une
infrastructure en site propre, ce qu'on a appelé la multifonction ou le sentier polyvalent. Et dans
certains cas, ça peut être les bandes cyclables. Et comme l'on dit mes prédécesseurs avant,
maintenant avec la nouvelle loi, la *Loi 71* si je me rappelle bien, l'amendement au Code de sécurité
routière, les cyclistes ont le droit d'être sur la rue ou sur un sentier en site propre.

2400 Donc, moi, j'appuie – bien, j'ai des bémols des fois, mais dépendamment justement de
l'achalandage, si on réduit l'achalandage prévu ou qui est exact, actuel, on pourrait avoir des
bandes cyclables sur les rues existantes, sur la rue existante. Par contre, aux vitesses qu'on veut
aller et si on a une augmentation de l'achalandage, les tables, les recommandations un peu partout
dans le monde disent qu'il faut aller en site propre, c'est-à-dire un sentier polyvalent.

2405 Donc, ici, je parlais d'un... La hausse potentielle du trafic piéton et cycliste pourrait nécessiter
une piste multifonction plus large que suggérée, 5 mètres au lieu de 3 mètres. Moi, je vous dis que
ça devrait être au minimum 5 mètres avec une séparation entre les cyclistes et les piétons, même
si on fait une bande cyclable d'un mètre sur rue, une glissière de sécurité ou muret protecteur, dû à
la vitesse, encore une fois.

2410 Les fameuses intersections. Vous l'avez vu tout à l'heure avec ce qui a été présenté par
monsieur Clements. La problématique partout dans le monde, c'est les intersections. Entre deux
points, on peut s'organiser avec une solution ou une autre. Aux intersections, on a toujours,
malheureusement, tendance à aller à l'encontre du Code qui dit qu'on donne priorité à l'utilisateur
vulnérable, on donne priorité à l'auto.

2415 Donc, il faudrait avoir des nouveaux types de feux. Il faudrait avoir des intersections qui
donnent la priorité aux usagers vulnérables. Dans ces cas ici, une trois voies pourrait avoir
certaines... trois voies au lieu d'une deux voies ou quatre voies pourrait avoir certains avantages.

2420 Visibilité, perception de la vitesse et de la distance, c'est sûr que si c'est quelque chose de
rectiligne et droit, on a tendance à aller plus vite. Et c'est prouvé que les personnes, les jeunes et
les personnes âgées ont une mauvaise perception de la vitesse relative. Donc, si on amène des
gens soit sur une bande cyclable ou à traverser une rue, à cause des vitesses, on crée un autre
problème.

2425

Je rajoute aussi : nécessité d'installer des compteurs automatiques, boules de détection sous asphalte. Cette pratique devient presque obligatoire pour faire un développement efficace du réseau et des plans de mobilité. Ça, je n'ai pas vu ça dans les documents.

2430 Mon point C – je vais essayer d'être gentil, de faire attention de ne pas être trop négatif envers la Ville de Gatineau, mais le promoteur, la Ville de Gatineau néglige depuis quelques années la consultation sérieuse avec les cyclistes et leurs représentants. Vous me parliez tout à l'heure, les gens parlaient d'avoir un comité de suivi? Bonne chance! Des solutions discutables ou des choix douteux d'infrastructures commencent à pulluler sur le réseau, aucune proactivité pour prévoir ou solutionner les problèmes à venir.

2435 La ville de Gatineau semble très réticente à installer des compteurs de cyclistes. Le seul et unique qu'on a, c'est Vélo Québec qui l'a installé sur la Route verte et j'ai été obligé de faire des pressions politiques. Parce que la Ville de Gatineau était sur le point de refuser de mettre un compteur alors qu'elle se tape les bretelles d'être la ville où est né le concept de la Route verte. Et j'essaie de faire du lobbying depuis des années et ça ne semble pas... je ne sais pas qu'est-ce qui se passe, mais ils ne semblent pas vouloir aller à des fameux compteurs cyclistes.

2440 La Ville d'Ottawa en a trois et va en avoir au moins six l'année prochaine. Et c'est recommandé par Vélo Québec et tout le monde au Québec de mettre des compteurs cyclistes et non pas des comptages... On le sait, tout à l'heure on a posé la question. Dans un autre projet, on a posé deux fois la question directement à la Ville de Gatineau, ils nous ont répondu qu'ils n'avaient pas compté les cyclistes, juste les autos.

2445 Alors, dans mes recommandations, je n'ai pas fait de recommandations précises à dire : bien là, on fait un sentier comme ça ou une rue comme ça. Comme disait monsieur Clennett, je pense que le promoteur doit retourner à la table à dessin, s'asseoir avec les citoyens et surtout regarder ce qui se fait de moderne, ce qui se fait ailleurs.

2450 J'ai parlé avec des consultants, pas des consultants, mais avec des professionnels, des universitaires à Montréal et à Ottawa, récemment. Ils sont un peu surpris d'entendre ce qu'on a entendu ce soir, où est-ce que le promoteur... bien, pas ce qu'on a entendu des citoyens, mais ce que le promoteur propose.

2455 Ça fait que moi je disais comme recommandations, bien :

2460 Mise en œuvre et respect des concepts modernes de la mobilité durable, des émissions affectant la qualité de l'air et des changements climatiques et de la conception de l'infrastructures modernes.

2465

2470 Une des choses à regarder c'est justement ce qu'on appelle le *congestion pricing*. Il y a une étude économique à faire une autoroute versus créer des incitatifs. Dans certains cas, ils vont accepter de faire, ce qui va être fait à Pink, mais ça va être une route à péage. Je ne dis pas qu'on devrait faire ça ici, mais ça existe ailleurs.

2475 Je vais passer sur d'autres choses. Ah, oui : vrai dialogue ouvert et respectueux avec les groupes d'intérêt et les utilisateurs. Donc, pour avoir été impliqué dans plusieurs projets... bon. Pour eux, on fait partie des problèmes alors qu'en réalité, on fait partie de la solution. On est des empêcheurs de tourner en rond. Puis c'est très malheureux et je constate ça, je l'ai dit à monsieur Bureau et à plusieurs conseillers, on semble être le problème et non pas faire partie de la solution.

2480 Et je recommande un programme d'installation de compteurs cyclistes selon les prévisions de développement du réseau cyclable, selon les priorités actuelles et selon les besoins en sécurité. Parce qu'on en aurait besoin pour la caractérisation, la démographie sur le terrain, et cetera, et cetera.

2485 Je recommande aussi quelque chose qui n'était pas dans mon mémoire comme tel, mais une cohérence entre les projets routiers du promoteur et les projets de transport collectif de la STO. J'étais impliqué aussi dans ces projets-là. La solution à la congestion passe par le développement d'un transport collectif et actif.

2490 Et au niveau du bruit, je n'ai pas eu... j'ai trouvé un lien, mais je n'ai pas trouvé l'information exacte, mais on me disait que la Ville de Vancouver adoptait maintenant le 45 décibels. Donc, il y a des précédents au Canada.

2495 Et pour répondre à une question qui a été faite tout à l'heure concernant la vibration induite par la circulation. On m'a rapporté, lors de discussions sur le futur pont ou le lien interprovincial dans l'est de Gatineau, les conseillers municipaux ont posé la question à propos de la vibration. Les experts de la Ville ont répondu qu'il n'y a pas de problème on a des normes sur les secousses sismiques. Donc, on ne devrait pas avoir de problème de vibration.

2500 Or, pour tout ingénieur ou tout professionnel ou toute personne qui a suivi son cours, ce n'est pas du tout les mêmes choses. Donc, encore une fois, bonne chance à ceux qui veulent travailler avec certaines personnes à la Ville de Gatineau.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2505 Alors, merci, Monsieur Provencher. Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2510 Peut-être juste une question, Monsieur Provencher. Votre position par rapport aux bandes cyclables et à la piste multifonctionnelle, ce qu'on comprend c'est que dans le fond, si vous avez un choix entre les deux, vous préférez que ça soit une piste multifonctionnelle? C'est ça qu'on comprend? En site propre, là, disons.

M. GAÉTAN PROVENCHER :

2515 Oui. Bien, disons en site propre, c'est que je ne l'ai pas mis comme tel dans mon mémoire, mais ce que moi, personnellement, je passe comme message et aussi à d'autres personnes, c'est qu'il faut décider entre, mais pas nécessairement entre l'un ou l'autre, on peut faire les deux aussi.

2520 C'est que soit vous sécurisez les utilisateurs actuels, des gens qui, comme moi, sont habitués, des gens qui ont déjà une certaine expérience, soit vous augmentez la part modale. Et partout dans le monde quand vous voulez augmenter la part modale, le mot qui revient c'est « sécurité ». Et les gens, ceux qui ont un vélo, qui ne sont pas sûrs s'ils vont aller au travail demain avec leur vélo : donne-moi un endroit sécuritaire, ne me mets pas dans le trafic.

2525 Ça fait que c'est pour ça que je vous dis : il faut décider, mais on peut décider de faire les deux. C'est pour ça que maintenant avec la nouvelle réglementation, on peut faire les deux. Alors, qu'avant, on pouvait toujours se chicaner puis c'était un début sans issue. Maintenant, on peut faire les deux .

2530 On peut faire quelque chose pour quelqu'un... moi, je suis à l'aise dans, comme on disait tout à l'heure, mettons, 800 ou 600 véhicules à l'heure, moi, je suis à l'aise là-dedans, je vais prendre la bande. Monsieur, madame, des fois avec les enfants ou quelque chose... il y a un site propre. Mais si on est pour avoir un gros achalandage, comme je vous disais, les normes ne recommandent pas d'avoir une bande cyclable, si vous avez un gros achalandage ou une piste de course, comme on a entendu tout à l'heure.

2540 C'est pour ça qu'on peut faire les deux. Je suis d'accord avec les deux, mais si on ne peut pas contrôler la vitesse ou l'achalandage, là, une multifonction, mais une multifonction large, au moins 5 mètres.

2545 Je vous donnais l'exemple du sentier des Anses à Lévis, c'est une ancienne emprise ferroviaire, ils ont fait un sentier polyvalent. Vous avez une bande pour les cyclistes rapides, vous avez une bande pour les cyclistes normaux, vous avez une séparation avec les piétons. Et le côté piéton c'est large, vous pouvez aller en poussette, en patin à roues alignées, et cetera. Ça se fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2550 Mais les séparations sont faites de quelle façon? Est-ce que c'est des glissières, des poteaux?

M. GAÉTAN PROVENCHER :

2555 Ça peut être juste une bande, je ne dirais pas... bien, ça peut être une bordure de béton ou avec des arbres, des choses comme ça. Ça peut être juste une bordure de béton de 250 millimètres, quelque chose comme ça. Mais disons que ce n'est pas tellement esthétique. Dans certains cas, si vous avez la place, vous mettez quelque chose de 0,5 mètre. Ça peut être aussi des petits arbres. Ça peut être, dans certains cas, des arbustes. Par contre, là, on rentre dans le problème d'entretien.

2560 C'est pour ça aussi dans mon mémoire, je pense que c'est ça que je disais, qu'il y a des avantages à avoir une multifonction, justement pour la question que c'est plus facile à entretenir, parce que si on fait *landscaping* – excusez le terme en anglais – mettons qu'on met des arbustes, bien, il va falloir les entretenir. Parce qu'avec le temps, bien, ils vont empiéter soit du côté piéton soit du côté cycliste. Mais c'est plus facile, parce que la personne n'est pas sur la rue à faire l'entretien de l'arbuste. C'est plus facile, aussi le déneigement.

2570 Parce qu'on fait du lobbying actuellement et il y a des conseillers qui seraient ouverts à un projet pilote d'entretien hivernal de certaines portions du sentier et effectivement le Plateau, qui a la plus haute part modale de vélos dans la Ville de Gatineau, serait un endroit qu'il serait intéressant de faire un projet pilote d'entretien hivernal d'une piste, mais une piste qui a été désignée ou qui a été faite pour pouvoir faire un tel entretien et un tel test.

2575 Et Ottawa se penche actuellement sérieusement à faire la même chose, à faire un projet pilote d'entretien hivernal de certaines portions.

2580 Donc, on pourrait travailler en collaboration avec Ottawa, échanger de l'information et tout. Mais effectivement, et surtout, comme on disait tout à l'heure, qu'est-ce qu'on fait pour les prochaines 15 années? Il y aurait une possibilité, on a de la place, de faire un projet pilote à long terme ou, en tout cas, il y aurait des choses qui pourraient être faites. Donc, c'est pour ça que le côté piste multifonction a des avantages. La bande cyclable a aussi des avantages, mais la bande cyclable, si on veut l'entretenir en hiver, ça va être un petit peu plus compliqué, et cetera, et cetera.

2585 Mais comme je vous dis, je suis très ouvert à... Et maintenant, la loi nous permet d'avoir les deux types d'infrastructures. Donc, j'ai peut-être une petite préférence, pour certaines raisons, au sentier polyvalent, mais il y a quand même beaucoup de pour. Puis à certaines conditions, puis selon l'aménagement, moi, je n'ai aucun problème à avoir les deux types d'infrastructures.

2590 Mais si on a les deux types d'infrastructures, un sentier polyvalent à 3 mètres est encore une fois pas assez large. Il faudrait être plus large. Peut-être 4 au lieu de 5 ou 5.5, mais à 3... 3 c'est encore, je sais que c'est accepté par Vélo Québec, mais d'après moi c'est comme une espèce de transition pour aller à plus large plus tard. Parce qu'il y a bien des endroits que 3, ce n'est pas suffisant. Mais bon, on négocie, on met de l'eau dans notre vin. Puis on sait que Vélo Québec, dans certains cas, a dit O.K. Mais le prochain guide technique, je ne serais pas surpris que le 3 soit un minimum et non pas un maximum.

2595 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Le 3, je pense que c'est peut-être même juste pour les vélos, j'ai l'impression.

2600 **M. GAÉTAN PROVENCHER :**

2605 Oui, oui, c'est ça. Puis c'est pour ça que je vous donne l'exemple des Anses. Puis même, dans le guide technique de Vélo Québec c'est mentionné que dépendamment de l'achalandage, puis si vous faites un polyvalent piétons et vélos, ça ne serait pas méchant d'avoir une séparation physique. La séparation physique ça peut être juste une petite bordure de béton, ça peut être, si on a de la place on peut mettre des arbustes, on peut mettre... en tout cas, il y a toutes sortes de choses.

2610 C'est comme les avancées de trottoir, il y a des avancées de béton puis des avancées de verdure. C'est pour ça que maintenant on dit des avancées de trottoir ou des avancées de béton versus, dans certains endroits, entre deux intersections, on fait une avancée de verdure. C'est-à-dire que oui, il y a une bordure en béton, mais c'est du gazon ou c'est des arbustes. Ou ce qui va être fait avec les mesures d'atténuation de vitesse bientôt à Gatineau, on va mettre des pots de fleurs de béton, des affaires qui doivent peser à peu près une tonne remplie de... ça fait que c'est des choses en même temps qui peuvent s'enlever l'hiver pour faire un meilleur entretien hivernal.

2620 Mais c'est des concepts qui s'en viennent, qui ont été recommandés, qui sont à l'étude. On va avoir encore des rencontres bientôt sur ça. Donc vous voyez, il y a une opportunité et d'après moi, il y a de la place. Puis même, les gens proposent deux voies, moi, je n'ai rien contre deux voies. On peut même aller, dans certains cas, à trois voies. Ça pourrait permettre d'augmenter la sécurité aux intersections, parce que la voie centrale deviendrait quelque chose d'un peu plus surveillé, d'un peu plus contrôlé. Mais de toute façon, on a de la place. Si on a de la place pour un quatre voies, on a de la place pour faire un deux ou trois voies, plus une bande cyclable unidirectionnelle des deux côtés, plus un sentier polyvalent de 3,5 ou 4 mètres.

2625 Et ce que je disais aussi dans mon mémoire, c'est que dépendamment – les heures d'achalandage, c'est sûr qu'à 7 h 30, 8 h, c'est surtout des gens qui vont aller au travail. Monsieur et madame tout le monde, promener le chien ou les enfants, il y en a un petit peu moins. Mais si

2630 quelqu'un est plus à l'aise là que dans la rue, il va être sur la piste. Mais par contre, en dehors des heures de pointe, les cyclistes n'auront aucune peur à aller sur la bande cyclable. Donc, il va y avoir moins de monde sur le sentier polyvalent et ça va être plus sécuritaire ou plus fluide pour les piétons et les promeneurs.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2635 Il va y avoir moins de conflits à ce moment-là.

M. GAÉTAN PROVENCHER :

2640 Il va y avoir moins de conflits, c'est ça. Ça fait que c'est sûr que l'idéal, ça serait d'avoir les deux types d'infrastructures. Mais si on reste à quatre voies, on va manquer peut-être un peu de place pour avoir une bande cyclable. Alors, que si on va à trois voies, on pourrait le faire.

2645 Ça fait que c'est pour ça que je vous disais tout à l'heure, je ne veux pas trop, trop recommander un deux, un trois ou un quatre quelque chose. Je suis d'accord qu'il faut probablement retourner à la planche à dessin, jusqu'à un certain point, mais surtout décider, comme les citoyens viennent de le demander, 450 mètres on le fait d'une façon, mais c'est la même façon après ça, là. On ne peut pas arriver et faire, surtout dans ce cas-là, on ne peut pas faire un manque d'infrastructure qui est l'existant, quelque chose... puis quelque chose, là. Ça ne marche plus, là.

2650 On peut, dans certains cas, si on a une bonne distance ou entre des... des fois, au niveau de connexions – on a des réseaux puis on a des liens manquants. Mais il peut arriver, pour toutes sortes de raisons, bonnes ou mauvaises, une partie, aux deux extrémités du lien manquant, ils ont un type d'infrastructure, ici, il y a un autre type. La solution, c'est de trouver quelque chose qui fait un bon transfert, un bon passage d'un type d'infrastructure à l'autre. Mais il faut quand même essayer d'éviter de partir, d'avoir, je ne sais pas, moi, 500 mètres d'un type, 450 mètres d'un deuxième type, puis après 1,7 d'un troisième type, puis ça va être quoi plus tard.

2660 Il faudrait essayer d'avoir un seul, dans le maximum deux types d'infrastructures, mais pour des raisons très, très, très, très sérieuses. Des fois, je donne l'exemple de Maisonneuve ou d'autres endroits, ils ont creusé dans le roc puis ils ont mis des tours à bureau. On ne peut plus élargir. Il faut vivre avec ce qu'on a.

2665 Mais dans ce cas-là, je ne vois pas beaucoup de problèmes à avoir... il y a beaucoup de flexibilité. Je pense qu'il y a beaucoup de terrain, il y a de la flexibilité. On peut réellement retourner, jusqu'à un certain point, à la table à dessin et refaire quelque chose dans le principe du développement durable, mais aussi la question de parler avec les gens, la demande induite.

2670 Si vous facilitez l'auto, vous allez avoir plus d'autos. Il va y avoir aussi des services. Et qui dit
qu'il n'y aura pas un jour un Smart Center qui se construit dans ce coin-là? Et cetera, et cetera.
Parce que c'est arrivé, là. Moi, je reste à côté d'un Smart Center sur St-Louis. Pas à côté, à côté,
là, mais on l'a vu ça. Puis la raison qui a été dite, c'est bien : « Oui, mais ça avait été promis dans
2675 l'ancien, puis il y avait un permis... » puis c'était ci, puis c'était ça. Ça fait qu'on ne pouvait plus rien
faire. La Ville de Gatineau a dit : « On ne pouvait plus rien faire, il fallait le laisser construire. »

2680 Ça fait qu'on sait que... puis ça, on pourrait vous en nommer longtemps des petits exemples
où est-ce que la Ville a dit une chose, puis quatre ans après, c'était différent. Donc, moi, je ne
serais pas surpris qu'un jour, en 2025, 2030 si le concept des Smart Center existe encore – et je
prie que ça n'existe plus. Justement, aux États-Unis, ils sont en train de ne plus aller vers ça.

2685 Mais *anyway*. Il va se créer des services, il va se créer de l'achalandage. Les commerces
vont venir, pour ne pas dire des développements... il pourrait y avoir un développement industriel,
je ne sais pas, mais si vous facilitez l'auto, vous allez avoir de l'auto et ça a été prouvé maintes et
maintes et maintes et maintes fois dans bien des villes et, malheureusement, on continue encore à
fonctionner à l'ancienne, sur des anciens concepts.

2690 Puis je ne veux pas nécessairement tirer la pierre au consultant, parce que c'est un peu des
fois le principe *garbage in, garbage out*. Les villes veulent ça, puis fais-moi ça. – Oui, mais ce n'est
plus de même qu'on fait. – Non, non, non. C'est ça que je veux, c'est ça que tu vas me faire. Bon.

2695 Mais ça, il faudrait réellement, c'est pour ça qu'effectivement, comme il y a des consultations
au niveau du schéma d'aménagement et tout, et j'ai été à toutes les consultations, les gens –
comme ce soir, je suis bien content d'entendre ce que les intervenants ont proposé et dit – il y a
des gens qui sont éclairés, ils veulent des choses, c'est des choses censées, c'est des choses que
j'ai vues maintes et maintes fois dans des publications un peu partout dans le monde. Ce que les
gens demandent ne va pas du tout à contre-courant et ce n'est pas une mode, c'est ce qui se fait
de plus en plus. Les Américains sont en train de copier le modèle européen. Nous, on copie encore
le modèle américain, mais l'ancien modèle américain. En tout cas.

2700 **LE PRÉSIDENT :**

Nous vous remercions pour votre présentation.

2705 **M. GAÉTAN PROVENCHER :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2710 Nous allons maintenant inviter monsieur Lee Bourdon à s'avancer. Alors, bonsoir, Monsieur Bourdon.

M. LEE BOURDON :

2715 Salut! Ça va bien? Je veux juste ici montrer la carte de la ville. O.K. Je vous écris aujourd'hui pour exprimer ma « disatisfaction » envers le projet Chemin Pink, le promoteur, la Ville de Gatineau.

2720 Premièrement, j'aimerais m'introduire. Je m'appelle Lee Bourdon, je suis résident d'Aylmer depuis 1973. J'ai 38 ans. Je suis un propriétaire d'un commerce de distribution alimentaire depuis 2004.

2725 Je m'apprête à utiliser le chemin Pink plusieurs fois par journée et deux douzaines à trois douzaines de fois par semaine comme accès entre le centre-ville de Gatineau et Aylmer.

2730 Le chemin Pink a toujours été un chemin rural pour faciliter le déplacement des commerçants agricoles dans l'ouest de la ville, dans ce coin-ci, entre autres, les jardins Pink qui se trouvaient juste ici, coin Allumettières ici et le chemin Eardley. Depuis les années 1800, le chemin Pink a été un accès principal pour les résidents d'Aylmer pour s'en aller direction Hull, Gatineau et plus loin.

2735 Le chemin Pink est un des plus vieux chemins de la région de la Capitale nationale et on voit que le tracé est drette.

2740 On voit clairement ici que le corridor est la plus courte distance entre le centre-ville de Gatineau et l'extrémité ouest de la ville. Il nous offre plusieurs options à cause de la faible densité de population dans le secteur en ce moment, si on exclut le développement depuis 5, 10 ans dans le Plateau, d'où est-ce que les trois quarts du monde, ici à soir, ils viennent de dans ce petit quartier ici, qui a été conçu par Junic Construction dans les années 90.

2745 Le chemin Pink date de plus que 200 ans, déjà, et on voit qu'il n'a jamais été terminé ici. Ici c'est un chemin de gravelle plein de trous, de nids de poules, et cetera, que la Ville d'Aylmer n'a jamais voulu terminer pour des raisons politiques, pour ouvrir le Pontiac. Le Pontiac se trouve ici, là, à 148.

En ce moment, il y a plusieurs études, on en a entendu parler plus tôt, des études qui se présentent pour un croisé interprovincial.

2750 Pour une raison ou une autre, la Ville de Gatineau supporte l'idée de mettre du trafic ici dans l'est de la ville où est-ce qu'il y aucun accès pour venir amplifier le trafic sur la 50 qui est déjà bloquée.

2755 En même temps, depuis les années 50, on a la future autoroute Deschênes, qu'on appelle la « future autoroute Deschênes » à cause que ça ne s'en vient jamais. La future autoroute Deschênes se trouve ici, ça monte ici, ça s'en vient ici dans le parc de la Gatineau, puis ça descend ici pour venir joindre le chemin Pink juste à l'ouest de Klock entre Vanier et Klock.

2760 Le tracé a été effacé depuis quelques années et en ce moment, la Ville ne sait pas où est-ce qu'elle s'en va avec ça. Il y a beaucoup de confusion en ce moment sur le tracé de la future autoroute Deschênes. La CCN veut bloquer l'accès dans le parc de la Gatineau. La Ville veut bloquer l'accès au sud du chemin Pink avec la fameuse forêt Boucher. On peut comprendre que la forêt Boucher est importante pour la Ville. Et entretemps, le chemin Pink, ici, il veut être aménagé en voie urbaine.

2765 Donc, il y a beaucoup d'incohésion qui se trouve à se présenter dans notre région en ce moment. Et c'est pour ça que je demande au BAPE de mettre un retard, mettre les freins sur ce développement-là avant que les études puis les démarches soient faites pour se décider où est-ce qu'on s'en va pour le transit est-ouest dans la Ville de Gatineau.

2770 En ce moment, on a le fameux boulevard des Allumettières qui a été conçu comme un boulevard de plaisanciers, de deux voies de chaque bord avec une « pleine terre » entre les deux voies, avec une piste cyclable à côté. C'est très plaisant, mais de plus en plus, on entend parler, de la Ville, de la possibilité de mettre le boulevard des Allumettières en autoroute.

2775 On voit très clairement que ce n'est pas conçu pour être une autoroute, quand on regarde ici dans la « curve », dans le parc Champlain, et on regarde aussi les lumières, les feux clignotants sur Vanier, sur Eddy, ici, Wilfrid-Lavigne, Klock, et il y a même une petite traversée ici avec un feu rouge. Et il y a maintenant, aussi, un feu qui se construit ici, où est-ce que la STO est en train de bâtir un parking pour les autobus.

2780 Donc, c'est clair que le boulevard des Allumettières ne présente pas une option comme autoroute future. Pourtant, le chemin Pink continue à offrir une possibilité. Pourquoi? Le tracé du chemin Pink, ici, il n'y a aucun développement qui s'est fait vraiment amplifié sur le bord du chemin, sauf ici dans le coin de Vernon où est-ce qu'on a quelques établissements commerciaux et un petit peu ici dans le nouveau parc, dans le Plateau.

2785 Le corridor Pink nous présente avec plusieurs options comme un chemin de boucle, comme on appelle, pour venir rejoindre un futur pont dans l'ouest de la ville en traversant la ferme Olmstead, qui a été récemment vendue à des titres privés. Ça pourrait venir joindre ici le chemin

2790 Ridelle à Kanata, pour créer une boucle qui pourrait desservir éventuellement toute la région. Si on regarde la région au complet, on a la 50, on a la 5, on a la 417, on a la 417.

2795 Ma proposition, ce serait de terminer la future autoroute Deschênes pour l'amener ici et ensuite vers l'ouest, pour venir descendre ici. Il me semble que si on regarde la carte comme il faut, c'est la plus logique solution pour solutionner les problèmes de transport interprovincial qu'on a ici en ce moment, dans la ville. Et pour éventuellement offrir une option de transit ou de transport en commun entre l'ouest de la Ville de Kanata, qui est encore en développement, ici, puis l'ouest de la Ville de Gatineau, puis la Ville de Gatineau au complet, dans le fond, qui pourrait rejoindre éventuellement, si on regarde au sud, une possibilité... un chemin de boucle, comme on appelle.

2800 Toutes les villes majeures aux États-Unis ont un chemin de boucle. Mais ici, à Hull, Ottawa, Gatineau, Gatineau-Ottawa, il nous manque cette option pour les transports de marchandises, pour les transits, pour les déplacements hebdomadaires et pour le flot du trafic.

2805 Tout le monde doit venir au centre-ville. Tout le monde qui descend de la 50 doit venir au centre-ville pour croiser. Tout le monde qui vient de la 148 doit venir au centre-ville pour croiser. Tout le monde qui veut, qui travaille du côté de Hull, qui sont résidents de Kanata ou d'Ottawa doivent tous venir au centre-ville. Et ce que ça crée, en ce moment, c'est un gros bouclage de tous les bords, à tous les matins puis à tous les soirs c'est la même histoire. Puis si jamais il y a un accident sur une des routes – ici, mettons ou ici – ça crée le chaos complet. Il y a du monde qui reste pogné dans le trafic jusqu'à deux heures de temps, à cause qu'il n'y a aucune autre option pour venir solutionner le problème.

2810

2815 Ma proposition que j'ai proposée aussi dans le meeting des corridors, c'est de mettre un pont ici. Et si on regarde la région au complet où est-ce qu'il y a un million d'habitants, il n'y a aucune option dans l'ouest, sauf si on veut se déplacer jusqu'ici pour venir croiser à Quyon, un traversier qui est ouvert six mois par année.

2820 Donc, il me semble qu'en mettant 20 M\$ dans un projet pour urbaniser le chemin Pink qui sert à être le plus direct lien entre le centre-ville et l'ouest de la ville, qu'on procède sans plan. Il n'y a pas de plan global pour la région. Et moi, comme étant un transporteur, j'amène la marchandise à Aylmer, j'amène la marchandise dans le Plateau, j'amène la marchandise dans Chelsea-Wakefield puis à Ottawa, puis à Kanata puis à Orléans puis à Gatineau. Les problèmes continuent à s'amplifier au niveau du trafic. Le boulevard des Allumettières est « jammé » le matin et le soir. La 5 puis la 50... la 50 est « jammée ». On n'a rien à faire là-dessus. Ce que je propose c'est de finir la job qui a été faite dans les années 50, d'amener la route ici, juste par ici, croiser ici puis descendre ici, pour amener ça sur le chemin Pink.

2825

On n'a pas besoin d'aller plus au sud que le chemin Pink, si on fait une autoroute du chemin Pink. Ça serait une autoroute sûrement avec des bandes de tous les bords pour protéger les gens

2830 qui sont installés dans le Plateau, en ne sachant pas que le chemin Pink était un accès potentiel pour l'ouest de la ville. Ça, c'est leur décision de s'implanter dans ce secteur-là.

En étant résident d'Aylmer où est-ce qu'on est maintenant 45 000 personnes, on se trouve à être très mal servis, même avec Allumettières.

2835 Donc, la Ville devrait s'asseoir avec la CCN, Transport Québec, Canada et Ontario pour s'impliquer dans le corridor interprovincial, pour offrir ce beau corridor comme un projet du 21e siècle et ne pas refermer et réduire les vitesses maximales pour y rendre impossible la tâche de bouger la marchandise et les autos.

2840 Et je ne parle pas contre les transits en commun. Je pense que ça serait une idée à avoir sur le chemin Pink, d'avoir un lien *high speed* ou un train de banlieue qui pourrait accéder le long de ce corridor-là jusqu'à Gatineau. À tous les matins, la 50 bloque alentour d'ici. Après 6 h, on est « jammé » jusqu'à 9 h. Donc, la future autoroute Deschênes, ça presse puis il faut que ça passe où est-ce que c'est planifié pour aller rejoindre le chemin Pink.

2845 La forêt Boucher peut rester la forêt Boucher. J'ai rien contre monsieur Riel et ses plans de vouloir créer un parc urbain ici. Anciennement, le pont était supposé d'aller ici, mais bon, ça n'arrivera jamais. Mais il faut vraiment que le chemin Pink soit regardé comme une option directe, un lien est-ouest, pour éventuellement aller rejoindre un futur pont à l'ouest.

Je vous remercie pour votre temps. Si vous avez des questions... je ne sais pas.

LE PRÉSIDENT :

2855 Très bien. Merci, Monsieur Bourdon. On va regarder ce que vous proposez. Je dois admettre que ça dépasse un peu, disons, le cadre dans lequel nous évoluons pour le présent projet, bien entendu. Donc, on va néanmoins voir ce qu'on peut dire sur ce point-là, mais j'ai des réserves à ce stade-ci.

2860 Mais je vous remercie beaucoup pour votre présentation qui était intéressante.

M. LEE BOURDON :

2865 Merci et je vais continuer mon travail sur ce dossier-là.

LE PRÉSIDENT :

Merci, bonne soirée!

2870

Alors, monsieur Bourdon était notre dernier intervenant pour la soirée. On m'a signalé pour l'instant, je pense, on n'a pas personne pour une rectification. Comme j'ai mentionné, si des gens, de toute façon, désirent faire une rectification, nous donnons jusqu'au 23 juin pour que ces gens nous fassent parvenir par écrit une rectification.

2875

Bien entendu, la rectification sera, le cas échéant, sera déposée comme document. La commission aura à juger si c'est effectivement une rectification. Si ça devait être une position contradictoire, contester une intervention, bien, la commission à ce moment-là entrera en communication avec la personne pour lui en faire part, mais normalement les rectifications vont être mises en ligne.

2880

Alors, c'est ainsi que prend fin la deuxième partie de l'audience publique. Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés ainsi que les transcriptions dans les centres de consultation, les centres de documentation ainsi que dans le site Web du BAPE. Quand on parle de documents, ça comprend les mémoires qui nous ont été déposés.

2885

Les centres demeurent ouverts tout au long du mandat et même un mois après la sortie publique du rapport. Donc, normalement, tout dépend, bien entendu, après le 8 septembre, du délai que le ministre va annoncer. Donc, le délai maximal qu'il a c'est 60 jours. Donc, c'est pour dire tout simplement que pendant un certain temps, l'ensemble du dossier demeure ouvert sur le site Internet du BAPE.

2890

Il vous sera possible d'exercer – je l'ai mentionné tout à l'heure – votre droit de rectification par écrit. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter le délai, c'est toujours possible – dans ce cas-ci on n'a pas 200 mémoires, donc on peut s'attendre à ce que vous fassiez une rectification d'ici le 23 juin, mais si quelqu'un a un problème, vous pouvez quand même communiquer avec madame Marie-Josée Harvey. On va essayer de vous accommoder.

2895

Nous vous rappelons encore une fois que le droit de rectification sert à rectifier des faits et non à se prononcer sur les opinions émises. Bien entendu, la commission d'enquête va poursuivre ses travaux et le rapport sera déposé au ministre, au plus tard le 8 septembre 2011.

2900

Enfin, la commission tient à remercier, à exprimer son appréciation aux personnes qui se sont intéressées à ses travaux en posant des questions, en déposant un mémoire ou en participant simplement à l'audience publique pour assister aux séances. Elle remercie également les personnes ressources, le promoteur pour leur collaboration à ce processus public.

2905

Je vous souhaite donc une bonne fin de soirée et je vous dis encore merci de votre présence.

2910

AJOURNEMENT

2915 Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon serment
d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos
recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

2920 ET J'AI SIGNÉ :

Yolande Teasdale, s.o.