

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. JOSEPH ZAYED, président
Mme JUDY GOLD, commissaire
Mme FADILA BOUGUETTAYA, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AXE DU VALLON
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET LA VILLE DE QUÉBEC**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 4 mai 2004 à 19 h
Centre communautaire Lebourgneuf
1650, de la Morille
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 4 MAI 2004	
SÉANCE DE LA SOIRÉE	
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES REQUÊTES	
LES AMIÈS DE LA TERRE	9
M. Simon Thibault	
COMITÉ DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE L'EST DE QUÉBEC.....	11
M. Alain Montambault	
M. DENIS POIRIER.....	12
COMITÉ DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE QUÉBEC	14
Mme Lise Boudreau	
RÉSIDENTS DU SECTEUR MESNIL (PHASE II).....	15
M. Pierre Laliberté	
RÉSIDENTS DU SECTEUR CARRÉ CLUSEAU, DU SUPERBE ET DE BOULOGNE.....	16
M. Simon Lépine	
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT-CAPITALE NATIONALE.....	18
M. Alexandre Turgeon	
CONSEIL DE LA NATION HURONNE-WENDAT	20
M. Louis Lesage	
VIVRE EN VILLE	21
M. Jérôme Vaillancourt	
ACCÈS TRANSPORTS VIABLES.....	23
M. Christian Savard	
CONSEIL DE BASSIN DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES.....	24
Mme Caroline Brodeur	
ASSOCIATION FORESTIÈRE QUÉBEC MÉTROPOLITAIN	25
Mme Julie Molard	
REGROUPEMENT DES CITOYENS DU SECTEUR DES MÉANDRES	27
M. Louis Tanguay	
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR	28
REPRISE DE LA SÉANCE	
DÉPÔT DE DOCUMENTS	39
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. PIERRE LALIBERTÉ	42
M. PIERRE DAVIAU	55
M. CLAUDE LÉTOURNEAU.....	61
M. YVON BERTRAND.....	64
M. DENIS POIRIER.....	69

M. LOUIS TANGUAY	76
M. YVON SIMARD	80
M. SIMON THIBAUT.....	85
M. CHRISTIAN SAVARD.....	95
M. CLAUDE BELLEY	100
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. MARC PELLETIER.....	108
M. JEAN CLOUTIER	113
M. SIMON LÉPINE	124
M. PIERRE DARVEAU	128
M. PIERRE LATERRIÈRE.....	135



SÉANCE DU 4 MAI 2004
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DUPRÉSIDENT

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames, messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette première soirée de l'audience publique de la première partie de l'audience publique. Merci d'être venus en si grand nombre. Mon nom est Joseph Zayed, je vais présider cette Commission d'enquête.

10

Auparavant, j'aimerais vous lire le mandat ministériel que nous avons reçu, et vous pouvez suivre ma présentation sur le tableau.

15

Alors c'est la lettre qui a été adressée à monsieur André Harvey, président du BAPE – le BAPE, c'est le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement – par le ministre de l'Environnement du Québec, monsieur Thomas Mulcair.

"Monsieur le Président,

20

"En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de prolongement de l'axe du Vallon par le ministère des Transports et la Ville de Québec et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.

25

"Le mandat du Bureau débutera le 26 avril 2004 – donc la semaine dernière.

30

"Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui m'ont été adressées concernant ce projet.

"Veuillez agréer, monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs."

35

Nous sommes donc à l'étape où le projet est rendu à son examen public, un projet qui est assujéti à la procédure québécoise d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

40

J'aimerais vous présenter les membres de la Commission. Outre moi-même, je suis accompagné par mesdames Judy Gold, à ma gauche, et par madame Fadila Bouguettaya, à ma droite.

Je rappelle immédiatement que les commissaires ont été assermentés devant un juge de la Cour supérieure du Québec et qu'ils ont souscrit à un code de déontologie du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

45

Quant à l'équipe de la Commission, bien, elle est formée de deux (2) analystes que vous avez à ma gauche à la petite table, il s'agit de madame Julie Milot et Jean Roberge; de la coordonnatrice du secrétariat de la Commission, madame Monique Gélinas qui est en arrière de la salle; de la conseillère en communication, madame Rosemary Al-Hayek, qui est également responsable du registre, mais j'y reviendrai là-dessus dans quelques minutes; et de madame Kathleen Martineau qui assiste la Commission comme agente du personnel.

50

La logistique de l'audience est assurée par le Service des commandites et des événements, du ministère des Relations avec les citoyens et de l'Immigration, service présenté ce soir par messieurs Richard Grenier et Martin Lajoie.

55

Quant aux transcriptions, elles sont assurées par madame Florence Béliveau qui est ici en avant et qui agira comme sténotypiste. Mentionnons donc que tout ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions seront disponibles dans les centres de consultation et dans le site Internet, environ une semaine après la fin de cette première partie d'audience publique.

60

Alors quand le BAPE intervient-il? Il intervient tout d'abord lorsque l'étude d'impact a été jugée recevable par le ministère de l'Environnement et elle a été rendue publique pour information pendant quarante-cinq (45) jours. Cette période a été réalisée du 27 janvier au 12 mars 2004. Pendant cette période, tous les citoyens, les groupes, les organismes ont pu prendre connaissance de l'étude d'impact.

65

Parmi eux, treize (13) groupes, personnes, ont adressé des demandes d'audience publique au ministre de l'Environnement, demandes qui ont été toutes acceptées.

70

Quant au mandat de l'audience publique, il est d'une durée maximale de quatre (4) mois. Il s'échelonne donc du 26 avril jusqu'au 26 août 2004. Le 26 août 2004, c'est la date limite à laquelle la Commission doit déposer son rapport au ministre de l'Environnement.

75

Donc à l'intérieur de ce mandat, la Commission doit tenir l'audience publique – d'ailleurs je voudrais profiter ici pour signaler que nous n'étions pas supposés être dans cette salle. Nous avons réservé un sous-sol d'église parce que toutes les salles, selon la coordonnatrice de la Commission qui avait fait une recherche assez exhaustive là-dessus, toutes les salles étaient prises, et puis grâce finalement à la collaboration de la Ville, la Ville a pris des dispositions pour assurer la libération de cette salle, ce qui était beaucoup plus intéressant et pertinent puisque de toute façon, les commissions d'enquête cherchent toujours des salles d'audience publique dans les secteurs qui sont concernés par le projet.

80

85 Alors on tient donc une audience publique, on rédige un rapport qui sera transmis au ministre québécois de l'Environnement et le ministre de l'Environnement aura soixante (60) jours pour le rendre public. Après la remise du rapport, la Commission cesse d'exister.

90 Maintenant, quelques mots à peine sur le rapport, tout simplement pour vous dire que ce rapport n'est pas décisionnel, la Commission n'est pas décisionnelle. Il contient essentiellement les constatations et des recommandations que nous faisons au ministre.

95 Le ministre, pour sa prise de décision, tiendra compte du rapport de la Commission, bien sûr, et aussi d'une analyse environnementale qui aura été faite de façon concomitante par le ministère de l'Environnement et ses experts. Et à son tour, le ministre de l'Environnement adressera ses recommandations pour une décision finale au Conseil des ministres.

100 Il faut préciser une différence tout à fait minime mais quand même importante, que le BAPE est un organisme autonome, totalement distinct du ministère de l'Environnement, bien que et le ministère et le BAPE reçoit ses mandats du même ministre.

105 Maintenant où sont les centres de consultation que vous avez peut-être fréquentés au cours des derniers jours, et où se trouvent tous les documents qui touchent l'étude d'impact. En fait, il y a deux (2) centres temporaires qui sont localisés dans le secteur de l'étude, c'est-à-dire à la bibliothèque Saint-André et à la bibliothèque Lebourgneuf. Vous avez aussi les deux (2) centres réguliers du BAPE, un situé à l'Université du Québec à Montréal et l'autre, au bureau même du Bureau d'audiences publiques.

110 Mais vous pouvez avoir aussi accès à tous les documents, et ça c'est très intéressant, par Internet à l'adresse www.bape.gouv.qc.ca. Et si vous désirez avoir plus d'information, vous pouvez aller à la table à l'accueil en arrière ou vous pouvez aussi composer le numéro général du BAPE, le 643-7447.

115 En ce qui a trait au processus général de l'audience publique, l'audience se déroule en deux (2) parties. Alors la première partie vise à obtenir des informations. Il s'agit pas d'exprimer des opinions, j'ai cru voir que plusieurs d'entre vous avaient des étiquettes pour s'identifier, je peux vous assurer que la Commission ne tient aucun et ne fera aucun décompte de ceux qui sont pour ou de ceux qui sont contre, la Commission ne s'intéresse pas vraiment ni aux pour ni aux contre, la Commission s'intéresse aux raisons pour lesquelles les gens sont pour ou contre. Et donc tout ce qui a trait à chercher de l'information qui aidera la Commission dans sa réflexion pour rédiger son rapport va être extrêmement important.

125 Donc qu'on puisse même à la toute fin recevoir cinquante (50) mémoires pour et deux (2) contre, ça ne veut pas dire que la Commission va être pour, ça veut pas dire qu'elle va être contre, ça n'entre pas en ligne de compte. Enfin, je voulais vous le dire parce que j'ai vu que plusieurs avaient des pancartes, peut-être pour nous sensibiliser comme membres de la Commission.

130 Donc la première partie, qui commence ce soir, vise à obtenir des informations au moyen de questions. Il n'est donc pas le moment de s'exprimer.

135 Évidemment pour ceux qui ont l'expérience des audiences publiques, plusieurs prennent un malin plaisir à faire des préambules qui sont à toutes fins pratiques des opinions avant de poser leurs questions, je leur demande de se limiter le plus possible, d'autant plus que vous êtes nombreux et si on veut laisser la place au plus de monde possible pour poser les questions, bien, il faudrait pas que la question prenne cinq (5) minutes pour être posée.

140 Donc pour les personnes qui ont la mémoire courte, et qui auront oublié cette information, je serai dans l'obligation de leur rappeler si ça devait arriver.

145 Les séances, il y a donc une séance ce soir, une séance demain après-midi qui commence à treize heures trente (13 h 30) et en soirée, à dix-neuf heures (19 h). Si c'était nécessaire, d'autres séances devront être ajoutées pendant la semaine.

150 La Commission a pris une autre décision dans le cadre de la première partie de l'audience publique, il s'agit d'une visite de la zone d'étude. En fait, la Commission a demandé au promoteur d'organiser une sortie et cette sortie sera sous la responsabilité de la Commission. Elle est donc de nature publique et toute personne qui désire accompagner la Commission pourra le faire demain matin.

155 Cette sortie aura lieu vers huit heures (8 h) demain matin, malheureusement c'est très tôt, parce que nous siégeons à treize heures trente (13 h 30), et je vous demande tout simplement, pour les gens intéressés, de vous inscrire au registre spécifique à cette visite terrain. Et je laisserai le soin tout à l'heure au promoteur de vous donner quelques grandes lignes sur les informations pertinentes à ce sujet.

160 Lors de la deuxième partie, alors là la Commission entendra l'opinion de tous ceux et celles qui le désirent. Elle se tiendra à compter du 1^{er} juin, à dix-neuf heures (19 h), ce qui donne un peu plus de trois (3) semaines, et elle aura lieu au même endroit.

165 Pour des raisons d'organisation et de logistique, nous vous demandons de signaler, si c'était possible, votre intention de soumettre un mémoire. Vous pouvez le faire même dès à présent et jusqu'au 18 mai, soit deux (2) semaines avant le début de la deuxième partie de l'audience.

Quant au dépôt de mémoires comme tel, préférablement, quatre (4) jours avant le début de la deuxième partie, c'est-à-dire avant le 28 mai prochain. Alors la personne-ressource à ce sujet, c'est la coordonnatrice de la Commission, madame Monique Gélinas, que vous pouvez rejoindre à son bureau du BAPE, 643-7447, au poste 423.

170 Je rappelle que pour la Commission, la notion d'environnement ne se limite pas aux
simples éléments biophysiques, et qu'elle implique notamment les enjeux de toutes sortes,
notamment les enjeux économiques et les impacts sociaux.

175 Quelques mots sur le déroulement de cette première soirée. Après mon exposé, le
registre en arrière de la salle sera ouvert et il faudra vous y inscrire si vous voulez poser des
questions. Là, il n'est pas ouvert encore, je vous le dirai quand est-ce qu'il sera ouvert. Le
registre est situé en arrière de la salle et l'ordre d'inscription déterminera l'ordre de ceux qui
poseront les questions.

180 Ensuite j'inviterai les requérants, les personnes qui ont adressé une demande au
ministre de l'Environnement pour tenir une audience publique, je leur demanderai d'expliquer
brièvement les motifs invoqués pour demander une telle audience. Évidemment, il y a treize
(13) requêtes, donc si vous pouvez faire des résumés plutôt que de lire toute la lettre, si c'était
possible, ça serait tant mieux, mais si non, bien sûr on se fera un devoir de vous entendre.

185 Ensuite je demanderai – donc qui va être lecture des requêtes – ensuite je demanderai
au promoteur de faire une présentation du projet qui durera autour de vingt (20) minutes. À
noter que ces trois (3) présentations, la mienne, celle des requérants et celle du promoteur
n'auront lieu que la première séance. Donc les autres séances, on commence tout de suite par
190 la période de questions.

Il y aura ensuite une pause d'une quinzaine de minutes. Je ferai ensuite l'appel de
certains documents que la Commission a déjà demandés. Et finalement, il y aura la période de
questions.

195 Alors j'aimerais maintenant vous identifier les personnes qui sont en avant de la salle, il
y a en plusieurs. Je vous présente à la table à ma droite, donc à votre gauche, le porte-parole
officiel du promoteur, il s'agit de monsieur Marc des Rivières, bonsoir. Alors je lui laisserai le
soin de présenter ses collègues au début de sa période de présentation.

200 À votre droite, vous avez la table des personnes-ressources, des ministères et des
organismes qui ont été invités par la Commission. Alors ils sont nombreux, ils sont nombreux
parce que les enjeux sont nombreux et nous croyons que nous avons besoin de ces expertises
pour pouvoir éclairer certains enjeux associés à ce dossier.

205 Alors tout d'abord, le ministère de l'Environnement, si vous pouvez vous présenter, et
indiquer les gens qui vous accompagnent s'il y a lieu.

PAR Mme NANCY BERNIER:

210 Bonsoir. Mon nom est Nancy Bernier. Je suis chargée de l'analyse du dossier au
ministère de l'Environnement. Je suis accompagnée à ma gauche d'Éric Thomassin qui agit

comme analyste au ministère avec moi. Et dans la salle, il y a monsieur Michel Mailhot qui est spécialisé sur les questions de bruit, qui pourra intervenir au besoin.

215

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci madame.

220

Au ministère de la Santé et des Services sociaux.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

225

Mon nom est Philippe Guerrier. Je suis conseiller en santé environnementale à la Direction de la santé publique de Québec, et je représente le ministère de la Santé pour cette Commission.

PAR LE PRÉSIDENT:

230

Bonsoir monsieur.

Société de la faune et des parcs du Québec.

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

235

Bonjour, je suis Chantal Dubreuil et je suis chargée d'analyser dans le projet les volets faune et habitats fauniques.

PAR LE PRÉSIDENT:

240

Bonsoir madame.

Nous avons aussi le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir.

245

PAR M. MAURICE LEBRUN:

250

Oui, bonsoir monsieur le Président. Alors mon nom est Maurice Lebrun. Je suis directeur régional pour les Affaires municipales, pour la région de la Capitale nationale et de Chaudière-Appalaches. Je suis accompagné ce soir de monsieur Patrick Tavan qui est dans la salle ici.

PAR LE PRÉSIDENT:

255

Bonsoir monsieur.

La Communauté métropolitaine de Québec.

Madame Gélinas, est-ce que le représentant de la Communauté métropolitaine de Québec est sur place? D'accord.

260

Puis le ministère des Ressources naturelles?

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

265

Oui. Alors je suis Normand Villeneuve, je représente le Secteur forêt du ministère des Ressources naturelles, de la Faune et des Parcs. Je suis ingénieur forestier responsable d'évaluation de la valeur écologique des boisés au ministère.

PAR LE PRÉSIDENT:

270

Bonsoir monsieur.

Et finalement la Commission de la Capitale nationale.

275

PAR M. SERGE FILION:

Bonjour, mon nom est Serge Filion. Je suis directeur de l'aménagement et de l'architecture à la Commission de la Capitale nationale.

280

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur.

285

Alors il n'y aura pas, dans le cadre de ces audiences, des séances thématiques, c'est-à-dire une période entière consacrée à un thème. Par contre, nous avons demandé deux (2) présentations thématiques: une qui a été adressée au ministère des Affaires municipales, du Sport et des Loisirs, qui fera une présentation d'une quinzaine de minutes et qui portera sur les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, et en particulier sur la gestion de l'urbanisation et la qualité des milieux de vie sur les transports et sur la protection de l'environnement et des milieux naturels. Cette conférence aura lieu demain au tout début de la séance et durera une quinzaine de minutes.

290

295

De plus, la Commission a aussi demandé au promoteur, et plus particulièrement au MTQ, de faire une présentation aussi d'une quinzaine de minutes sur l'état de la situation de la mobilité dans la zone d'étude ainsi que dans l'ensemble de l'agglomération de la Capitale nationale, plus particulièrement sur les aspects suivants: la desserte, l'accessibilité locale et

300 régionale, et la mobilité au niveau des services et des périodes de congestion. Cette séance aura lieu demain au tout début de la séance de la soirée, donc à sept heures (7 h).

305 Le dernier point vise les règles de procédure à suivre pour assurer un bon déroulement de l'audience. Je compte vraiment, la salle est pleine, le dossier est chaud, je compte sur la collaboration de tous pour assurer respect mutuel et courtoisie et je me fais un malin plaisir pour vous rappeler que nous sommes dans la semaine anti-stress. Alors j'espère que cette coïncidence favorisera le bon déroulement de l'audience publique.

310 Donc respect mutuel, courtoisie et pour ceci, je vous demande que toutes les questions du public me soient directement adressées, ceci s'applique également pour toutes les réponses aux questions, elles me sont adressées. Aucun échange direct donc ne devrait se faire entre le promoteur, les personnes-ressources ou le public.

315 Le nombre de questions qui seront permises par intervenant, en fait, on va les limiter, en espérant que ça soit un choix judicieux, j'hésitais entre une (1) question ou deux (2), à cause du nombre, on prévoyait avoir un grand nombre de personnes, et pour le moment, on les a fixées à deux (2); ce n'est pas du tout pour vous limiter, pas du tout, d'ailleurs vous pouvez vous réinscrire au registre tant et aussi longtemps que vous voulez poser des questions. Alors c'est uniquement pour permettre au plus de gens possible de poser leurs questions.

320 Je vous demande, s'il vous plaît, de faire un effort spécial pour éviter les longs préambules à vos questions et plutôt réserver l'expression d'opinion pour la deuxième partie de l'audience publique.

325 Bien sûr, la Commission peut intervenir en tout temps, puisque pour elle, c'est son moyen d'enquête, mais je peux vous dire tout de suite que la Commission, dans la mesure du possible, devrait être relativement discrète ce soir, pour vous laisser la place. Et bien sûr, demain après-midi, dans les après-midi, on sait par expérience qu'il y a beaucoup moins de monde, et je peux vous garantir que la Commission, elle a une batterie de questions et bien sûr que la Commission passera ses questions à travers les vôtres ou en même temps que les vôtres, et si elle a plus de place demain après-midi ou demain soir, ou s'il y a d'autres séances, elle devra passer toutes ses questions elle aussi. Mais ce soir, on vous le précise, on va essayer de vous donner le plus de place possible.

335 Alors je rappelle aussi que la Commission ne tolérera aucune forme de manifestation, que ça soit d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes ou d'attitudes méprisantes envers quiconque. Et j'espère que je n'aurai pas à rappeler à l'ordre ces personnes-là.

Je vous rappelle aussi qu'il est strictement interdit de fumer dans la salle d'audience.

340 Et sur ce coup, j'envoie l'ouverture du registre, il est ouvert, et nous prendrons un premier bloc de dix (10) noms. Pourquoi dix (10) noms, parce qu'on voudrait être assuré que les personnes qui s'inscrivent au moins passent ce soir. Si le temps le permet, nous prendrons un autre bloc de dix (10) noms pour poser les questions.

345 Et enfin, je rappelle qu'en arrière, à la table d'accueil, il y a un sondage que vous pourriez compléter, si vous désirez vous exprimer sur les services offerts par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Merci infiniment de votre attention.

350 Et sans plus tarder, j'aimerais d'abord apporter un point d'ordre, on m'informe que monsieur Claude Hallé de la Commission métropolitaine de Québec, il est présent mais il est dans la salle, donc si jamais la Commission a besoin de lui poser des questions, il se présentera à la table des personnes-ressources pour y répondre.

355

**PRÉSENTATIONS DES REQUÊTES
LES AMIÉS DE LA TERRE**

360

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors j'appelle sans plus tarder le premier requérant. Il s'agit de monsieur Simon Thibault au nom de Les AmiEs de la Terre.

365

PAR M. SIMON THIBAULT:

Bonjour!

370

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur Thibault.

PAR M. SIMON THIBAULT:

375

Bonsoir. Mesdames et messieurs les Commissaires, aujourd'hui, comme vous le savez, débute la première partie des audiences publiques concernant le prolongement de l'autoroute du Vallon.

380

Ce projet, selon nous, est un projet qui va à l'encontre de la protection de la forêt de l'Escarpement qui est située sur le trajet proposé. C'est un projet qui ne fait qu'augmenter le

nombre inutilement grand d'autoroutes dans cette ville, quasi capitale de ces derniers pour son ratio kilomètres d'autoroute par habitant.

385 Or, en tant que biologiste, citoyens soucieux de la qualité de l'environnement et fréquents utilisateurs de cet écosystème remarquable et unique par sa diversité, nous nous devons de poser un regard fort douteux sur ce projet.

En effet, de nombreuses préoccupations nous tourmentent:

390

"D'une part, c'est avoir des œillères que de croire que ce projet n'implique que la triste mort de quelques arbres. C'est tout un écosystème qui risque de subir ce manque de profondeur d'analyse. On compte dans la forêt de l'Escarpe ment quatre-vingts (80) espèces d'oiseaux, quatorze (14) espèces d'amphibiens, une vingtaine de chevreuils, des grands ducs, 395 des renards, une flore diversifiée et une des rares rivières pures de Québec.

395

"Il s'agit d'autant plus de l'un des plus beaux endroits de cette ville, sans cesse en manque d'espaces verts aussi grands et uniques et qui a su remplir de nombreux cœurs de souvenirs irremplaçables, coureurs, skieurs de fond, cyclistes, randonneurs, pour ne nommer 400 qu'eux.

400

"De plus, c'est manquer de rigueur que de continuer de croire que la construction d'un bout de route est la solution aux problèmes de congestion alors que de nombreuses études ont fait la preuve du contraire.

405

"D'autre part, selon les promoteurs du projet, un boulevard urbain est beaucoup moins dommageable qu'une autoroute. Au contraire, construire un boulevard urbain, c'est donner le feu vert à toute une variété de constructions inutiles dans le secteur qui entoure le nouveau tronçon. C'est donc s'engager à détruire à petit feu la forêt de l'Escarpe ment au profit de 410 l'étalement urbain et de l'économie."

410

Dernièrement ont eu lieu les audiences publiques sur l'avenir du transport en commun à Québec.

415

"Le Réseau de transport de la Capitale a déjà de nombreux projets qui viseraient à diminuer le trafic routier, ce qui semble être la grande justification de ce projet de prolongement de l'autoroute du Vallon. Ainsi les alternatives existent: l'amélioration de la desserte de transport en commun, l'ajout de stationnements incitatifs, de voies réservées au transport en commun, de mesures d'atténuation de la circulation réduisant les impacts de la circulation de transit et augmentant la sécurité des résidents du Mesnil et des Méandres, dont je fais partie, et tout ça dans le respect de l'écosystème de l'Escarpe ment. C'est donc qu'il y a un problème. 420

420

"En effet, poursuivre du Vallon c'est encourager notre dépendance à l'automobile et au pétrole, prendre parti contre la santé humaine et environnementale, aller à l'encontre des

425 objectifs du Protocole de Kyoto, poursuivre un modèle de développement dépassé, faire fi de
l'opposition citoyenne qui s'élargit de plus en plus, exclure de l'analyse l'expertise d'une
vingtaine de groupes qui s'opposent à ce projet – dont plusieurs qui vont bien sûr vous parler ce
soir."

430 C'est, en bref, une fois de plus, considérer l'environnement comme un obstacle au
développement et continuer à détruire à petit feu la nature qui nous entoure, déjà fortement
affaiblie par le passé.

PAR LE PRÉSIDENT:

435 Merci monsieur Thibault.

440 **COMITÉ DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE L'EST DU QUÉBEC**

PAR LE PRÉSIDENT:

445 J'appelle monsieur Alain Montambault, au nom du Comité de protection de
l'environnement de l'est de Québec.

Bonsoir monsieur.

PAR M. ALAIN MONTAMBAULT:

450 J'aimerais d'abord vous féliciter pour votre beau rassemblement de bourgeois, d'incultes
et de colonisés.

PAR LE PRÉSIDENT:

455 Vous faites référence à qui en fait?

PAR M. ALAIN MONTAMBAULT:

460 À la majorité des gens qui sont ici. D'ailleurs Bouguettaya, Zayed et Gold, c'est pas
francophone de souche, à ce que je sache non plus.

465 "Alors je demande des audiences publiques sur l'environnement concernant le projet du
prolongement de l'autoroute du Vallon. Depuis trois (3) ans, l'érablière à noyer et à tilleul de la
forêt de l'Escarpement est menacée par ce projet de boulevard urbain qui occasionnera un
développement sauvage dans les environs.

470 "Par conséquent, nous savons que cette zone écologique urbaine sera déséquilibrée par le projet, que la faune et la flore subiront une pression anthropique désastreuse. C'est pourquoi nous voulons exprimer notre désaccord et proposer des alternatives au projet."

PAR LE PRÉSIDENT:

475 Je vous remercie.

Alors je profite pour rappeler que je pense que des propos comme celui qu'on vient d'entendre, pour nous en tout cas, ça nous aide pas du tout dans la réflexion. Ils sont anti-productifs. Alors je vous invite fortement à y penser deux (2) fois avant de redire des propos qui ressembleraient à ceux-ci. Merci.

480 Je rappelle aussi, pour être logique et cohérent avec moi-même, que j'ai demandé qu'il n'y ait pas de manifestations dans la salle. Bien enfin!

485

DENIS POIRIER

PAR LE PRÉSIDENT:

490 Alors j'appelle monsieur Denis Poirier, s'il vous plaît.

PAR M. DENIS POIRIER:

495 Bonjour monsieur le Président, bonjour à tous.

Alors voici ma requête:

500 "Par la présente, je désire faire valoir ma position sur le tracé de du Vallon proposé et le rapport d'étude d'impact.

"Je tiens à vous informer que j'ai pris déjà connaissance du tracé proposé il y a un an déjà – maintenant plus d'un an – et que celui qui est diffusé avec le rapport est sensiblement le même mais en pire. En fait tout près de chez moi, là où le boulevard va passer, il y a un marais et un marécage alimentés par des sources d'eaux souterraines, probablement potables, qui ont été, l'été dernier, creusés par une grue pour les vidanger complètement de leur contenu.

505 "Ce travail est effectué bien avant le dépôt du rapport d'impact, soit l'été dernier. Outre le fait que cela vide de son contenu un marais qui a la fonction de filtrer l'eau et l'air, et qui

510 constitue également un habitat ainsi qu'un lieu de reproduction d'oiseaux et d'animaux, je dois dire que c'est un véritable travail de cochons.

515 "En effet, tout le contenu de celui-ci, dont le trop-plein s'écoulait jadis via une source d'eau, se vide maintenant en grande pompe directement n'importe où dans les champs. Cet automne, et jusqu'à la fin décembre, la crue de cette rivière sans lit est devenue très très forte, inondant les champs complètement. Je n'ose même pas imaginer ce que ça sera au printemps – lorsque j'ai écrit c'était le printemps - maintenant, je vois déjà les dégâts s'accumuler. Est-ce que vous appelleriez ça aucun dommage à l'environnement? Moi, j'appelle ça du vandalisme environnemental!

520 "Les marais filtrent l'eau et l'air, ils pourraient être contournés et même améliorés et mis à profit pour bonifier davantage l'écosystème et aider à dépolluer."

525 Je dois ajouter aussi que dans toute nouvelle construction maintenant, on doit installer des bassins de rétention d'eau de pluie et que plutôt que de drainer ce marécage et de creuser un nouveau bassin de rétention, ce serait peut-être plus logique de s'en servir et de le bonifier et d'éviter de détruire et de tuer tous les animaux qui y vivent.

530 "D'ailleurs ce marais se déverse dans une rivière qui, elle, se déverse dans la rivière Saint-Charles qui, elle, va être dépolluée à grands frais sous peu. Est-ce logique ça? Mais bien sûr, ça ne semble pas important pour le moment, on réparera plus tard, n'est-ce pas?

535 "Et le parc de l'Escarpement? Il y aurait des solutions pour l'épargner davantage, mais ces solutions ne sont pas favorisées de la part de la Ville. Vous qui êtes en poste afin de protéger l'environnement, est-ce que vous favoriseriez ou encourageriez ces actions? Il y aurait des solutions envisageables pour un environnement à qualité durable, mais les solutions plus lucratives sont préférées.

540 "Je suis contre le tracé actuel qui ne respecte pas l'environnement du tout et qui n'apporte rien de nouveau, en 2004, pour l'environnement aux projets routiers des années passées. De plus, les sorties et accès ne tiennent pas compte de la sécurité du transport en commun et d'accès est-ouest efficaces. Il y a plusieurs lacunes dans le plan actuel.

545 "Les gens du quartier concerné méritent mieux. Ce n'est pas que la haute-ville et le Vieux-Québec qui méritent des efforts pour l'harmonie, l'esthétisme et les considérations environnementales."

PAR LE PRÉSIDENT:

550 Merci monsieur.

COMITÉ DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE QUÉBEC

PAR LE PRÉSIDENT:

555

Alors madame Lise Boudreau, pour le Comité de protection de l'environnement de Québec.

PAR Mme LISE BOUDREAU:

560

Bonsoir monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

565

Bonsoir madame.

PAR Mme LISE BOUDREAU:

570

"Le tracé de la route retenu traverse la forêt de l'Escarpement et la rivière du Berger, mettant ainsi en danger la survie d'un milieu naturel riche, sis au cœur même de la ville de Québec.

575

"Le fractionnement de la forêt par la route constitue en soi un impact très important pour la faune de l'Escarpement, puisqu'il introduit une barrière dans les corridors de déplacement des animaux qui habitent ou transitent par la forêt. La continuité entre la forêt et les terres en friche avoisinantes sera interrompue par la route. Le morcellement de la forêt réduira la superficie des habitats, ce qui entraînera inévitablement la disparition de plusieurs espèces végétales et animales.

580

"Les travaux de déboisement liés aux infrastructures de la route causeront également une perte du couvert végétal et des habitats fauniques. La construction d'un pont enjambant la rivière du Berger provoquera également des perturbations d'habitats.

585

"Enfin, le prolongement de l'axe du Vallon favorisera la construction de commerces et d'habitations dans les secteurs adjacents à la forêt et à la rivière, créant ainsi de nouvelles pressions sur l'intégrité du milieu naturel.

590

"La forêt de l'Escarpement abrite une grande diversité de plantes et d'animaux et constitue, par le fait même, une grande richesse à l'intérieur d'un tissu urbain. D'accès relativement facile, puisque desservie par le transport en commun, la forêt de l'Escarpement est fréquentée par les citoyens des environs et des quatre (4) coins de la ville.

"Nous ne pouvons concevoir de sacrifier un tel espace si essentiel au bien-être des citoyens pour le prolongement d'une route dans une ville où le rapport infrastructures

595 autoroutières-nombre d'habitants est déjà parmi les plus élevés au monde. La solution au
problème de congestion automobile ne réside pas dans la construction de nouvelles routes
mais bien dans la mise en place de moyens alternatifs à l'automobile, soit des moyens de
transport collectif. C'est le virage qu'il faut prendre si nous voulons atteindre les objectifs du
Protocole de Kyoto et cesser de détruire notre environnement.

600 "La construction d'autoroutes et de boulevards urbains, en plus de détruire le paysage,
favorise l'étalement urbain, créant ainsi un besoin sans cesse grandissant de déplacements
automobiles entre la ville et la périphérie."

605 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

610 Merci madame.

RÉSIDENTS DU SECTEUR MESNIL (PHASE II)

615 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Pierre Laliberté, porte-parole des résidents du secteur Mesnil (phase II).

620 Bonsoir.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

625 Alors je représente un groupe de citoyens qui restent effectivement dans le Mesnil, mais
ce qui nous préoccupe, c'est surtout la question du climat sonore et puis je pense pas que c'est
seulement la phase II du Mesnil qui est préoccupée, je pense que ça représente tous les gens
qui demeurent le long de l'axe du Vallon.

630 On constate qu'il y a peu d'informations disponibles sur la question du bruit
qu'engendrera la construction, mais surtout la circulation automobile sur le boulevard urbain à
quatre (4) voies envisagé, surtout pour les options 1 et 2. Et lorsqu'on regarde de plus près,
bien, les options 1 et 2, ici on parle de quatre (4) voies, mais ça peut être aussi six (6) voies
avec le transport commun.

635 "Les mesures d'atténuation que nous décelons dans les études dont notamment le
maintien du couvert végétal dans le parc de l'Escarpement et des mesures de modération de la
circulation, telle une limite de vitesse de soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h) au sud de

Chauveau, nous semblent bien futiles compte tenu des volumes de circulation estimés dans les études.

640 "Nous sommes particulièrement intéressés par la question du climat sonore, la pollution par le bruit, parce que nous habitons tous le quartier de la phase II du Mesnil délimité à l'ouest par l'emprise de l'aqueduc, bordé à l'est par la rue Thérèse-Casgrain et au nord par le boulevard de la Morille, lequel quartier se situera très près du prolongement de du Vallon, et si on se fie sur l'option 1, c'est près de deux cents mètres (200 m).

645 "Nous pouvons d'ailleurs actuellement distinctement entendre la circulation automobile sur du Vallon qui pourtant se situe à plus grande distance de nos résidences.

650 "Nous sommes donc d'avis que devraient s'ajouter aux principaux enjeux du projet les répercussions sonores, pollution par le bruit que j'entends, qui seront engendrées par la circulation automobile et souhaitons qu'une étude sérieuse et des solutions tangibles et acceptables soient proposées à cet égard."

Voilà!

655

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur.

660

RÉSIDENTS DU SECTEUR CARRÉ CLUSEAU, DU SUPERBE ET DE BOULOGNE

PAR LE PRÉSIDENT:

665

J'invite maintenant monsieur Simon Lépine, pour les résidents du secteur carré Cluseau, du Superbe et de Boulogne.

PAR M. SIMON LÉPINE:

670

Alors bonsoir monsieur le Président, bonsoir tout le monde.

PAR LE PRÉSIDENT:

675

Bonsoir monsieur.

PAR M. SIMON LÉPINE:

680 Je représente les résidents du carré Cluseau, du Superbe et de Boulogne à laquelle une
pétition a été signée il y a environ un an, qui a été déposée au conseil de quartier de la Ville de
Québec et également au Conseil de ville.

685 Compte tenu que l'autoroute, le trottoir et la piste cyclable seront érigés à quinze mètres
(15 m) seulement des lignes de lots des propriétaires tournant le dos à l'autoroute;

Compte tenu qu'à l'intérieur de cette zone dite tampon sera érigée une butte visant
principalement à amoindrir le bruit causé par les véhicules circulant sur l'autoroute;

690 Compte tenu que de l'autre côté de l'autoroute, il y a un projet domiciliaire et des rues
de désignées, ce ne sont que des projets qui peuvent être modifiés contrairement à nous qui
sommes déjà installés à des endroits bien définis;

695 Le flot de circulation prévu sur cette artère quotidiennement serait l'équivalent de ce qui
circule actuellement sur le boulevard de l'Ornière donc relativement important;

La pente descendante des rues touchées fait en sorte que la butte instaurée dans la
zone tampon perd de son efficacité lorsque l'on regarde vers le sud;

700 Le bruit risque d'être un des facteurs les plus inconfortants pour les résidents déjà en
place, le vent est défavorable aux résidents de l'est, donc plus de bruit pour les résidents du
secteur;

705 Compte tenu que sur les documents déposés sur le site Internet du BAPE, on suggère
qu'un excédent de l'emprise non utilisé d'environ vingt mètres (20 m) soit rétrocédé du côté
ouest de l'autoroute alors que les propriétaires riverains sis du côté est voient l'autoroute
s'implanter à la limite de leurs terrains avec tous les désagréments que cela implique;

710 Sur le site du BAPE, des questions ont été posées par les organismes consultés à l'effet
de regarder la possibilité de déplacer cet axe routier vers l'ouest, document PR5, les
répondants ont répondu que cela est réalisable mais que cette question fera l'objet d'une
évaluation complète dans le cadre de la planification du quartier résidentiel, nous croyons qu'il
s'agit d'un problème environnemental concernant l'aspect visuel et sonore et non pas un
problème relié à la planification du quartier résidentiel;

715 "Nous demandons que la zone tampon prévue de quinze mètres (15 m) – à certains
endroits est même de dix mètres (10 m) – soit agrandie au maximum de l'excédent de l'emprise
non requis dans le but d'ajouter deux (2) rangées d'arbres imposants en plus de la butte
proposée afin d'amoindrir au maximum le bruit pour les résidents du secteur. De préférence,

720 les arbres en question devraient être bien entendu conçus pour atténuer le bruit au maximum,
exemple des conifères."

Merci beaucoup.

PAR LE PRÉSIDENT:

725 Merci à vous.

730 **CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT-CAPITALE NATIONALE**

PAR LE PRÉSIDENT:

735 J'appelle monsieur Alexandre Turgeon, pour le Conseil régional de l'environnement-
Capitale nationale.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

740 Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur.

745 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Je vais faire simplement lecture de notre requête:

750 "Monsieur le Ministre,

"Le Conseil régional de l'environnement de la région de la Capitale nationale, CRE-
Capitale nationale, vous demande, par la présente, de mandater le Bureau d'audiences
publiques pour tenir des audiences sur le projet de prolongement de l'axe du Vallon. Le CRE-
Capitale nationale a en effet adopté lors de son dernier conseil d'administration une résolution
755 en ce sens.

"Le CRE-Capitale nationale demande la tenue de ces audiences parce qu'il juge que le
projet, en plus d'occasionner d'importants impacts environnementaux, ne répond pas aux
problèmes de transport qu'il prétend vouloir solutionner. Parmi ces impacts, notons la
760 destruction partielle et la segmentation du plus important boisé urbain de Québec; des
modifications sur le régime hydrique de la rivière du Berger, tributaire de la rivière Saint-

Charles; la destruction d'habitats fauniques et l'accroissement de l'étalement urbain dans l'axe du prolongement.

765 "C'est ce dernier élément qui nous préoccupe particulièrement. Loin de nier cet étalement, la Ville de Québec avoue candidement qu'elle souhaite favoriser le développement de ce secteur par le prolongement de l'autoroute du Vallon. Les quelques soixante (60) pôles de quartier répartis dans les huit (8) arrondissements et les axes structurants de transport en commun, qui sont les priorités de développement de la nouvelle ville, peuvent pourtant accueillir 770 plus de vingt mille (20 000) nouveaux logements et plusieurs milliers de pieds carrés d'espace commercial ou de bureau.

"Il s'agit également d'un très mauvais projet de transport, même du point de vue strictement automobile. La prolongation de l'autoroute du Vallon ne va pas rendre plus fluide le 775 réseau autoroutier de la Capitale. Bien au contraire, elle va accroître le nombre d'automobiles sur la partie déjà existante de l'axe du Vallon et sur l'autoroute de la Capitale. Cette augmentation s'aggravera évidemment au fur et à mesure que se réaliseront les nouveaux développements résidentiels que permettra la prolongation.

780 "Plus d'un millier de résidents d'un seul des secteurs touchés ont déjà manifesté leur opposition au projet. Nous croyons qu'il est important d'entendre ces gens, tout comme ceux qui vivent des problèmes avec la circulation de transit. C'est d'ailleurs sur ce dernier élément que nous souhaitons voir la Commission du BAPE se pencher pour recommander des alternatives à même celles qui lui auront été suggérées, parce que ces alternatives existent et 785 qu'un compromis est possible pour permettre de solutionner les problèmes de circulation de transit, sans occasionner les impacts négatifs que nous avons décrits plus tôt. Il serait d'ailleurs intéressant d'évaluer avec les requérantes et les promoteurs si un mandat de médiation ne serait pas envisageable.

790 "Le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon est celui d'une autre époque. Il va totalement à l'encontre des "Orientations gouvernementales en matière d'aménagement". C'est également un pas dans la mauvaise direction pour réduire notre consommation énergétique. La congestion générée par ce projet viendra évidemment accroître le nombre et la gravité des épisodes de smog à Québec. Elle contribuera du même coup à accroître nos émissions de gaz 795 à effet de serre.

"Nous souhaitons donc qu'un mandat confié au BAPE l'automne prochain permette une fois pour toutes de démontrer que ce projet est mauvais et inutile tant pour la collectivité que pour les résidents des secteurs avoisinants.

800 "Parce que le maire de la ville de Québec s'est engagé à ne pas aller de l'avant si le BAPE refusait le projet, nous sommes confiants que cette idée sera abandonnée et que nous pourrons ainsi consacrer nos énergies plus positivement dans des projets de sensibilisation ou de démonstration."

805 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

810 Monsieur Turgeon, merci.

CONSEIL DE LA NATION HURONNE-WENDAT

815 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Louis Lesage, pour le Conseil de la Nation huronne-wendat.

PAR M. LOUIS LESAGE:

820

Monsieur le Président, les coprésidentes, les analystes, membres de la Commission, mesdames, messieurs, bonsoir.

825

Je vais vous lire l'ensemble de la demande qui avait été faite à l'époque, le 10 mars 2003, lorsqu'on a adressé cette demande au ministre de l'Environnement. Alors j'y vais tout de suite, là, j'évite les parties où on s'adressait directement au ministre.

830

"Alors le projet permettra entre autres d'accroître l'efficacité du réseau routier régional et local, de consolider le réseau existant et la trame urbaine et de favoriser le développement du secteur Lebourgneuf. Les préoccupations de la Nation huronne-wendat se rapportent spécifiquement à ce dernier aspect du projet.

835

"Pour la communauté de Wendake, cette proposition de prolongement a toujours représenté un axe de développement majeur pour ses membres et ses commerces. La communauté, principalement dans le vieux Wendake, n'a jamais pu compter sur un axe routier efficace et de qualité pour asseoir son développement économique. Au contraire, depuis les années soixante-dix, l'affluence commerciale et le développement du boulevard Bastien, autrefois considéré comme le noyau économique de Wendake, a subi une diminution significativement importante. D'ailleurs, le prolongement du boulevard Bastien, soit la rue Racine à Loretteville, a lui aussi subi sensiblement la même diminution au profit des centres commerciaux situés plus en aval de Saint-Jacques et de l'Ormière.

840

845

"Ces problèmes de centralisation des commerces et des services à grande surface près des grands axes routiers, au détriment des petites municipalités, ne sont pas uniques à Wendake et Loretteville, ils sont rencontrés dans l'ensemble des anciennes villes de la région de Québec.

850 "Cependant, le projet de prolongement tel que proposé dans l'étude d'impact supporte
aussi un développement résidentiel important d'environ quatre mille huit cents (4800)
logements. Au même titre que les résidents du secteur les Méandres, la communauté de
Wendake a toujours accepté le prolongement d'un axe routier qui visait essentiellement à
desservir adéquatement les citoyens des quartiers centre-nord de la ville de Québec, de
manière à leur permettre d'accéder rapidement, efficacement et sécuritairement au centre de la
ville, de manière à favoriser le développement local.

855 "L'engagement de développer le secteur Lebourgneuf en secteur résidentiel n'a jamais
été une condition au prolongement. De toute évidence, le développement résidentiel de ce
secteur entraînerait les mêmes problèmes de congestion à moyen terme. En effet, puisque l'on
compte en moyenne un virgule cinq (1, 5) voiture par habitation dans la région, il est donc
860 logique de prédire que le futur prolongement sera à nouveau congestionné par les milliers de
nouvelles voitures des quatre mille huit cents (4800) logements et des résidents avoisinants.

865 "Aussi, le Conseil de la Nation huronne-wendat est particulièrement soucieux de son
environnement et porte une attention particulière sur tout développement qui pourrait justement
avoir des répercussions négatives sur la faune, la flore et les écosystèmes de son territoire. Le
parc de l'Escarpement est le principal espace vert de la zone visée par l'étude. C'est dans ce
parc que l'on retrouve les forêts les plus âgées, les moins perturbées et les plus diversifiées de
la zone d'étude. On y retrouve notamment des frênes, des noyers, des ormes, soit trois (3)
espèces indigènes particulièrement rares dans la région de Québec et traditionnellement
870 utilisées par les Hurons-Wendat.

875 "Selon l'étude d'impact du groupe HBA experts-conseils, ces forêts ne seraient pas
touchées par le projet. Dans cette même étude, aucune plante rare ou menacée ne serait
présente dans la zone d'étude. Pourtant, des inventaires de botanistes experts auraient
cependant répertorié certaines espèces rares ou menacées en 96.

"Pour toutes ces raisons, nous pensons qu'une audience publique serait de mise."

Voilà!

880 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci, monsieur Lesage.

885 _____
VIVRE EN VILLE

PAR LE PRÉSIDENT:

890 J'appelle monsieur Pascal Laliberté, au nom de Vivre en ville.

PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:

Bonsoir.

895 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir monsieur.

PAR M. JÉRÔME VAILLANCOURT:

900

Donc je vais abrégé un petit peu la demande d'audience.

905

"Donc selon Vivre en ville, le Regroupement québécois pour le développement urbain, rural et villageois viable, l'étude d'évaluation d'impact environnemental concernant ce prolongement ne tient pas compte de plusieurs éléments que le BAPE doit étudier plus en profondeur, notamment..."

Et là je vais défilé quelques petites questions.

910

"Quels seront les impacts de la nouvelle infrastructure routière sur l'augmentation du développement résidentiel de basse densité, non seulement dans le secteur près de la future autoroute, mais aussi dans les secteurs périphériques comme Saint-Émile, Loretteville, Wendake, Neufchâtel?"

915

"Quels seront les impacts économiques de ce nouvel axe et des interventions qui s'y grefferont selon les plans présentés par la Ville de Québec en termes d'entretien du réseau, de dépenses d'infrastructures et de services municipaux?"

920

"Quels seront les impacts environnementaux et sur l'écosystème traversé par ce projet à court, à moyen et à long termes?"

"Quels seront les impacts sociaux sur la santé humaine de ce projet quant au bruit et aux émissions polluantes?"

925

"Quels seront les impacts associés à l'augmentation du trafic automobile et de la construction d'un nouvel axe routier à grande capacité, notamment dans les secteurs adjacents, dans les secteurs périphériques et aussi à l'échelle de l'agglomération de Québec?"

930

"Quels seront les impacts économiques, environnementaux, sociaux sur la santé humaine et de l'écosystème évidemment traversé par ce projet à court, à moyen et à long termes, de l'augmentation du trafic automobile et de la construction du nouvel axe routier, notamment dans les secteurs adjacents encore une fois, dans les secteurs périphériques à celui-ci et dans l'agglomération de Québec?"

935 "Aussi, des solutions de remplacement au projet, autres que des tracés alternatifs, notamment par l'amélioration de la desserte en transport en commun et des mesures d'atténuation de la circulation, ce qu'on appelle du "traffic calming" dans le secteur étudié dans le cadre de l'étude d'impact environnemental, ont-elles été analysées?

940 "Nous restons inquiets face à la mise en œuvre de ce projet qui, selon nous, constitue un pas de plus vers l'étalement urbain et tous ses effets perniciose sur l'environnement, sur la santé des gens et de l'écosystème et sur l'économie régionale.

945 "Dans un contexte de décroissance démographique à moyen terme, nous ne croyons pas que le développement de ce secteur et le prolongement de l'autoroute du Vallon soient justifiés."

C'est pour cela qu'on a demandé des audiences. Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

950

Merci à vous.

955

ACCÈS TRANSPORTS VIABLES

PAR LE PRÉSIDENT:

960

Monsieur Christian Savard pour Accès transports viables.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Bonsoir à tous.

965

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur Savard.

970

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

975

"Selon Accès transports viables, le regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs du Québec métropolitain, le prolongement de l'autoroute du Vallon risque de renforcer encore davantage la place de l'automobile dans la région de Québec et ce, au détriment du transport en commun. Plusieurs aspects de ce projet et de cette étude nous préoccupent.

980 "L'enquête origine-destination de 2001 démontre clairement que les déplacements dans les secteurs limitrophes du projet se font massivement en automobile. La part de la marche, du vélo et du transport en commun est marginale. Le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon, en augmentant substantiellement la capacité du réseau routier dans le secteur, risque d'accentuer cette tendance au lieu d'améliorer la situation. À moyen terme, le prolongement de l'autoroute du Vallon, en favorisant l'utilisation de l'automobile, accroîtra la congestion routière dans le secteur, mais aussi dans l'ensemble de la ville.

985 "Le prolongement de l'autoroute du Vallon contribuera à favoriser l'étalement urbain, caractérisé par un développement résidentiel de basse densité, dans la périphérie nord de la ville. Il faut souligner que l'expérience démontre que ce type de quartier est très difficile à desservir en transport en commun et qu'il favorise très peu la marche. Les prévisions démographiques pour les prochaines années à Québec ne justifient pas l'ouverture de nouveaux secteurs de développement mais plutôt la consolidation des quartiers existants, notamment ceux se trouvant dans la zone d'influence du réseau structurant le transport en commun, le Métrobus.

990 "L'étude d'impact prétend que le réseau routier du secteur limitrophe au projet est actuellement surchargé aux heures de pointe. Dans cette optique, une augmentation du service de transport en commun aux heures de pointe pourrait probablement éviter cet investissement autoroutier. De plus, des mesures d'atténuation de la circulation pourraient régler une bonne part des problèmes actuels de circulation de transit dans les quartiers du secteur.

1000 "En définitive, le projet de prolongement de l'autoroute du Vallon ne correspond en rien au principe du développement durable auquel la Ville de Québec et le gouvernement du Québec disent souscrire dans l'ensemble de leurs documents d'orientation et de planification. Les impacts négatifs importants de ce projet sur l'environnement sont pour nous manifestes."

1005 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1010 Merci à vous.

CONSEIL DE BASSIN DE LA RIVIÈRE SAINT-CHARLES

1015 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Caroline Brodeur, pour le Conseil de bassin de la rivière Saint-Charles.

1020 **PAR Mme CAROLINE BRODEUR:**

Bonsoir.

1025 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir madame Brodeur.

PAR Mme CAROLINE BRODEUR:

1030 Alors je vais faire ça de façon très brève.

"Le Conseil de bassin de la rivière Saint-Charles, c'est un organisme qui est voué à la promotion et à la mise en œuvre de la gestion par bassin versant pour la rivière Saint-Charles.

1035 "À cet égard, le Conseil de bassin est notamment inquiet des impacts négatifs sur la ressource hydrique, sur les écosystèmes aquatiques et sur les milieux naturels qu'engendrerait la prolongation de l'autoroute du Vallon et le développement urbain adjacent. De même, le Conseil de bassin s'inquiète particulièrement des impacts qu'apportera la nouvelle infrastructure sur le drainage et sur le régime hydrique de la rivière du Berger qui est un tributaire de la rivière Saint-Charles."

1040 Nous souhaitons donc que la tenue d'audiences publiques du BAPE permette de jeter un regard neuf sur les enjeux en lien avec ce projet, d'éclairer les décideurs et la population, et nous espérons aussi qu'elle permettra d'identifier des pistes alternatives qui atténueraient ou
1045 élimineraient les impacts négatifs appréhendés.

Je vous remercie.

1050 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci à vous.

1055 **ASSOCIATION FORESTIÈRE QUÉBEC MÉTROPOLITAIN**

PAR LE PRÉSIDENT:

1060 Madame Julie Molard de l'Association forestière Québec métropolitain.

PAR Mme JULIE MOLARD:

Bonsoir monsieur le Président. Bonsoir messieurs et mesdames.

1065 "Monsieur le Ministre,

"L'Association forestière Québec métropolitain vous demande d'autoriser le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement à tenir des audience publiques dans le dossier du prolongement de l'axe du Vallon à Québec.

1070

"Selon nous, l'étude d'évaluation d'impact environnemental ne tient pas compte de plusieurs éléments. Le BAPE se doit d'étudier en profondeur les impacts économiques, environnementaux et sociaux qu'engendrera la construction de l'autoroute du Vallon à court, à moyen et à long termes.

1075

"La construction de l'autoroute du Vallon va amener une fragmentation des habitats et une perte majeure de biodiversité tant au niveau de la génétique que de la biologie. Il est essentiel de connaître et d'identifier ces impacts puisque la perte d'un écosystème forestier unique à Québec en résultera.

1080

"La population de la région de Québec utilise ce site pour la détente et les loisirs. Nous croyons qu'il est essentiel qu'elle puisse émettre ses commentaires au BAPE, c'est une question de droit.

1085

"L'AFQM fait la promotion de la conservation et la préservation des boisés en milieu urbain. Nous croyons que ce projet apportera la perte d'un écosystème forestier important et unique pour ce territoire. De plus, nous pensons que le projet d'autoroute ne réglera pas le problème de la circulation automobile mais renforcera assurément une autre problématique, celle de la pollution de l'air.

1090

"Pour ces raisons, nous souhaitons donc que des audiences publiques soient tenues."

Je vous remercie.

1095 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci à vous.

1100

REGROUPEMENT DES CITOYENS DU SECTEUR DES MÉANDRES

1105

PAR LE PRÉSIDENT:

Et enfin, un dernier requérant, monsieur Louis Tanguay, pour le Regroupement des citoyens du secteur des Méandres.

1110

PAR M. LOUIS TANGUAY:

Bonsoir monsieur le Président.

1115

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur.

1120

PAR M. LOUIS TANGUAY:

Membres de la Commission, mesdames et messieurs.

1125

"Le regroupement des citoyens des Méandres est un rassemblement volontaire de citoyens ayant à cœur la qualité de vie dans leur quartier. Notre regroupement de citoyens s'est engagé à contester l'option 2, une alternative considérée pour l'axe du Vallon. Cette alternative aurait sérieusement handicapé la circulation automobile dans notre quartier. Nous favorisons la finalisation de l'autoroute actuelle en boulevard urbain selon le tracé initialement prévu, comme le recommande l'étude d'impact.

1130

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, s'il vous plaît.

1135

PAR M. LOUIS TANGUAY:

"Nous avons fait signer une pétition qui regroupe à ce jour plus de douze cents (1200) noms. C'est donc dire que la majorité des citoyens du quartier les Méandres est contre le tracé alternatif et appuie la construction du boulevard urbain selon l'axe initial.

1140

Un projet domiciliaire de plus de trois cents (300) maisons est actuellement en chantier. L'augmentation de la circulation automobile dans le quartier sera intolérable si le prolongement du boulevard du Vallon n'est pas réalisé à très court terme. Cette pétition fut remise au député de Vanier pour dépôt à l'Assemblée nationale ainsi qu'au Conseil de ville de la Ville de Québec.

1145

"Nous sommes heureux de constater le sérieux de l'étude d'impact qui fut déposée dernièrement concernant ce projet. Nous attendons les audiences publiques pour faire valoir le

point de vue des citoyens habitant la zone d'étude – excusez-moi, je vais prendre un verre d'eau, parce que là, j'ai de la misère.

1150 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous en prie.

1155 **PAR M. LOUIS TANGUAY:**

"Ce boulevard va affecter notre environnement et ce, de façon positive. Le parc de l'Escarpement sera plus grand et le gain d'espace vert, tel que proposé par la Ville de Québec, compense largement la perte due à l'emprise du boulevard. De plus, le réseau routier deviendra capable de répondre à la pression croissante.

1160

"Ce projet est essentiel pour notre quartier et les quartiers environnants.

"Soyez assuré, monsieur le Ministre, que les citoyens de notre quartier suivent ce dossier avec intérêt et nous vous prions d'accepter l'expression de nos sentiments les meilleurs."

1165

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci monsieur Tanguay.

1170

Alors voici ce qui clôt la présentation des requêtes qui sont maintenant publiques.

1175

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR

PAR LE PRÉSIDENT:

Je cède la parole immédiatement au porte-parole du promoteur, monsieur des Rivières, pour qu'il puisse vous présenter les membres de son équipe et faire sa présentation du projet.

1180

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Monsieur le Président, merci. J'aimerais vous présenter, à ma droite, Luc Bergeron qui est le directeur territorial du ministère des Transports pour la région de Québec, ainsi que monsieur Yves Bédard qui est un biologiste à l'emploi du ministère des Transports.

1185

Alors au cours des prochaines minutes, je vais vous présenter le projet d'aménagement du boulevard du Vallon que les deux (2) promoteurs, le ministère des Transports et la Ville de

1190 Québec, ont élaboré. Notre présentation va se diviser en quatre (4) sections, d'abord la localisation du projet, sa justification, le projet en soi et finalement, les enjeux environnementaux et les mesures d'atténuation.

1195 Alors en termes de localisation, de façon générale, le projet, il est au cœur de la nouvelle ville. Alors on est, sur le plan géographique, là, à peu près au centre, on est juste au nord de l'autoroute de la Capitale et de l'autoroute du Vallon. Ce sont les secteurs essentiellement qu'on appelle Lebourgneuf et Neufchâtel est.

1200 Sur le plan de sa justification, il y a trois (3) éléments qui sont importants. D'abord, il faut voir le projet dans une perspective de développement urbain à l'échelle de la ville, deuxièmement, l'organisation spatiale du quartier et finalement, la problématique des déplacements.

1205 Alors en matière de déplacements ou de développement pardon, la Ville a réalisé au cours des derniers mois une réflexion, une réflexion pour identifier les lieux où on devrait prioriser le développement. On sait qu'au cours, d'ici l'année 2021, il y a un besoin pour environ trente mille (30 000) nouveaux logements. Donc nous nous sommes questionnés sur les endroits où il serait le plus opportun de construire ces logements-là.

1210 Et l'étude que la Ville a réalisée a porté sur sept (7) points: les périmètres d'urbanisation, le transport en commun, réseau d'aqueduc, réseau d'égout, réseau pluvial, les milieux naturels et également les équipements récréatifs.

1215 L'étude nous a permis d'identifier des secteurs en fonction de leurs contraintes. Donc les secteurs en rouge sont les secteurs qui présentent le plus de contraintes. Les secteurs en jaune sont des endroits où on retrouve des contraintes intermédiaires et finalement, les secteurs en vert, les secteurs où il y a un grand potentiel et généralement, peu de contraintes.

1220 Cette information-là a amené le Conseil municipal à adopter une résolution pour guider les nouveaux lotissements résidentiels. Et cette résolution-là a amené le Conseil à préciser que dans les secteurs en vert et en jaune sont les endroits où on devrait prioriser le développement et dans ces secteurs-là, il y a un potentiel pour vingt-cinq mille (25 000) unités de logement. Et dans le secteur Lebourgneuf, le secteur où le projet d'aménagement de boulevard est considéré, il y a un potentiel de cinq mille huit cents (5800) unités de logement, ce qui veut dire
1225 à peu près vingt-cinq pour cent (25 %) des besoins d'ici 2021.

Si on ne crée pas des conditions pour que le développement se fasse dans ces secteurs-là ici, il y a fort à parier que le développement se fasse à l'extérieur, dans des endroits qui auraient, sur le plan de l'étalement urbain et sur le plan des services, un impact plus grand.

1230 Maintenant, sur le plan de l'organisation spatiale, notre secteur à l'étude, dans le bas, on a l'autoroute Félix-Leclerc, l'autoroute Laurentienne, on a ici, à votre gauche, le boulevard de

1235 l'Ormière, l'avenue Chauveau, Pierre-Bertrand. Donc dans notre secteur ici, vous avez d'abord le parc de l'Escarpement, vous avez le parc Chauveau et le parc de la rivière du Berger et finalement, les secteurs où le Plan directeur d'aménagement de la Ville, mais également le plan spécifique au secteur Lebourgneuf prévoit du développement et ce, depuis à peu près vingt-cinq (25) ans. Donc c'est le secteur du Mesnil, secteur des Méandres, et la partie ouest du secteur Neufchâtel est.

1240 Actuellement, évidemment, avec le nombre de ménages qu'on connaît dans notre secteur d'étude, il y a neuf mille quatre cents (9400) ménages, on a des problèmes de circulation, des problèmes d'écoulement et des problèmes de congestion aux périodes de pointe sur le boulevard Saint-Joseph, sur le boulevard Lebourgneuf, Saint-Jacques et l'Ormière.

1245 On a également sur les rues résidentielles, pensons, là, Latreille, l'Espérance, Thérèse-Casgrain, des Brumes, la Broussaille et également secteur de Chauveau à l'ouest de l'Ormière, des problèmes de circulation de transit qui perturbent largement la qualité de vie et la sécurité des citoyens.

1250 Alors si, aux conditions actuelles, où on observe environ huit mille cent (8100) véhicules qui proviennent des quartiers le Méandre, le Mesnil et Neufchâtel est, on ajoute quatre mille (4000) véhicules qui seraient les véhicules qui découlent du développement de ces secteurs-là, on voit tout de suite qu'on a affaire, on risque d'avoir un accroissement important des problèmes de circulation.

1255 Et le plan suivant illustre un peu ça. Vous avez les problèmes que nous avons aujourd'hui et on voit qu'on a une intensification des problèmes, un allongement aussi des zones où on a des problèmes. Alors c'est vrai pour Saint-Joseph, c'est vrai également pour Lebourgneuf, Méandres, Mesnil et également tout ce qui va toucher Chauveau et boulevard de l'Ormière.

1260 C'est donc pour ces raisons-là, des raisons de développement urbain, d'organisation spatiale, mais aussi de circulation, donc de qualité de vie, d'accessibilité, que le projet est présenté.

1265 Et ce projet-là, il y a quatre (4) options qui ont été analysées. La première consiste à améliorer le réseau actuel, donc est-ce qu'il y a pas des interventions qui peuvent être faites ponctuellement pour donner un peu plus de capacité au réseau. Deuxième option, qui était l'amélioration du réseau actuel mais aussi l'élargissement du boulevard Saint-Jacques à quatre (4) voies. Troisième option qui était l'aménagement d'un boulevard urbain, à partir si on veut, de Lebourgneuf se dirigeant vers le nord mais à l'ouest de la rivière. Et une quatrième option qui était l'aménagement également d'un boulevard urbain, mais cette fois-là à l'est de la rivière.

1275 L'option que le ministère des Transports et la Ville ont retenu, c'est l'aménagement d'un boulevard urbain à l'est de la rivière. Pourquoi? Parce qu'il présente de meilleures

fonctionnalités sur le plan transport, il offre de meilleures intégrations sur le plan urbain, et les impacts peuvent faire l'objet de mesures d'atténuation ou de compensation qui sont efficaces.

1280 Alors le boulevard en soi de Lebourgneuf à aller au boulevard Bastien, on parle d'une longueur de route d'à peu près quatre point sept kilomètres (4,7 km). On a un premier tronçon entre Lebourgneuf et Chauveau qui, lui, mesure environ deux point trois kilomètres (2,3 km), tronçon où nous aurons trois (3) intersections donc avec le boulevard de la Morille, avec le secteur des Méandres et avec un secteur à développer à l'est de la route.

1285 Le concept d'aménagement, c'est un concept d'aménagement quand on part du côté ouest, un trottoir, une banquette où il y a de la plantation, deux (2) voies de circulation en direction sud, une bande centrale où il y a également de la plantation, deux (2) voies de circulation en direction nord, une banquette de plantation, trottoir et piste cyclable, piste cyclable qui permet de relier la piste du boulevard Lebourgneuf à la bande cyclable de l'avenue
1290 Chauveau et de là, jusqu'au corridor des Cheminots.

Il y a également dans l'emprise une provision pour l'aménagement de voies réservées pour autobus, de part et d'autre de la route.

1295 Et je pense que l'exemple qu'il faut avoir à l'esprit, c'est le boulevard Lebourgneuf. Ce qui est proposé pour le boulevard du Vallon, ce n'est pas une autoroute, ce sont essentiellement les mêmes caractéristiques d'aménagement que le boulevard Lebourgneuf, tel qu'on le connaît. Alors vous avez, vous vous rappelez, le trottoir, la banquette de plantation, deux (2) voies de circulation, une bande centrale plantée, deux (2) voies de circulation, une
1300 banquette, trottoir et piste cyclable. Donc c'est la même approche, en termes d'aménagement, que vous retrouvez sur Lebourgneuf, qu'on implante sur le Vallon.

Maintenant l'autre tronçon, qui est le tronçon entre Chauveau et Bastien, alors on parle à ce moment-là d'une route, d'un tronçon qui a une longueur approximative de deux point trois
1305 kilomètres (2,3 km). Encore une fois, on retrouve quatre (4) intersections avec feux de circulation.

Et les caractéristiques d'aménagement ressemblent un petit peu à celles du tronçon sud. On a de la plantation, par contre elle est en fond de trottoir plutôt qu'en bordure. On a un
1310 trottoir, deux (2) voies de circulation en direction sud, de la plantation au centre, deux (2) voies de circulation en direction nord, trottoir et piste cyclable. Vous noterez également, sur le côté est, la présence d'une butte antibruit qui a pour objectif de réduire le bruit pour les résidences qui sont situées sur le côté est.

1315 Les enjeux environnementaux, on les a regroupés sous quatre (4) rubriques: le parc de l'Escarpement, la rivière du Berger, l'impact sonore et finalement, le transport en commun.

1320 Alors, dans un premier temps, on va regarder le secteur du parc de l'Escarpement qui est délimité ici, là, par le pointillé blanc qu'on retrouve. Alors vous avez le parc de l'Escarpement et vous avez également, ici en vert, les espaces récréatifs de la rivière du Berger.

1325 Alors on va centrer nos préoccupations sur la traversée du parc de l'Escarpement et on voit que l'aménagement du boulevard du Vallon crée une rupture entre les deux (2) sections du parc. Évidemment, la création de cette rupture-là a des impacts sur la flore, la faune, également sur les perspectives visuelles et pour les usagers, autant les usagers qui fréquentent le parc mais aussi, éventuellement, les usagers qui circulent.

1330 Alors dans ce contexte-là, regardons la problématique des boisés, et pour la problématique des boisés, on se fie à une analyse réalisée par le ministère des Ressources naturelles qui était, là, délimitée à l'ouest par les lignes que vous avez ici. Et cette étude-là nous dit que les secteurs qui viennent d'apparaître sont considérés comme étant des zones de forêt. Les deux (2) autres petits secteurs, en vert un petit peu plus pâle, sont les endroits où on trouve des peuplements écologiques d'intérêt, dont entre autres, les noyers cendrés qui sont ici. 1335 Et enfin, le reste du territoire, deux (2) petites catégories, de la friche herbacée et de la friche forestière.

1340 Donc on remarquera que la route ne croise pas de boisés faisant partie de la catégorie peuplements d'intérêt et également, on ne traverse pas à cet endroit-là une section de forêt. On est plus dans une section de friche forestière.

1345 Les solutions qui sont envisagées pour minimiser l'impact de la rupture, il y a d'abord ce qu'on a appelé le passage supérieur. Et là, il y a deux (2) images ou deux (2) vues qu'on va vous présenter, la première c'est une vue en direction ouest et une autre en direction nord, à partir du boulevard.

1350 Alors comme usager, si on est du côté est de la route, et on regarde vers l'ouest, il pourrait y avoir comme hypothèse une passerelle qui a cinq mètres (5 m) de large, environ soixante mètres (60 m) de long et qui permettrait, à ce moment-là, aux usagers de franchir la route et de maintenir la continuité dans le parc.

Même type de perspective, mais cependant vue de la route, donc on regarde vers le nord et on peut apercevoir la passerelle ou le passage supérieur qui permet de franchir la route.

1355 L'autre hypothèse, c'est un passage inférieur. Donc encore une fois, on aura une vue à partir du parc et une vue à partir du boulevard.

1360 Alors c'est la construction, si on veut, de deux (2) caissons, de deux (2) tunnels qui mesurent dix mètres (10 m) de large par quatre mètres (4 m) de haut. Et pour vous donner une idée de l'importance de ça, si vous retournez à votre droite, l'ouverture que vous avez, là,

l'espace créé finalement par le mur de briques, c'est quatre mètres (4 m) de haut par sept mètres (7 m) de large. Ça veut donc dire que le passage est encore plus large que l'espace que vous avez à votre droite.

1365 Maintenant la vue à partir du boulevard, en regardant vers le nord. Donc on passe finalement au-dessus des deux (2) caissons qui ont été aménagés et entre les deux (2) côtés de la route, il y a de l'espace où la lumière peut pénétrer.

1370 L'autre secteur, c'est la rivière du Berger. Alors la rivière du Berger, où la route va la croiser, alors évidemment, nous avons cherché à positionner la route à un endroit optimal, de façon à limiter l'impact que la traversée pourrait avoir à la fois sur la rivière et sur les boisés.

1375 Il y a des impacts, évidemment, sur le plan de la flore, de la faune, du visuel et également pour les usagers.

1380 Regardons maintenant la problématique des boisés associée à ça. Alors il y a, au centre, des boisés et ça, évidemment, c'est tiré de l'étude réalisée par le ministère des Ressources naturelles, et vous avez après ça, de part et d'autre, soit de la friche herbacée ou de la friche forestière. Donc encore une fois, il est important de noter que dans ce secteur-là, il n'y a pas de peuplements d'intérêt, il y a pas d'intérêt écologique, pardon.

1385 Maintenant les solutions qui sont envisagées. Alors une vue à vous présenter, alors si nous étions un usager qui marche le long de la rivière, donc c'est la construction d'un pont qui, au total, a une longueur de soixante mètres (60 m), qui permet l'aménagement de sentiers et, vous le remarquerez, aucun pilier ou même les culées du pont ne sont pas implantées dans le lit de la rivière, on est vraiment de part et d'autre, de façon à protéger ce secteur.

1390 Maintenant, les espaces récréatifs. Le projet permet de consacrer de nouveaux espaces aux fonctions récréatives. Donc les espaces qui sont en bleu sont des espaces qui, aujourd'hui, sont voués au développement, selon les plans de zonage et qui, dans le cadre du projet, deviendraient des espaces à caractère récréatif. Il y a quelques espaces qui font aujourd'hui partie de la zone récréative et dans lesquels il y a un empiètement, donc dans les faits, où la route croise la rivière du Berger et dans le secteur également du parc de l'Escarpement. Mais en bout de ligne, il y a environ un petit peu plus de huit hectares (8 ha) d'espace additionnel voué aux fonctions récréatives.

1400 Maintenant l'impact sonore. L'étude d'impact nous dit que c'est dans le secteur au nord de Chauveau à l'est où on est susceptible d'avoir un impact sonore. Dans ce contexte-là, ce que l'étude propose, c'est l'aménagement d'un écran antibruit sur le côté est et un exemple de ça, c'est une butte qui a environ deux point cinq mètres (2,5 m) de hauteur sur laquelle on retrouve des plantations de feuillus et de conifères.

1405 Par contre, notre réflexion, au cours des dernières semaines, nous a amenés à considérer une nouvelle option. Alors nous avons le tracé original entre le boulevard Bastien et le boulevard Chauveau avec un écran antibruit et ce que nous avons envisagé, c'est de déplacer la route vers l'ouest, d'environ cent mètres (100 m). Donc d'éloigner la route des résidences.

1410 On doit quand même maintenir, dans la partie nord, sur une distance d'environ quatre cents mètres (400 m), un écran antibruit. Et à ce moment-là, ça nous permet de construire - il y avait déjà, là, sur le côté ouest de la route, des bâtiments projetés de haute densité, on peut penser maintenant à avoir des bâtiments de haute densité sur le côté est de la route également, et d'avoir même un autre écran, une autre épaisseur de bâtiments à l'est des bâtiments projetés le long de la route.

1415 Évidemment, cette solution-là est intéressante sur le plan du bruit, elle est aussi intéressante sur le plan de l'intégration urbaine, parce que ça permet d'avoir une route où on retrouve des bâtiments de part et d'autre.

1420 Quatrième enjeu: le transport en commun.

PAR LE PRÉSIDENT:

1425 Monsieur des Rivières, juste pour que je puisse comprendre, votre projet maintenant, c'est quel tracé?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1430 Pardon, c'est quel?

PAR LE PRÉSIDENT:

Le projet maintenant, c'est lequel des tracés?

1435 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

C'est le dernier tracé, c'est le choix des promoteurs, c'est le tracé déplacé un petit peu de cent mètres (100 m) vers l'ouest.

1440 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je vous remercie.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1445

En matière de transport en commun, si on regarde le secteur à l'étude, donc le Mesnil, le Méandre et Neufchâtel, le transport en commun occupe une part modale d'environ cinq point cinq pour cent (5,5 %). Ce n'est pas très différent de ce qu'on retrouve dans les secteurs qui sont au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, en fait dans la majorité des secteurs de banlieue.

1450

Par contre, on peut penser qu'une utilisation accrue du transport en commun permettrait de réduire le nombre de déplacements en automobile. Cependant, c'est facile à dire, mais c'est pas nécessairement facile à faire. Il y a des conditions préalables au départ.

1455

La première, c'est que ce ne sont pas que des interventions dans le quartier Lebourgneuf qui peuvent amener des changements dans les habitudes. Il faut que ce soit des interventions sur l'ensemble du territoire de la ville. Et deuxièmement, il y a toute la problématique du financement de tous les projets de développement de transport en commun, c'est vrai pour Québec, mais c'est vrai aussi pour l'ensemble de la province.

1460

Malgré cela, le RTC a proposé, il y a à peu près un an, une nouvelle approche ou une nouvelle stratégie et qui repose finalement sur trois (3) composantes, la première étant la mise en place d'un réseau structurant, donc le renforcement du réseau de Métrobus actuel, mais aussi l'ajout de deux (2) nouveaux parcours Métrobus qui sont dans le secteur d'étude. Un premier du nord vers le sud, qui permettrait de relier l'ensemble du secteur vers Sainte-Foy, et un deuxième de l'est vers l'ouest, qui permettrait de relier le terminus des Saules au secteur Charlesbourg.

1465

1470

Il y a aussi des stratégies en matière de services plus modernes, de meilleure qualité et également, une adaptation aux nouvelles réalités des déplacements, donc avec un peu plus de flexibilité.

1475

Dans ce cadre-là, pour le secteur nord-ouest, le secteur qui nous préoccupe un peu plus, il y a, au moment où on se parle, un processus par lequel le Réseau de transport de la Capitale devrait, dans les prochaines semaines, confier à un consultant le mandat d'examiner l'implantation de voies réservées dans le corridor nord-sud, mais aussi dans le corridor est-ouest. Donc définir les tracés, définir les infrastructures, définir les mesures préférentielles, évaluer les impacts sur la circulation et, également, évaluer les coûts.

1480

Sans connaître les résultats de cette étude-là, le projet, tout au moins dans le tronçon entre le boulevard Lebourgneuf et l'avenue Chauveau, permet l'aménagement de voies réservées pour autobus, si l'étude concluait que ces voies-là sont nécessaires et que c'est vraiment dans l'axe du Vallon qu'elles doivent être aménagées.

1485 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur des Rivières, j'imagine que vous allez arriver bientôt à la conclusion?

1490 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

J'arrive à la conclusion!

1495 Alors en termes de conclusion, le boulevard Lebourgneuf, bien, c'est pas quelque chose de nouveau, c'est un lien routier planifié depuis 1970. Déjà en 1974, le concept d'organisation spatiale du quartier Lebourgneuf faisait référence à ce plan-là. Le schéma d'aménagement de la Communauté urbaine faisait également référence à l'aménagement du boulevard Lebourgneuf, du Vallon, pardon. Le Plan directeur de la ville de Québec, de même que le plan d'aménagement de zones spéciales, quartier Lebourgneuf, faisait également référence à l'aménagement du boulevard du Vallon et, finalement, le plan de transport de l'agglomération de la Capitale nationale faisait référence à l'aménagement du boulevard du Vallon. Donc ça fait longtemps que ce projet-là est planifié, et ça fait longtemps qu'on en discute.

1505 Le boulevard du Vallon, ses grands avantages, ça permet de consolider la trame urbaine dans la partie centrale de l'agglomération. Vous vous rappelez le petit topo que je vous ai fait sur le développement à l'échelle de la ville, bien, si on crée de bonnes conditions d'accessibilité, on va amener les gens à se localiser là plutôt que d'aller plus loin en banlieue et à ce moment-là, ça nous amène à contrôler de façon plus serrée l'étalement urbain.

1510 L'aménagement du boulevard du Vallon, ça permet d'offrir une desserte optimale aux quartiers Mesnil, Méandres, Neufchâtel est, mais aussi aux secteurs qui sont un peu plus au nord comme Wendake, comme Saint-Émile et Lac-Saint-Charles.

1515 Ça permet également de combler les déficiences du réseau artériel, parce qu'on a un réseau municipal de base qui est très déficient au nord de l'autoroute de la Capitale.

Ça permet également de répondre à la demande potentielle en transport en commun, parce qu'on a éventuellement nos voies réservées.

1520 Et finalement, ça permet d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des résidents donc pensons à un meilleur contrôle de la circulation sur les rues à caractère résidentiel.

Enfin, le boulevard du Vallon, il est possible de l'intégrer de façon optimale avec son environnement et de prévoir des mesures d'atténuation et de compensation qui sont efficaces.

1525 Monsieur le Président!

PAR LE PRÉSIDENT:

1530 Alors merci monsieur des Rivières. J'imagine que vous allez déposer ce document de présentation, s'il vous plaît.

Monsieur des Rivières, avant de faire la pause, pourriez-vous donner une toute petite indication sur la visite terrain de demain matin?

1535 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Avec plaisir.

1540 Alors comme monsieur le Président nous le disait tout à l'heure, à partir de huit heures (8 h) demain matin, les gens qui le souhaitent pourront se rendre avec les représentants du promoteur et les membres de la Commission sur les lieux du projet.

1545 Donc dans un premier temps, nous allons marcher jusqu'à la rivière du Berger, le secteur où on traverse et on va, par la suite, en suivant le tracé de la route qui a été piqueté, on va se rendre jusque dans le parc de l'Escarpement, donc examiner ce secteur-là, la problématique de la traversée, tout ce qui touche les boisés, la forêt.

1550 Et par la suite, on va monter à bord d'un autobus du Réseau de transport de la Capitale, pour se rendre sur l'avenue Chauveau pour voir comment la route va s'arrimer avec l'avenue Chauveau. On va reprendre l'autobus pour circuler sur le boulevard Saint-Jacques, se rendre à l'intersection du boulevard Bastien et du boulevard du Vallon, pour voir encore une fois comment la connexion va se faire à cet endroit-là, et on revient par la suite au Centre communautaire Lebourgneuf.

1555 C'est une activité qui devrait durer environ deux heures trente (2:30) à deux heures quarante-cinq (2:45).

1560 Et peut-être juste, mon collègue me rappelle, nous sommes au printemps, nous sommes dans un champ, je vous invite donc à avoir de bonnes bottes de caoutchouc, parce que c'est très boueux.

PAR LE PRÉSIDENT:

1565 Alors merci beaucoup. Donc demain, pour les personnes intéressées, c'est huit heures (8 h), et je vous invite à vous inscrire au registre spécial en arrière de la salle.

Nous faisons une pause de quinze (15) minutes, et nous revenons avec les questions.

1570

Merci.

1575

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
DÉPÔT DE DOCUMENTS**

1580

PAR LE PRÉSIDENT:

Mesdames, messieurs, s'il vous plaît!

1585

J'aimerais tout simplement apporter une petite précision sur l'information relative à la sortie publique demain. Le départ aura bel et bien lieu d'ici, du Centre communautaire à l'extérieur, à huit heures (8 h) le matin. Je pense que quelques-uns sont allés voir la conseillère en communication pour dire que c'était pas assez clair. Voilà ce qui est fait.

1590

Alors j'appellerais tout de suite monsieur Pierre Laliberté, et pendant que la personne approche à la table en avant, je demanderai au promoteur s'il a déposé des documents que la Commission avait demandés. En fait, il y a plusieurs documents que la Commission avait déjà demandés, plusieurs ont été déposés, d'autres pas encore. Donc je les passe en rafale.

1595

Le plan comprenant le nom de toutes les rues nommées dans l'étude d'impact?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1600

On me dit que ça a été déposé.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça a été déposé, merci.

1605

La documentation municipale sur le bruit?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1610

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Aussi.

1615

La Politique de l'environnement de la Ville de Québec?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1620

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Schéma d'aménagement 1985?

1625

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui.

1630

PAR LE PRÉSIDENT:

Orientations d'aménagement et de développement, Plan directeur Lebourgneuf?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1635

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1640

Orientations d'aménagement et de développement, Plan directeur Neufchâtel?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui.

1645

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous avez déposé ça aujourd'hui?

1650

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui, il y a trois (3) ou quatre (4) caisses de documents qui ont été déposés tout à l'heure.

1655

PAR LE PRÉSIDENT:

Le Plan directeur pour la protection et la mise en valeur de la forêt urbaine et des milieux naturels?

1660

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1665

Oui. Planification des nouveaux lotissements résidentiels?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1670

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1675

Plan stratégique de la Ville de Québec, Règlement sur le cadre de gestion de l'administration municipale?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1680

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

"Une ville sur mesure"?

1685

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

1690

Poulin, Thériault, experts-conseils en foresterie?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1695

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et Réseau de transport de la Capitale, le transport collectif?

1700

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je pense qu'ils ont pas encore été déposés, mais nous les avons pour dépôt, là, aujourd'hui ou demain.

1705

PAR LE PRÉSIDENT:

OK. Et finalement, le Réseau de transport de la Capitale, rapport annuel 2002?

1710 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Non plus.

PAR LE PRÉSIDENT:

1715

Vous allez le déposer incessamment.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1720

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors je vous remercie.

1725

**PÉRIODE DE QUESTIONS
PIERRE LALIBERTÉ**

1730

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Laliberté, à vous la parole.

1735

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

La question, c'est sur le climat sonore. Vous avez fait état de certaines choses pour l'axe nord du Vallon, l'option 1 étant celle que vous avez gardée.

1740

Ce que j'aimerais savoir, qu'est-ce qui va être fait pour le climat sonore entre le boulevard Lebourgneuf et le boulevard la Morille, compte tenu qu'il va y avoir un développement résidentiel à l'est de cette portion qui devrait être, selon les dessins, à moins de vingt-cinq mètres (25 m), si je me fie sur les dernières maisons.

1745

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors je vous remercie de me poser la question.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

1750

Ça me fait plaisir!

PAR LE PRÉSIDENT:

1755

Et que je vais transférer tout de suite au promoteur, monsieur des Rivières

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

1760

Je vais inviter monsieur Gagné du ministère des Transports, qui est notre spécialiste en bruit, à répondre à la question.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1765

Bonjour. Marcel Gagné du ministère des Transports, responsable de la problématique sonore, pour le dossier en question.

1770

Avant d'aller directement au niveau du secteur, le nouveau développement que vous parlez, dans un sens, j'aimerais quand même, au profit de tout le monde, refaire une présentation de la méthodologie utilisée par le ministère des Transports pour évaluer justement la problématique sonore dans un projet routier.

1775

Autant pour le projet de du Vallon que pour les autres, cette analyse-là, c'est basé sur la Politique sur le bruit routier adoptée par le ministère des Transports en 98. Deux (2) approches à l'intérieur de ça étaient préconisées, soit une corrective, pour corriger les problèmes existants et une de planification intégrée, pour prévenir justement les impacts négatifs.

1780

Dans le cas de du Vallon, effectivement, ce qu'on avait à faire, c'est de comparer le niveau sonore prévisible du projet par rapport au niveau actuel. Et pour ça, on a utilisé des programmes informatiques qui nous permettent de modéliser, si on peut dire, les niveaux sonores actuels et futurs...

PAR LE PRÉSIDENT:

1785

Quel est le niveau actuel, s'il vous plaît?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1790

Justement, niveau actuel aujourd'hui, en 2002, et le projet futur.

Bien entendu, dans le corridor actuel, il y a absolument rien. OK, on est dans un champ, et le niveau sonore, vous le savez, de toute façon, est d'environ en bas de cinquante

1795 décibels (50 dB) en tant que tel. Et le projet lui-même, ce qui amène en fin de compte, dans la partie qui est en bas, la partie la plus au sud, effectivement, il y aura des zones de perturbation sonore de soixante-cinq (65) dB(A) par la ligne rouge en tant que telle; soixante (60 dB) et cinquante-cinq (55 dB), celle qui est la ligne verte.

1800 Le développement actuel se trouve présentement à deux cent cinquante mètres (250 m) de la ligne de centre présentement, OK. Et selon les évaluations faites par la modélisation en tant que telle, on serait au niveau de cinquante-deux (52) dB(A) à la limite, si on peut dire, ici, du secteur.

PAR LE PRÉSIDENT:

1805 Donc le soixante-cinq (65 dB) auquel vous faites référence se situe où?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1810 Le soixante-cinq (65 dB), c'est celui qui est le plus près de la route en tant que telle, c'est la zone de perturbation la plus forte.

PAR LE PRÉSIDENT:

OK.

1815 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

Plus on s'éloigne...

PAR LE PRÉSIDENT:

1820 Et les premières résidences, les plus proches du boulevard auraient?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1825 Actuellement, elles sont situées à deux cent cinquante mètres (250 m).

PAR LE PRÉSIDENT:

Et donc elles auraient quelle intensité de bruit?

1830 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

Elles auraient présentement, ce qui est évalué pour une moyenne de vingt-quatre (24) heures, cinquante-deux (52) dB(A) à peu près.

1835 La norme, au niveau du ministère, c'est-à-dire que notre zone, si on peut dire, de niveau acceptable, c'est cinquante-cinq (55 dB) et moins. Donc si on regarde le développement actuel, il se trouve à l'extérieur du cinquante-cinq (55 dB), donc dans une zone très acceptable au niveau sonore.

1840 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous n'avez pas une norme pour la nuit, le jour?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1845 Non. Présentement, nos évaluations sont faites vraiment au niveau d'un vingt-quatre (24) heures et non pas de jour et de nuit, en tant que tel. Mais on a fait quand même un estimé rapide de ce que ça pourrait être si jamais on voulait l'avoir...

1850 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est quoi?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1855 ...et dans un sens, si on prenait la nuit, partant de vingt-deux heures (22 h) jusqu'à sept heures (7 h), jusqu'à six heures (6 h), donc une zone de huit (8) heures, on a estimé à peu près que le volume de circulation pourrait être de l'équivalent à peu près de dix (10 %) à quinze pour cent (15 %) de ce qui existe présentement, donc environ, on va dire de quatre mille (4000) véhicules-jour. Si on a quarante-quatre mille (44 000) dans ce secteur-là, il y aurait à peu près quatre mille (4000) véhicules-jour.

1865 En faisant cette extrapolation-là, on peut dire que le niveau de cinquante-deux (52 dB) qu'on parlait ici pourrait baisser d'environ sept (7) à huit (8) dB(A). Donc bien en deçà du niveau du cinquante (50) dB(A) aussi qui était déjà retenu.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous avez fait l'estimation?

1870

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1875 Bien, c'est un calcul rapide, là. Parce qu'on n'a pas de répartition horaire du quarante-deux mille (42 000) véhicules-jour qui étaient prévus au niveau de cette section-là du boulevard du Vallon.

PAR LE PRÉSIDENT:

Pourriez-vous déposer votre calcul rapide à la Commission.

1880

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Je l'ai pas ici, là, présentement.

1885

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, non, mais vous pouvez le déposer demain.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1890

OK.

PAR LE PRÉSIDENT:

1895

D'accord, s'il vous plaît.

Maintenant, avant de passer à une autre question, j'aimerais demander l'avis du représentant du ministère de la Santé et des Services sociaux. Est-ce qu'une intensité de bruit, d'abord de cinquante (50) dB(A), vingt-quatre (24) heures, c'est quelque chose d'acceptable ou est-ce qu'il faudrait davantage aller vers une valeur limite nuit et valeur limite jour.

1900

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

Écoutez, en l'absence de notre expert en bruit, on peut déjà dire ce soir qu'au niveau de l'Organisation mondiale de la santé, l'OMS propose de limiter le bruit à l'intérieur d'une résidence à moins de quarante-cinq (45) dB(A) pour permettre la communication. et elle stipule également que la préservation du sommeil la nuit exige une limitation du bruit à moins de trente-cinq (35) dB(A) dans la chambre à coucher et à moins de quarante-cinq (45) dB(A) à l'extérieur.

1905

1910

Finalement, pour éviter la nuisance, un bruit extérieur de moins de cinquante-cinq (55) dB(A) est suggéré.

Pour ce qui serait de questions plus techniques, je suggérerais que Denis Gauvin, à la Direction de la santé publique de Québec, puisse répondre par écrit à la Commission.

1915

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

1920 Maintenant, monsieur des Rivières, la valeur de quarante-cinq (45) dB(A) à laquelle, ou à peu près, de quarante-cinq (45) dB(A) à laquelle vous référiez tout à l'heure, est-ce que c'est la valeur obtenue à l'intérieur des résidences ou à l'extérieur des résidences?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1925 C'est à l'extérieur des résidences.

PAR LE PRÉSIDENT:

1930 Et une valeur de quarante-cinq (45 dB) à l'extérieur des résidences pourrait se répercuter par quelle valeur à l'intérieur des résidences?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1935 De la façon que je l'ai lu aussi au niveau du document de l'OMS, ce qu'on n'a pas mentionné tantôt, en fin de compte, là, le différentiel entre l'intérieur et l'extérieur, pendant la nuit, si on peut dire, pourrait être de quinze décibels (15 dB) en tant que tel.

1940 Donc la valeur de trente-cinq (35 dB) qui était suggérée à l'intérieur pourrait à ce moment-là, on pourrait viser à cinquante (50) dB(A), au niveau de la nuit pour l'extérieur. Je sais pas si...

PAR LE PRÉSIDENT:

1945 Oui, je vous suis. Maintenant, ça c'est indifféremment de la saison?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1950 Actuellement, on prend les mesures plus en été parce qu'en hiver, de toute façon, avec la neige, c'est plus absorbant aussi. Donc les conditions les pires, c'est en été.

PAR LE PRÉSIDENT:

1955 Et selon vous, il pourrait y avoir en été une différence de quinze (15) dB(A) entre l'extérieur et l'intérieur.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

1960 C'est ce qu'ils disent au niveau de la documentation, oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que le représentant du ministère de la Santé et des Services sociaux trouve que cette valeur est celle qu'on retrouve couramment dans la littérature scientifique?

1965

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

Il faudrait vérifier avec notre expert à ce niveau-là.

1970

L'autre point que je peux amener, c'est dans des références canadiennes, la Société canadienne d'hypothèque et de logement estime qu'un niveau de bruit de moins de quarante-cinq (45) dB(A) est acceptable pour la construction résidentielle et que le niveau de quarante-cinq (45 dB) à cinquante-cinq (55) dB(A) sont normalement acceptables, en supposant la conformité aux normes de construction, et de cinquante-cinq (55 dB) à soixante-quinze (75) dB(A), les conditions sonores sont habituellement jugées inacceptables et impliquent des mesures d'insonorisation supplémentaires.

1975

Pour le reste, on pourra vous donner les réponses par écrit.

1980

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors donc, en résumé, monsieur, qu'est-ce que vous répondez à sa préoccupation, après avoir travaillé avec toutes ces données? Est-ce que monsieur a raison d'être inquiet?

1985

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Oui, OK, c'est sûr qu'on peut être inquiet parce que c'est une nouvelle route qui vient s'implanter justement dans un secteur où est-ce que c'est un champ présentement puis il y a absolument rien, donc on est en dessous du cinquante (50) dB(A). Dans le jour, vous l'entendez pas plus non plus, c'est au niveau de cinquante (50 dB) aussi. En bas de cinquante (50 dB) encore une fois.

1990

Et le fait d'apporter la route en tant que telle, ou l'amener, nos prévisions, ce qu'on a fait, on a pris des prévisions non pas aujourd'hui, en plus, là, la comparaison ou les valeurs de comparaison entre aujourd'hui et demain, on a pris des données de 2021. Donc les DJME ou bien non le volume de circulation utilisé, c'est pas celui de 2006, 2021. Donc on a une marge de manœuvre très élevée de côté-là.

1995

Et en prenant ces valeurs de volume de circulation, avec aussi les projections de volume de camions, de véhicules lourds à l'intérieur de ça, nous on s'attend qu'à la limite des terrains ici, on n'aura pas le cinquante-cinq (55 dB) qui est le minimum acceptable, on aura moins que ça encore, c'est cinquante-deux (52 dB). Et dans la partie, pendant la nuit c'est-à-dire, ça sera encore plus bas que ça, donc pas loin de ce qui existe présentement.

2000

2005 C'est sûr qu'il y aurait un bruit de fond parce que la route en tant que telle, on peut pas l'enlever. OK, elle va être là, mais ça va être considéré dans un bruit de fond, à ce moment-là.

Je sais pas si ça répond à votre question.

2010 Et il y a pas de mesures non plus d'atténuation sonore présentement parce que selon les critères qu'on a utilisés, ceux qui sont en vigueur au ministère des Transports, il y a pas d'impact. Donc à ce moment-là, il y a pas de mesures à préconiser.

PAR LE PRÉSIDENT:

2015 Permettez-moi d'ajouter une question. Au nord de Chauveau...

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

2020 Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2025 ... quelles sont les valeurs limites ou les normes municipales qui s'appliquent. Parce que, si je comprends bien, la partie autoroutière répond aux normes de bruit du MTQ, alors que la partie au nord ne relevant pas du MTQ devrait relever de la Ville, et donc il faudrait référer à la norme, s'il en existe, à la Ville de Québec.

Quelle serait cette norme si elle existe?

2030 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

2035 À la Ville de Québec, il n'y a pas de norme en matière de bruit, en bordure des routes. Généralement, toutes nos routes, on a des bâtiments en bordure, il y a des gens qui y demeurent, prenons la Grande-Allée, prenons le boulevard René-Lévesque, prenons même dans le boulevard Lebourgneuf. Donc on n'a pas de norme pour le bruit en milieu urbain.

PAR LE PRÉSIDENT:

2040 Aucune norme?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Aucune norme comme telle.

2045 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous avez un critère, une valeur limite proposée?

2050 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je vais, il y a un peu, comme mon collègue le disait tout à l'heure, au niveau, là, il y a une norme maximale de bruit qu'on est prêt à accepter, puis ça, je vais inviter mon collègue René Pronovost à vous donner de l'information là-dessus.

2055 Ou est-ce que tu as de l'information ou on peut demain? On vous fournira l'information demain.

PAR LE PRÉSIDENT:

2060 Alors demain, si vous n'êtes pas ici, monsieur, vous pourriez trouver l'information sur les transcriptions qui seront disponibles notamment sur le site Internet.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

2065 J'ai une deuxième question. Écoutez, c'est toujours au niveau du climat sonore, les explications qui m'ont été données, on mentionne moins de cinquante décibels (50 dB), d'accord, présentement, actuellement. On ne statue pas si c'est de trente-cinq (35 dB), de trente-deux (32 dB), présentement ce que j'entends.

2070 Et puis pour la moyenne des Québécois qui passent à partir du printemps jusqu'à l'automne du temps dans leur cour arrière, si ce n'est que pour moi qui faisais du ski de fond ou de la raquette et puis de la marche à pied dans ce beau parc, je ne suis pas capable de me retrouver dans toutes les explications scientifiques que les messieurs nous ont données.

2075 Et puis je demanderais, est-ce que vous pourriez peut-être me donner un exemple de ce qu'est un bruit de cinquante-deux décibels (52 dB), de la façon que vous m'avez détaillé les choses?

PAR LE PRÉSIDENT:

2080 Je vais passer la question à monsieur Guerrier.

2085 Est-ce que, mettons, le bruit d'un réfrigérateur génère quelle intensité de bruit. Je sais pas si vous avez des modèles comparatifs comme ceci qui pourraient donner une appréciation de ce que pourrait être cinquante (50) dB(A)?

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

2090 Bon, ce qu'on pourrait d'abord préciser, c'est que dans le cas d'une autre audience publique dans le cadre du projet Alcan, on a déjà, Denis Gauvin a déjà présenté ce dont vous demandez, donc on a des écrits là-dessus. Je suis pas sûr que ça serait très simple de tout présenter ça ce soir.

2095 Ce qu'on peut dire, d'une part, c'est que, je pense qu'on n'apprend rien à personne, c'est qu'au niveau du trafic routier, les bruits varient entre cinquante (50 dB) et quatre-vingt-dix décibels (90 dB).

2100 Ce qui nous intéresse surtout, nous, en Santé publique, peut-être pour le bénéfice de toute la salle, c'est de rappeler que dans le domaine du bruit, c'est le ministère de l'Environnement qui administre la Loi sur la qualité de l'environnement, c'est le ministère des Transports qui a édicté une politique sur le bruit routier, et nous, en santé, ce qui nous intéresse, notre mandat, c'est de faire l'analyse des risques de différents agresseurs sur la santé, et quand je parle de risques, ça peut être à la fois des risques à la santé ou purement des nuisances.

2105 Donc peut-être pour le bénéfice de tous, ce que l'on peut dire dans le domaine du bruit, pour ce qui est des impacts sur la santé ou surtout, et j'insiste, sur les nuisances, ce qui est bien différent d'un risque comme tel à la santé, c'est qu'on sait que l'altération du sommeil, si on se fie aux recherches de l'OMS, il y a des évidences scientifiques claires, quand on dépasse un bruit, quand le bruit est supérieur ou égal à quarante-cinq (45) dB(A).

2115 Pour ce qui est de la communication entre personnes, il y a des évidences claires, scientifiques, comme quoi les problèmes arrivent à partir de, là encore, de quarante-cinq (45) dB(A) et plus. Pour ce qui est des nuisances de façon générale, les évidences claires, c'est que les nuisances sont perçues par les personnes de jour au-dessus ou égales à cinquante-cinq (55) dB(A), et de nuit, de quarante (40) dB(A) et plus.

2120 Et pour ce qui est de la santé mentale, pour ceux qui auraient des questions là-dessus, il y a pas d'évidences claires, de relations causales dans le domaine du bruit.

PAR LE PRÉSIDENT:

2125 Je vais essayer de simplifier la réponse. Je vous reviens. Je sais que vous voulez une réponse claire et simple.

Madame Bernier, est-ce que le ministère de l'Environnement a des politiques en matière de seuil limite pour le bruit?

PAR Mme NANCY BERNIER:

2130

Oui, on n'a pas de norme comme telle, par contre on a des critères avec lesquels on travaille et puis c'est sensiblement les mêmes critères que le ministère des Transports, c'est-à-dire qu'on considère que le seuil limite maximal acceptable, c'est de cinquante-cinq décibels (55 dB) sur une période de vingt-quatre (24) heures.

2135

Alors ici, ce qui est particulier, c'est qu'on est en deçà du cinquante-cinq (55 dB) malgré la réalisation de la route. Par contre, il y a quand même une augmentation qui va être perceptible.

2140

Alors pour répondre aussi à monsieur, moi, j'ai dans ma documentation qu'on parle d'une rue tranquille, c'est de l'ordre de cinquante (50) dB, décibels. Alors ce qui est estimé c'est cinquante-deux, (52 dB), alors c'est un petit peu plus. D'habitude un (1 dB) ou deux décibels (2 dB), c'est le seuil de perception. Alors on peut considérer que ça peut être le niveau de rue tranquille.

2145

PAR LE PRÉSIDENT:

Bon, maintenant de façon terre à terre, monsieur dit, je suis dans ma cour, j'ai envie de prendre un peu de soleil, je veux avoir la paix, alors je suis exposé normalement à je ne sais pas combien de dB(A) mais là maintenant, durant le jour, durant le jour, quelle serait l'intensité du bruit?

2150

Parce qu'évidemment votre valeur de cinquante (50 dB) ou cinquante-cinq (55) dB(A), c'est une valeur équivalent vingt-quatre (24) heures. Mais durant le jour, ça serait quelle valeur?

2155

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Ça pourrait être de quelques dB(A) de plus, pas beaucoup. Parce que, de toute façon, la moyenne, la moyenne actuelle, c'est sur vingt-quatre (24) heures, et on a parlé tantôt qu'on avait dix (10 %) ou quinze pour cent (15 %) qui était retenu pour la nuit. Donc il en reste quatre-vingt-dix pour cent (90 %) en tant que tel, pour le jour.

2160

PAR LE PRÉSIDENT:

2165

Vous avez dit tout à l'heure que la nuit, on pourrait enlever cinq (5 dB) à sept (7) dB(A).

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

2170

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que durant le jour, on ajoute cinq (5 dB) à sept (7) dB(A)?

2175

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Oui, parce que ça représentait quinze pour cent (15 %) du volume. Le jour, ça représente, à ce moment-là, on va dire de quatre-vingt-dix (90 %) à quatre-vingt-quinze (95 %), non, quatre-vingt-cinq (85 %) à quatre-vingt-dix pour cent (90 %) du volume.

2180

À ce moment-là, vu que c'est des courbes logarithmiques, c'est pas la même façon de calculer. Ça va représenter peut-être un (1 dB) ou deux (2) dB(A) de plus, et pas plus.

2185

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous pourriez l'ajouter dans votre calcul que vous allez nous soumettre demain?

2190

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

2195

Donc la réponse, vous allez effectivement avoir quelques décibels additionnels, et des documents qui seront déposés autant par le ministère de la Santé que par le ministère de l'Environnement pourront vous donner une indication sur ce que peut être un (1 dB) ou deux décibels (2 dB) de plus.

2200

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

Je vous remercie.

2205

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci à vous.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2210

Monsieur le Président, mon collègue aurait une information complémentaire.

PAR LE PRÉSIDENT:

2215 Monsieur Bergeron.

PAR M. LUC BERGERON:

2220 Bien, peut-être pour aider monsieur, là, c'est parce que nous du ministère des Transports, on parle toujours d'une donnée extérieure. On ne mesure pas à l'intérieur des maisons, alors que les données que le ministère de la Santé nous donne, c'est des données, je crois, toujours à l'intérieur. Donc on parle de trente-cinq (35 dB), quarante-cinq (45 dB), c'est des données, on parlait tantôt de communication dans une chambre à coucher, c'est toujours des données intérieures. C'est peut-être ça qui fait que vous pouvez être mêlé.

2225 Nous, nos données, cinquante-cinq décibels (55 dB), cinquante décibels (50 dB), c'est cent pour cent (100 %) toujours à l'extérieur, jamais à l'intérieur.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

2230 Alors si je peux comprendre, ça veut dire que le cinquante-deux décibels (52 dB), on parlait d'un problème d'entrave à la communication, on s'entend moins, qu'il était inférieur à cinquante décibels (50 dB).

2235 Ce que vous voulez me dire, c'est qu'à l'extérieur, lorsqu'on va parler, il va falloir qu'on parle plus fort puis qu'on soit plus rapproché. C'est à peu près ça?

PAR LE PRÉSIDENT:

2240 Bon, excusez-moi! S'il vous plaît. Alors j'aimerais, allez-y, si vous avez une réponse oui-non, allez-y!

PAR M. LUC BERGERON:

2245 Non, c'était juste pour vous aider, là, c'est parce que tantôt, on parlait de quarante-cinq (45 dB), nous on parlait de cinquante-cinq (55 dB). Je comprends que ça peut être mêlant, mais le quarante-cinq (45 dB) dont on parlait tantôt, c'est à l'intérieur d'une maison, alors que cinquante-deux (52 dB) ou cinquante (50 dB), la norme actuelle, c'est à l'extérieur. C'est pas la même perception.

2250 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc écoutez, pour reprendre un peu, en reprenant les réponses qui vous ont été données, oui, vous allez avoir un bruit additionnel à l'extérieur qui serait, selon ma

2255 compréhension, et vous me corrigerez, d'environ deux décibels (2 dB). Donc effectivement, vous allez devoir parler plus fort.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

2260 Ça répond à ma question. Je vous remercie.

PIERRE DAVIAU

2265

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Pierre Daviau.

2270

PAR M. PIERRE DAVIAU:

Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

2275

Bonsoir monsieur.

PAR M. PIERRE DAVIAU:

2280

Monsieur le Président, j'ai deux (2) questions. Première question. Je crois que, en tout cas c'est vous qui choisissez, là, je suis pas ici pour diriger l'assemblée, mais c'est peut-être un représentant de Terres et Forêts qui pourrait répondre à cette question-là: N'est-il pas vrai que le boisé, pompeusement identifié par certains comme la forêt de l'Escarpeement, est constitué principalement par des essences d'arbres de peu de valeur commerciale, de loisir ou faunique.

2285

En disant cela, j'exclus la section, là, où il y aurait des noyers, etc. Donc c'est plutôt l'emprise de du Vallon vers l'est que je connais. J'ai déjà arpenté à pied et à bicyclette.

PAR LE PRÉSIDENT:

2290

Alors j'adresse la question au représentant du ministère des Ressources naturelles.

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

2295

Effectivement, le boisé de l'Escarpeement est composé de deux (2) parties principales, l'une que l'on appelle le boisé de la rivière du Berger, qui est une forêt mature, une forêt dense et des portions, également, qui ont été cartographiées par le ministère comme des friches forestières et qui constituent la majorité des superficies des boisés du parc de l'Escarpeement,

c'est-à-dire cette bande boisée qui va de l'est vers l'ouest et qui suit l'escarpement proprement dit.

2300

Alors ces zones-là, ça veut pas dire qu'il y a pas d'essences d'arbres qui s'y retrouvent, c'est tout simplement que la densité des forêts, la hauteur des arbres dans ces endroits est cartographiée par le ministère comme étant les milieux non forestiers, c'est-à-dire lorsqu'on quitte le domaine des forêts, on tombe généralement dans des milieux que l'on qualifie de friches forestières.

2305

Pour les citoyens, ça peut sembler bizarre que l'on considère ces milieux non forestiers alors qu'on peut y retrouver effectivement des arbres, et dans certains cas, des arbres qui peuvent atteindre, enfin des concentrations d'arbres qui peuvent atteindre jusqu'à vingt-cinq pour cent (25 %) de superficie ou de recouvrement. Ce sont tout simplement des questions de normes de cartographie forestière.

2310

Il faut rappeler que les cartes forestières sont basées ou faites à des fins de calcul de productivité ligneuse et absolument pas pour décrire la cartographie des milieux naturels.

2315

Ce soir, en entendant ce qui s'est dit tantôt et maintenant, je pourrais effectivement dire qu'il y a une forme de milieu forestier dans l'ensemble du parc de l'Escarpement et que je ne me prononce pas actuellement sur la valeur forestière de la forêt de l'Escarpement qui va d'est en ouest, je l'ai pas visitée personnellement, je la verrai peut-être demain avec vous. J'ai concentré mon étude au cours, en fait, il y a à peu près deux (2) ans, principalement sur la zone forestière de boisés matures qui comportaient notamment des boisés d'intérêt écologique.

2320

PAR LE PRÉSIDENT:

J'aimerais aussi avoir l'avis de la FAPAQ. Est-ce que vous avez un avis à exprimer là-dessus?

2325

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

Alors concernant la valeur faunique de ces boisés-là, moi ce que je pourrais dire là-dessus, c'est qu'ils reflètent le type d'habitat qu'on a là présentement. Malheureusement, on n'a pas des inventaires extrêmement détaillés de cette faune qui occupe ces habitats-là.

2330

Ce qu'on peut dire, et ce qui est important peut-être de retenir, c'est que la valeur faunique d'un habitat peut-être ordinaire, mais s'il est situé en milieu urbain, on lui accorde pas une valeur identique, parce qu'il y a une valeur qui est une valeur additionnelle qui vient du fait de l'utilisation par les résidents.

2335

2340 Alors même si c'est une faune ordinaire, qui utilise des habitats qui, somme toute, oui, peuvent être ordinaires quand on parle de l'emprise, la valeur faunique associée à ces habitats-là est en relation avec l'utilisation que peuvent faire les gens de ce site-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2345 Est-ce que la Commission de la Capitale nationale a proposé une démarche ou une politique visant à protéger les espaces verts?

PAR M. SERGE FILION:

2350 Oui, absolument, et je suis assez d'accord avec mes deux (2) collègues. C'est que dans l'appréciation des boisés remarquables, on devient de moins en moins exigeant, plus on s'approche du centre-ville, évidemment on parle moins d'écosystème, de climax forestier quand on est par exemple dans la forêt de l'Escarpement, le coteau Sainte-Geneviève au centre-ville.

2355 Il y a même certains arbres qu'on appelle un peu des chats de gouttière, là, des arbres de gouttière comme des érables à Giguère qui poussent dans le Vieux-Québec entre deux (2) blocs de béton et qui en nature ont à peu près aucune valeur, mais en milieu urbain, parfois, c'est l'arbre unique dans la cour arrière d'un résident.

2360 Alors voyez-vous, il y a une espèce de gradation et je pense que la nature ne produit rien de méprisable et même les friches, même les boisés Saint-Michel, dépendant de l'endroit où ils sont, sont des habitats fauniques aussi et ont leur mérite. Alors il s'agit de regarder ça dans un ensemble.

2365 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que la Commission s'est penchée spécifiquement sur le parc de l'Escarpement?

PAR M. SERGE FILION:

2370 Bien oui, mais c'était même avant l'existence de la Commission, parce qu'on a parlé, monsieur des Rivières a parlé du Plan directeur de Lebourgneuf qui a été fait même avant 1974. Et je pense que dès l'origine, tout le boisé de l'Escarpement, de même que les deux (2) rivières, ont été identifiés par les concepteurs du projet Lebourgneuf comme étant des espaces à privilégier et à préserver, étant donné qu'on planifiait y installer une ville d'à peu près 2375 cinquante (50 000) à soixante mille (60 000) habitants et que ces espaces-là, donc, méritaient d'être conservés.

2380 Donc quand la Commission de la Capitale nationale, qui a comme mission de préserver le capital, si vous me permettez le jeu de mots, vert et bleu, de la région de la Capitale, a fait son recensement, on a identifié peut-être une vingtaine de boisés remarquables et, à l'intérieur

de ceux-ci, bien, il y en avait déjà qui avaient été identifiés par d'autres, dont le parc de l'Escarpement, les boisés des rivières Saint-Charles et du Berger, le parc de Neufchâtel et tout.

2385 Mais toujours avec cette optique que la zone verte ne doit pas être en périphérie de la ville uniquement, mais doit pénétrer à l'intérieur de la ville. Alors c'est évident qu'à l'intérieur de la ville, plus la population est dense, plus les activités économiques sont fortes, eh bien, plus les boisés sont restreints, son fragiles et méritent d'autant plus d'être conservés.

2390 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et finalement, pour répondre toujours à cette même question, monsieur Lebrun, est-ce que dans les orientations gouvernementales, le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir a adopté des orientations spécifiques pour la Capitale nationale, en matière de protection des forêts urbaines, notamment?

2395

PAR M. MAURICE LEBRUN:

2400 Oui, alors monsieur le Président, bien, vous me devancez un petit peu la présentation qui doit être faite demain après-midi. Mais en gros, pour répondre à la question de monsieur, oui, le ministère, le gouvernement je dirais a proposé des orientations mais globales, à l'échelle de la communauté métropolitaine, qui visent justement à préserver, offrir un cadre de vie agréable et à faire une protection des boisés.

2405 On pourra développer davantage demain, monsieur le Président, sur cette orientation-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2410 Parfait, alors je vous rappelle encore que demain, au tout début de la séance de l'après-midi, il y aura une présentation spécifique là-dessus.

Monsieur, votre deuxième question!

2415 **PAR M. PIERRE DAVIAU:**

Ma deuxième question a deux (2) volets. Je crois que c'est le représentant de la faune et la flore qui pourrait répondre, mais je veux pas diriger à votre place la séance.

2420 N'est-il pas vrai que le boisé de l'Escarpement bénéficie pour sa faune de la présence, tout près du parc Chauveau et du parc linéaire de la rivière Saint-Charles qui constitue un milieu naturel plus riche et plus prometteur, premier volet, et deux, que restera-t-il de la valeur du boisé de l'Escarpement et de sa faune, lorsque tout le secteur sera développé pour l'habitation, etc.?

2425 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Bernier, alors allez-y.

2430 Bien peut-être je reprendrais ça dans mes propres termes, vous me corrigerez, je pense que la deuxième question, elle est un peu plus claire, donc je vais, en fait c'était pas vraiment une sous-question, c'était une question. C'était, qu'est-ce qui arrive de la fragmentation d'un espace vert et de ses impacts sur la faune, la flore?

2435 **PAR Mme NANCY BERNIER:**

OK. Alors ici, bien en fait, monsieur soulève la question qui nous préoccupe beaucoup, c'est qu'on a une pression qui va à la fois, qui vient du développement urbain, qui est toujours en progression, et du fait évidemment qu'avec le passage de la route, on va fragmenter le milieu naturel.

2440

Alors du fait qu'actuellement le boisé n'a pas de statut de protection permanent et légal, c'est-à-dire il bénéficie d'un zonage municipal comme en tant qu'espace vert, mais c'est toujours quelque chose qui est sujet à être modifié, alors notre préoccupation va vraiment dans le sens qu'à la fois le développement urbain et la fragmentation, en raison du passage prévu, proposé de la route, peut faire en sorte qu'on met en danger, en fait, peut-être pas l'existence de la forêt, mais au moins dans sa globalité, mais au moins des peuplements les plus intéressants qui se trouvent le long de la rivière du Berger.

2445

Mais évidemment, on n'a pas finalisé l'analyse, là, encore sur cette question-là.

2450

PAR LE PRÉSIDENT:

Et la première sous-question était: est-ce que vous ne trouvez pas qu'il y a un intérêt d'avoir justement un lien réel entre plusieurs parcs qui font que, finalement, le potentiel végétal se trouve plus enrichi?

2455

Est-ce que je traduis bien votre question?

PAR M. PIERRE DAVIAU:

2460

Moi, c'était surtout orienté sur la faune. Parce que ma perception, puis j'ai beaucoup, en tout cas j'ai passé souvent dans le boisé de l'Escarpement, évidemment, il y a des oiseaux puis tout ça, puis je suis en faveur de la préservation.

2465

Sauf que la richesse est dans le bassin de la rivière Saint-Charles. C'est là qu'il y a des arbres plus à maturité, de bons arbres, il y a quelques marécages à des endroits, il y a une rivière, c'est ce qui attire principalement la faune...

PAR LE PRÉSIDENT:

2470 Mais votre question, c'est quoi?

PAR M. PIERRE DAVIAU:

2475 Mais qu'est-ce qui va, quand tout l'environnement sera construit, on parle bien d'un milieu naturel, protéger ci, protéger ça, puis le principe de protéger le boisé de l'Escarpement, j'ai pas de problème, sauf que quand tout va être construit, là, la superficie disponible pour ceux qui appellent ça une forêt, ça va être un ruban de végétaux, des arbres, certains à maturité, mais la plus grande partie, on parle des terres en friche, moi lorsque j'ai passé là, il y a une sorte de petit bouleau...

2480

PAR LE PRÉSIDENT:

Ça va, ça va, j'ai compris votre question.

2485

PAR M. PIERRE DAVIAU:

...ou des peupliers faux trembles, ça survit pas longtemps ça. C'est remplacé par d'autre chose, trente-quarante (30-40) ans après, là.

2490

PAR LE PRÉSIDENT:

J'ai compris votre question.

2495

Alors la question est un peu en marge du projet ou, enfin, qui pourrait peut-être être associée directement, mais monsieur pose la question, qu'est-ce qui arrive, monsieur des Rivières, à tout le secteur qui est prévu à des fins de développement résidentiel? Qu'est-ce qui arrive à la faune?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2500

Mon collègue Bédard, de répondre à la question.

PAR M. YVES BÉDARD:

2505

Bon, c'est certain que les friches, en fait, représentent une source de nourriture pour beaucoup d'animaux, entre autres les oiseaux de proie, tout ça. Alors cette source de nourriture, qui souvent est des petits rongeurs, ne sera plus disponible pour certains animaux prédateurs en particulier; évidemment, ces animaux-là vont être défavorisés, là, ils vont être moins présents dans le parc, ça c'est certain, parce que le développement, bon, ça nécessite des espaces.

2510

Alors c'est, comme dit monsieur, des milieux en transition qui sont destinés à devenir forestiers, mais leur développement va être bloqué par le développement domiciliaire.

2515 Mais il reste que ce que monsieur a dit, les liens qui existent par les rivières, par les lignes électriques, les espaces verts sont importants pour la faune, pour permettre des échanges entre les populations qui se situent dans les différents espaces verts.

PAR LE PRÉSIDENT:

2520 Alors merci.

Merci monsieur.

2525

CLAUDE LÉTOURNEAU

PAR LE PRÉSIDENT:

2530 Monsieur Claude Létourneau.

PAR M. CLAUDE LÉTOURNEAU:

2535 Bonsoir monsieur le Président, bonsoir à tous. Alors ma question s'adresse au promoteur. Moi, j'habite le quartier les Méandres, je suis membre du regroupement des citoyens.

2540 Alors actuellement, il se développe à peu près trois cents (300) terrains dans le secteur des Méandres et il y aura plusieurs autres terrains qui seront en développement dans des phases ultérieures. Alors il y aura inévitablement augmentation de la circulation dans le secteur à l'intérieur du quartier.

2545 On voudrait savoir quels seraient les moyens alternatifs qui assureraient la sécurité et l'accessibilité des résidents au quartier sans le prolongement de du Vallon?

PAR LE PRÉSIDENT:

La sécurité et?

2550 **PAR M. CLAUDE LÉTOURNEAU:**

Et l'accessibilité au quartier.

PAR LE PRÉSIDENT:

2555

Qui favoriseraient les deux (2) à la fois?

PAR M. CLAUDE LÉTOURNEAU:

2560

Tout à fait.

PAR LE PRÉSIDENT:

2565

Tout d'abord, un élément de clarification, monsieur des Rivières, vous avez indiqué dans l'étude d'impact que dans la zone d'étude, vous avez identifié un potentiel d'aménagement de cinq mille huit cents (5800) logements. Et ensuite, vous indiquez que dans le secteur plus près de la zone d'étude, et c'est ça que je voudrais vous demander de clarifier, le potentiel est en fait, il y est de quatre mille huit cents (4800) logements. Donc j'aimerais que vous m'expliquiez dans un premier temps, c'est quoi la différence entre les deux (2).

2570

Ensuite, j'aimerais aussi que vous reveniez aussi sur vos estimations en termes de développement résidentiel. Vous avez indiqué, dans un premier temps, qu'en fonction de la croissance démographique, vous aviez prévu qu'en l'an 2021, il y aurait deux mille cent (2100) ménages sur ce potentiel de développement et ensuite, en réponse à une question qui avait été soulevée dans les questions-commentaires qui vous ont été fournies par le ministère de l'Environnement, vous avez indiqué qu'en tenant compte de la nouvelle croissance démographique, et à partir des données de 2001 et non de 96, vous avez réduit le nombre de logements dans le secteur à, plutôt que de deux mille cent (2100), à mille (1000).

2575

2580

Alors, donc, j'aimerais que vous situiez un peu la vue d'ensemble, ces cinq cents (500) à travers tout le reste.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2585

Est-ce que, Serge, tu es en mesure de répondre à ça? Serge, je peux t'inviter à aller au micro, s'il vous plaît.

2590

Nous pourrions, si vous le souhaitez, vous faire une présentation d'une quinzaine de minutes, éventuellement, sur toute cette problématique-là des nouveaux développements résidentiels, pas nécessairement juste dans le quartier, mais sur l'ensemble du territoire pour bien comprendre un petit peu les bases de la réflexion que je vous ai présentée tout à l'heure. Toute cette analyse-là qui nous amène à centrer le développement plus près du centre.

PAR LE PRÉSIDENT:

2595

Ça sera avec plaisir, pas ce soir, mais ça sera avec plaisir.

2600 Et peut-être profiter alors pour avancer quelques informations relatives à un potentiel, partez avec une approche plus globale, donc votre soixante mille (60 000) de potentiel de logements pour toute la ville de Québec. Ensuite, ce qu'on voudrait savoir comme Commission, quel est le potentiel dans chacun des secteurs que vous qualifiez de central, donc les secteurs centraux, ancestraux et périphériques, et puis graduellement nous amener vers le secteur Lebourgneuf au sens large du terme. D'accord?

2605 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Excellent.

PAR LE PRÉSIDENT:

2610 Mais pour le moment, si vous pouvez répondre de façon ponctuelle, quels sont les moyens qui peuvent être mis en œuvre pour assurer la sécurité et l'accessibilité du secteur les Méandres sans prolongement de l'axe du Vallon.

2615 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je vais tenter de répondre à cette question. Il y a actuellement, dans le secteur les Méandres, trois (3) voies d'accès, une (1) par le boulevard Lebourgneuf, deux (2) par le boulevard Saint-Jacques et, éventuellement, avec les nouveaux développements, un accès via le boulevard Chauveau.

2620 Alors c'est bien évident que les gens qui demeurent sur les rues qui sont des portes d'entrée au quartier vont voir, au cours des prochaines années, avec le développement qui va se faire dans les secteurs qui sont actuellement en friche, vont voir une augmentation du nombre de véhicules. Ça va être vrai pour la rue des Brumes, ça va être vrai pour la rue des Broussailles, ça va être vrai pour la rue la Rive boisée entre autres.

2625 Alors il y a sûrement des moyens d'atténuation des impacts en termes, je dirais de sécurité qui peuvent être mis en place pour s'assurer qu'il y a des conditions sécuritaires. Mais si on veut éviter une augmentation des débits de circulation, il faut qu'il y ait un axe routier qui se construise à l'est du secteur.

2630 Aujourd'hui, on a des axes à l'ouest qui desservent déjà des secteurs existants et on développent à l'est des secteurs existants. Donc tout ce qui va se développer à l'est va devoir traverser ce qui a déjà été construit. Si on veut éviter ça, on a besoin du boulevard du Vallon.

2635 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Très bien.

2640 Je voudrais savoir une chose, madame Bernier. Si le promoteur avait proposé l'aménagement d'une rue urbaine, qui ne soit pas dans l'emprise du ministère des Transports, est-ce qu'une telle rue urbaine aurait été assujettie à l'évaluation à l'étude d'impact?

PAR Mme NANCY BERNIER:

2645 Elle aurait pu être assujettie en autant qu'elle ait une longueur minimale d'un kilomètre (1 km) sur une largeur minimale de trente-cinq mètres (35 m) ou encore, un kilomètre (1 km) toujours de longueur et quatre (4) voies minimalement de circulation.

2650 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc le fait qu'elle soit localisée au niveau, dans l'emprise du MTQ ne changerait rien?

PAR Mme NANCY BERNIER:

2655 Ça ne change rien.

PAR LE PRÉSIDENT:

2660 Merci.

Votre deuxième question, monsieur.

PAR M. CLAUDE LÉTOURNEAU:

2665 Je n'en ai qu'une. Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

2670 Merci à vous.

YVON BERTRAND

2675 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Yvon Bertrand.

2680 **PAR M. YVON BERTRAND:**

Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

2685 Bonsoir monsieur.

PAR M. YVON BERTRAND:

2690 J'ai eu l'occasion de voir les plans déjà présentés. Et on parlait, un groupement qui était contre un peu le développement de du Vallon parlait d'une population de chevreuils, un ravage. Selon l'indication que j'ai eue à ce moment-là, je pense que l'autoroute du Vallon ne déplacerait pas le ravage de chevreuils, où il était situé, peut-être qu'on pourrait le revoir sur un plan, et même je me demande s'il y aurait pas lieu, même s'il y a pas du Vallon, de pas déménager les chevreuils.

2695 Dans la section qui nous a été montrée, on appelle ça une forêt, me perdre en forêt, c'est là que j'aimerais me perdre, je serais retrouvé assez vite. Je pense que c'est pas la place des chevreuils, là, Hemingford, là, c'est pas ici, là, puis la place des pauvres petits chevreuils, ils sont en danger même là, je trouve.

2700 **PAR LE PRÉSIDENT:**

2705 Alors la question est double, en fait, est-ce que l'autoroute, pas l'autoroute mais le prolongement du boulevard, le prolongement de l'autoroute par un boulevard du Vallon peut mettre en péril la population des chevreuils, d'une part, et comme deuxième élément de la question, est-ce que finalement, tout le développement qui serait associé, le développement résidentiel qui serait favorisé par la construction de la route met en péril cette population de chevreuils.

2710 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je vais demander à monsieur Bédard de répondre à la question.

2715 **PAR M. YVES BÉDARD:**

Bon, au départ, je crois pas qu'on peut parler de population de chevreuils. Nous, lors de nos inventaires, il y a eu des traces de broutage et de ravage sur un terrain qui se situe, on le voit, je sais pas, si on pouvait avoir l'écran, bon on voit en fait, en haut c'est l'autoroute du Vallon et puis Lebourgneuf. Et puis c'est à l'endroit où vous voyez le petit chevreuil, là, il y avait des traces de broutage et de crottes de chevreuil, c'est avec ça qu'on fait des inventaires, et puis, désolé!

2720 Mais il y a eu présence d'un ou quelques chevreuils pendant l'hiver, c'est pour ça qu'on parlait d'un mini ravage, là, mais c'est pas vraiment une population de chevreuils. C'est une

2725 espèce qui est très adaptable au milieu urbain, elle se faufile un peu partout dans les petits espaces, mais c'est pas des espaces qui peuvent maintenir des chevreuils en permanence, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

2730 Est-ce que le ministère de l'Environnement aurait recensé, aurait fait des recensements à cet effet, ou le ministère des Ressources naturelles, par la suite?

PAR Mme NANCY BERNIER:

2735 Je pense que vous devriez peut-être adresser votre question plus à la FAPAQ, mais non, je pense qu'on n'a pas d'inventaire.

PAR LE PRÉSIDENT:

2740 Alors madame Dubreuil, de la FAPAQ.

PAR Mme CHANTAL DUBREUIL:

2745 Non, il n'a pas été fait de recensement de cette petite population, on en connaît l'existence, ça inquiète plus la FAPAQ qu'autre chose, en raison d'éventuels accidents routiers.

Et comme dirait monsieur Bédard, c'est tellement une mini population qu'elle a pas beaucoup de risques de survie à long terme, là, dans l'ensemble du secteur, là.

2750 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

2755 Monsieur Zayed, peut-être juste une précision, là, pour bien situer les choses, nous sommes ici, il y a la partie autoroutière Vallon, et ici, c'est l'autoroute Félix-Leclerc. Donc on est vraiment, là, on a un boisé, un secteur qui est entouré par déjà deux (2) autoroutes et par une voie de circulation très importante.

Et un élément important qu'on me souligne, là, c'est un boisé privé. Non, on n'est pas du tout du tout dans le corridor de la route, il faut savoir que...

2760 **PAR LE PRÉSIDENT:**

En fait, moi je comprenais la question de monsieur, c'est dans la partie nord et non pas dans la partie sud.

2765 Alors je vous relance avec la question, est-ce qu'il y a un ravage de chevreuils dans la partie nord.

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

2770 Nous, on n'en a pas identifié, mais des ravages de chevreuils de petite taille comme ça se déplacent beaucoup d'une année à l'autre, alors c'est possible qu'il y en ait eu au nord, c'est très possible. Il va peut-être en avoir d'autres au sud l'hiver prochain, là, c'est probablement quelques chevreuils qui se déplacent au gré des dérangements, parce qu'il faut comprendre, on est en milieu urbanisé, là.

2775 Mais son avenir est pas rassuré, à travers un milieu urbain comme ça, c'est pas souhaitable d'avoir des grands animaux dans un milieu densément peuplé.

PAR LE PRÉSIDENT:

2780 Donc la réponse simple c'est, bon, il est possible qu'il y ait des chevreuils, mais leur avenir n'est pas prometteur.

PAR M. YVON BERTRAND:

2785 Puis j'ai compris que c'était pas souhaitable non plus qu'il y en ait!

PAR LE PRÉSIDENT:

2790 Votre deuxième question.

PAR M. YVON BERTRAND:

2795 Les intervenants qui se sont présentés contre du Vallon parlent, on a entendu deux (2) volets, des gens qui disaient que du Vallon allait augmenter un flot de circulation, il allait y avoir du bruit, tout ça, et il y a d'autres gens qui nous disaient que la circulation n'était pas si dense que ça pour avoir du Vallon.

2800 Avec tous les développements qu'on y fait présentement dans la section nord, on nous demande aussi de prendre le circuit d'autobus présent. Moi je sais bien que je reste dans le quartier des Méandres, quand je prends le boulevard Saint-Jacques et je prends l'autobus, ça prend une heure et demie (1 ½) me rendre en ville, avec les transferts.

PAR LE PRÉSIDENT:

2805 Et en auto?

PAR M. YVON BERTRAND:

2810 En auto, vingt (20) minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

Et jusqu'à Sainte-Foy?

2815 **PAR M. YVON BERTRAND:**

C'est à peu près pareil. Le même temps, vingt (20) minutes.

PAR LE PRÉSIDENT:

2820

Actuellement?

PAR M. YVON BERTRAND:

2825

Actuellement.

PAR LE PRÉSIDENT:

2830

En période de congestion?

PAR M. YVON BERTRAND:

2835

Oui, bon, on peut dire oui, mais si je prends l'autobus, c'est une heure et demie (1 ½), là.

Donc c'est pas encourageant, puis si je prends l'autobus, l'autobus est pris dans le trafic aussi, là, il faut pas oublier ça, là, ça enlève pas...

PAR LE PRÉSIDENT:

2840

Alors votre question?

PAR M. YVON BERTRAND:

2845

Alors ma question est: est-ce que la circulation va vraiment augmenter en prenant du Vallon? On va détourner la circulation, mais je pense pas qu'elle augmente.

C'est la crue des gens et des bâtiments qu'on fait présentement qui va amener plus de voitures. Il y en a déjà trop, là.

2850

Mais est-ce que c'est vraiment, moi, c'est parce qu'on entend dire toutes sortes de choses, là. Je pense que c'est pas vraiment l'arrivée de du Vallon qui va accroître la circulation. C'est juste qu'on va faire passer la circulation à un endroit plus sain.

PAR LE PRÉSIDENT:

2855

Votre question est fondamentale. Malheureusement elle est tellement porteuse de questions qu'on pourra pas l'aborder dans sa totalité ce soir. On va essayer d'au moins faire quelques premiers pas.

2860

Monsieur des Rivières, quelle est la durée moyenne des secteurs – mettons, si moi je restais à les Méandres, le Mesnil II, Saint-André, combien de temps ça me prendrait jusqu'à centre de Québec et centre Sainte-Foy, durant les heures normales et durant les heures de trafic. Durant les heures de trafic, combien de temps je serais pris dans une congestion, en moyenne?

2865

Et puis après avoir fait ce topo, j'aimerais que vous me disiez, avec l'autoroute, combien de temps ça va me prendre et combien de temps je serai en congestion?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2870

Vous posez une question pour laquelle nous n'avons pas, je dirais, de données actuellement, là, très, disons, scientifiques. Demain, on pourrait vous fournir des informations un petit peu plus précises sur cette problématique-là. Il y a des mesures, là, qui ont été prises, qu'on pourra partager avec vous.

2875

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord. Elle est très importante cette information-là.

2880

Je regrette, s'ils n'ont pas la réponse, je peux pas l'avoir pour eux.

PAR M. YVON BERTRAND:

Merci.

2885

DENIS POIRIER

2890

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors monsieur Denis Poirier.

PAR M. DENIS POIRIER:

2895

Voilà, alors moi je voudrais poser cette question, c'est pourquoi, alors que nous savons que tout développement de construction doit maintenant prévoir un bassin de rétention d'eau de pluie, on ne se sert pas d'un marais existant déjà tout en valorisant et en protégeant par le fait même, simplement parce qu'on ne veut pas dévier quelque peu le tracé prévu de du Vallon?

2900

Et j'ajouterais que déjà il y a des citoyens dans le secteur qui ont des problèmes d'eau dus à des erreurs de construction et il y a des déversements d'eau qui leur causent des troubles et c'est cette eau de marais qui a été déviée volontairement l'été dernier, s'en va directement dans les champs, comme je l'avais stipulé tout à l'heure.

2905

PAR LE PRÉSIDENT:

Essayez de résumer votre question. Vous m'avez un peu perdu.

2910

PAR M. DENIS POIRIER:

Pourquoi ne se sert-on pas du marais qui est déjà existant, qui est une zone écologique viable, qui filtre l'eau et tout, pour s'en servir pour faire un aménagement de rétention d'eau de pluie, comme maintenant tous les nouveaux développements résidentiels obligent de le faire.

2915

Pourquoi le ferait-on ailleurs, pourquoi le fait-on pas dans un milieu qui est déjà préaménagé?

PAR LE PRÉSIDENT:

2920

Monsieur des Rivières, est-ce que vous avez prévu cette possibilité?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2925

Moi, j'aurais une question préalable à la réponse, monsieur Zayed, c'est: monsieur Poirier parle de quel secteur, de quel marais, là, est-ce qu'on est au nord, au sud de Chauveau, à l'est ou à l'ouest du boulevard du Vallon?

PAR LE PRÉSIDENT:

2930

Alors monsieur Poirier, pourriez-vous être plus précis?

PAR M. DENIS POIRIER:

2935 Le marais en question se situe au nord de Chauveau et à l'ouest des résidences qui sont tout près de la future prolongation, tout précisément à l'ouest de la rue du Superbe qui est un cul-de-sac présentement.

2940 Alors c'est une zone de marais et de marécages. Donc il y a des arbres qui sont submergés et il y a une zone avec des herbes aquatiques.

PAR LE PRÉSIDENT:

2945 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2950 Peut-être inviter Guy Laliberté, du Service de l'ingénierie, à donner des précisions sur la problématique des bassins de rétention.

PAR M. GUY LALIBERTÉ:

2955 Je vais juste essayer de positionner peut-être, dans un premier temps, le marais, est-ce que vous pouvez m'indiquer sur ce plan-là, est-ce qu'il fait partie de ce secteur-là?

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous pouvez utiliser la souris pour le pointer.

2960 **PAR M. GUY LALIBERTÉ:**

Oui. Est-ce qu'on peut penser que c'est dans ce secteur-là. J'essaie de...

PAR M. DENIS POIRIER:

2965 ... par rapport à votre plan, j'avoue, est-ce que vous pouvez me dire où est Chauveau puis où est le boulevard Bastien?

2970 Parce que moi, je parle du nord de Chauveau. Je parle pas d'un nouveau développement qui existe pas non plus, là.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2975 Le boulevard Bastien est ici en haut, là. Chauveau est en bas. Et vous avez, imaginez Johnny-Parent, là, qui est ici.

PAR M. DENIS POIRIER:

2980 OK, d'accord. Alors il se situerait tout près du parc du Voisinage, là.

Pouvez-vous indiquer où est le boulevard Savard, là-dedans? Ça va me situer un peu plus, là.

PAR M. GUY LALIBERTÉ:

2985 Bien en tout cas, ici, on voit l'avenue Chauveau, là, la petite main, là. On voit ici du Vallon projeté. Est-ce qu'on est dans le secteur ou...

PAR M. DENIS POIRIER:

2990 Là, on monte, puis c'est au nord de Chauveau.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

2995 Bien ça, c'est tout le secteur au nord de Chauveau.

PAR M. DENIS POIRIER:

3000 Encore un peu plus haut. Bon, vous voyez une zone bleue en pointe, là, qui est comme en triangle, au-dessus de ça. Un peu plus haut.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3005 Ah, celui-là ici, là?

PAR M. DENIS POIRIER:

Oui, c'est dans ce secteur-là.

3010 **PAR M. GUY LALIBERTÉ:**

Bon, sur le plan qu'on présente ici, ça c'est ce qu'on appelle le développement Neufchâtel est ou le Raphaël.

3015 Sur ce plan ici, vous voyez les développements anticipés avec des zones de bassins de rétention prévus de façon préliminaire, là, c'est des documents de travail. Donc toutes les zones que vous voyez en bleu, de toute façon le triangle que vous voyez ici, c'est déjà un secteur qui est privilégié pour faire de la rétention dans le projet de développement, donc on pourra sûrement réutiliser ce secteur-là, à l'intégrer dans le...

3020

PAR M. DENIS POIRIER:

3025 Mais d'après ce que j'en comprends, là, vous êtes à l'ouest du marais actuel, alors moi, je vous demande pourquoi vous détruisez le marais et vous mettez un bassin de rétention à l'ouest de sa situation?

3030 Pourquoi ne pas utiliser le marais qui est déjà là, où il y a déjà un habitat faunique, un habitat de flore, des plantes aquatiques, de l'eau qui est filtrée naturellement, qui provient de sources souterraines pour le détruire, pour passer un boulevard et faire un nouveau bassin de rétention creusé artificiellement, juste à côté?

PAR LE PRÉSIDENT:

3035 Monsieur des Rivières. En fait c'est pas d'eau usée, là?

PAR M. DENIS POIRIER:

3040 On parle pas d'eau usée, là. Le bassin dont je vous parle, c'est un bassin qui est peut-être même, qui contient peut-être même de l'eau potable.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

3045 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

3050 Je pense qu'on pourrait, je sais pas si on pourrait rencontrer monsieur après la séance pour pouvoir peut-être mieux prendre l'information pour pouvoir mieux analyser, puis pour peut-être vous revenir demain sur des précisions.

PAR LE PRÉSIDENT:

Si monsieur est d'accord, j'ai aucune objection.

3055 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Si vous me permettez.

PAR M. DENIS POIRIER:

3060

J'ai aucun problème, puis je peux vous spécifier que demain matin je serai sur les lieux avec un spécialiste du ministère de l'Environnement.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3065

OK.

PAR LE PRÉSIDENT:

3070

Très bien.

PAR M. DENIS POIRIER:

Merci.

3075

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Poirier, est-ce que vous avez une autre question?

3080 **PAR M. DENIS POIRIER:**

Oui. Pourquoi la Ville de Québec tient-elle à imposer un tracé frôlant des résidences existantes depuis trente (30) ans déjà, tout en les privant d'accès au boulevard à proximité et ce, sans considérer aucunement la fluidité du trafic est-ouest et les axes de transport en commun.

3085

Puis là, je fais référence peut-être à Johnny-Parent qui va déboucher juste du côté ouest de du Vallon, et qui débouchera pas du côté est, et qui pourrait se rattacher au boulevard Savard qui est déjà existant, qui est un boulevard très large, dont les autobus de la RTC empruntent le tracé.

3090

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

3095

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vais demander à monsieur Savard d'afficher à l'écran, là, le plan de la présentation principale où on présentait le tracé modifié au nord de Chauveau, s'il vous plaît.

3100

Dans le projet original déposé, il n'y avait effectivement pas de lien entre le boulevard du Vallon proposé et le quartier à l'est. Une des raisons de ça, c'était que, si on voulait s'assurer qu'il y ait le moins d'impact sur le plan du bruit pour les gens qui demeurent à l'est, le fait de couper la butte écran faisait en sorte qu'on perdait un petit peu le contrôle du bruit qui pouvait être généré.

3105

Dans ce concept-là, un des éléments que je vous disais tout à l'heure qui était intéressant, c'est d'une part, c'est qu'on avait du bâti des deux (2) côtés, mais aussi, c'est que ça permet, via la rue qui est à l'arrière de du Vallon, de venir rebrancher cette rue-là à certains points avec le quartier résidentiel qui est à l'est. Donc de donner accès au boulevard du Vallon, ce que le projet original ne permettait pas.

3110

Évidemment, le danger, c'est que si on crée des liens trop efficaces entre le boulevard du Vallon et, disons, le boulevard Savard, il y a un danger que le boulevard Savard devienne une rue de transit. Et là, ça peut être intéressant pour la desserte du quartier, mais à ce moment-là, il y a peut-être des gens qui vont nous dire, par la suite, que les débits de circulation ont trop augmenté et les gens se servent du boulevard Savard comme route alternative au boulevard du Vallon.

3115

Donc c'est un peu pour ça qu'on a choisi de faire des liens qui sont moins directs, mais on a quand même des connexions avec le quartier.

3120

PAR M. DENIS POIRIER:

Est-ce que je peux poser une question par rapport à ça?

3125

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien si ce n'est pas, ça ne répond pas clairement à votre question, vous pouvez dire pourquoi ça répond pas clairement.

3130

PAR M. DENIS POIRIER:

C'est que j'ai analysé, ça fait un an et demi (1 ½) que je m'intéresse...

3135

PAR LE PRÉSIDENT:

Ah non non non, non non non, là, ça c'est une discussion. Vous pouvez être en désaccord mais c'est plus une question.

3140

PAR M. DENIS POIRIER:

Bien je suis un peu en désaccord, c'est sûr.

3145

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, je comprends, je comprends très bien que vous soyez en désaccord, mais votre désaccord, vous pouvez nous le signifier avec beaucoup d'intérêt lors des moments du dépôt des mémoires.

3150

PAR M. DENIS POIRIER:

OK, d'accord. Merci.

3155

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

3160

LOUIS TANGUAY

PAR LE PRÉSIDENT:

J'appelle monsieur Louis Tanguay.

3165

PAR M. LOUIS TANGUAY:

Rebonsoir! On a des questions, le Regroupement des citoyens des Méandres, concernant la sécurité des utilisateurs de la piste cyclable.

3170

Présentement, il y a une piste cyclable sur le boulevard Lebourgneuf qui nous permet, aux résidents de notre secteur, à prendre Lebourgneuf vers l'est. Cette piste-là va évidemment

être affectée par le passage de du Vallon. Alors nous, ce qu'on se demande, c'est qu'est-ce qui a été planifié comme mesure de sécurité pour les utilisateurs de la piste cyclable.

3175

Juste pour donner un exemple, bon, depuis quelques années, il y a ce qu'on appelle un Power Center, un Wal-Mart qui est arrivé là et bon, ça rentre à quatre (4) voies de large, alors pour traverser à cet endroit-là pour continuer sur Lebourgneuf, à cette hauteur-là, on pèse sur un bouton et on attend la circulation. Bon, c'est quand même assez problématique, alors ça va affecter encore de la même façon si on veut avec du Vallon.

3180

Alors qu'est-ce qui a été proposé? On a regardé l'étude d'impact et, en tout cas, on a rien vu de mentionné à cet effet-là.

3185

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3190

Ce que nous avons prévu, c'est un traitement semblable au traitement qui est fait généralement lorsqu'une piste cyclable croise une rue, à savoir nous aurons des feux de piétons, des feux de cyclistes et à ce moment-là, les cyclistes pourront actionner le bouton-poussoir, et les feux pour la circulation automobile deviendront rouges, et ça permettra aux cyclistes de traverser en toute sécurité.

3195

Il faut savoir, à titre de référence, à la ville de Québec, il y a sept cent dix (710) intersections avec feux de circulation, et il y a près de soixante-dix pour cent (70 %) de ces intersections qui sont munies de feux de piétons, donc de phases exclusives où les piétons peuvent traverser en toute sécurité sans jamais croiser de véhicule. En termes de proportion, c'est probablement unique au Québec.

3200

PAR LE PRÉSIDENT:

3205

Et c'est le cas actuellement?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Bien, prenons le cas de l'intersection boulevard des Galeries avec Lebourgneuf, c'est le cas actuellement. Et ce sera le cas quand on croisera le boulevard du Vallon.

3210

PAR LE PRÉSIDENT:

Dans le secteur à l'étude, est-ce qu'il y a déjà eu des cas, des épisodes d'accidents?

3215

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

À ma connaissance, non. On pourrait vérifier, mais à ma connaissance, il n'y en a pas eu.

3220

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'il y a eu des épisodes d'accidents avec la circulation de transit?

3225

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Il y a sûrement, sur les rues comme Latreille, l'Espérance, Morille, Thérèse-Casgrain, également Chauveau, Brumes, de la Broussaille, il peut y avoir effectivement certains accidents qui sont associés à la circulation de transit.

3230

PAR LE PRÉSIDENT:

Ce serait des accidents automobiles avec des piétons, avec des cyclistes?

3235

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

C'est essentiellement automobile contre automobile. Mais ça, c'est une information qu'on pourrait vous sortir.

3240

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, j'aimerais en fait avoir cette information-là, sur le nombre d'accidents, le taux d'accidents, comparativement aussi à d'autres secteurs comparables à Québec.

3245

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Parce que nous disposons d'un système informatique qui permet d'aller recueillir cette information-là. Donc d'ici les prochains jours, on vous fournira ça.

3250

PAR LE PRÉSIDENT:

Si vous pouvez dès demain, on pourrait l'aborder. Sinon, on devra poursuivre ou encore, si on ne poursuit pas...

3255

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

On verra si on peut sortir cette donnée-là demain.

PAR LE PRÉSIDENT:

3260

Très bien.

Monsieur, votre deuxième question.

3265

PAR M. LOUIS TANGUAY:

Bien en fait, peut-être une question complémentaire à la première question.

3270

Présentement, au niveau du boulevard Chauveau et Saint-Jacques, il y a des traverses, c'est des tunnels qui avaient été prévus parce qu'il y avait un projet de golf qui a été revu, abandonné depuis ce temps-là.

3275

Nous autres, ce qu'on se demande, c'est pourquoi on considérerait pas soit un tunnel ou une traverse, un peu comme il y a sur du Vallon à l'Université Laval. Bon, je pourrais pas dire à la hauteur de quel pavillon, il y a une traverse piétonnière. Est-ce qu'il y aurait possibilité de faire une traverse qui soit en élévation, au-dessus du boulevard, pour les vélos, ou un tunnel.

Est-ce que c'est quelque chose qui a été considéré.

3280

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

3285

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vous dirais, il y a pas beaucoup de précédents à Québec de tunnels ou de passerelles. On a toujours souhaité, souvent pour des raisons d'intégration urbaine, pour des raisons de sécurité quand on pense entre autres aux tunnels, on a privilégié les traversées au niveau du sol, et ça explique entre autres pourquoi on a doté nos feux de phases exclusives pour piétons.

3290

Mais ça peut être une hypothèse qui pourrait éventuellement être envisagée. Cependant, un tunnel, ça pose toujours la question de la sécurité, ce serait un tunnel qui serait relativement long et on a toujours besoin d'approche, pour soit descendre, ou dans le cas d'une passerelle, monter, et lorsqu'on est sous le niveau du sol, bien, s'il y a pas une bonne circulation, ça peut soulever certaines préoccupations chez les usagers.

3295

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc réponse, oui, c'est possible, mais il y a des petits problèmes à résoudre.

3300

PAR M. LOUIS TANGUAY:

Merci.

3305 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci à vous.

3310

YVON SIMARD

PAR LE PRÉSIDENT:

3315 Monsieur Gérald L'Italien. Non?

Alors monsieur Yvon Simard.

PAR M. YVON SIMARD:

3320

Oui, bonsoir monsieur le Président. Moi, je suis membre du Regroupement des citoyens des Méandres, j'ai deux (2) questions.

3325

Ma première, c'est à savoir: Est-ce que le long du futur prolongement du boulevard du Vallon, est-ce qu'il y a des commerces de grande surface de prévus? On voit beaucoup de haute densité, des choses comme ça, mais est-ce qu'il risque d'y avoir du commercial, surtout de type Power Center, des choses très grandes.

3330

Et dans la négative, quelles assurances on a ce soir, parce qu'on nous parle beaucoup de routes futures autour, de développements, mais est-ce qu'on peut avoir une garantie que ça va être du résidentiel, dans le fond.

PAR LE PRÉSIDENT:

3335 Ça, c'est en fonction du nouveau tracé qu'ils nous ont présenté au nord de Chauveau?

PAR M. YVON SIMARD:

3340

Le nord, et aussi le sud, parce qu'entre la rivière du Berger et le boulevard Chauveau, il y a une partie où il y a du développement de prévu de part et d'autre.

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières.

3345

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Monsieur Savard, est-ce que vous pourriez afficher le plan que nous avons tout à l'heure, s'il vous plaît. Le plan au sud, peut-être, dans un premier temps. En tout cas, je vais faire le nord pour commencer.

3350

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y, commencez par le nord si vous voulez.

3355

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Alors au départ, monsieur le Président, je voudrais rassurer monsieur Simard, il est pas question de commerces à grande surface comme on peut connaître ailleurs le long de l'axe Lebourgneuf.

3360

Alors essentiellement, dans la partie nord, on a, à l'intersection Chauveau-du Vallon, un secteur commercial, on est à une intersection donc c'est un peu normal en termes d'aménagement urbain qu'on puisse retrouver, à l'intersection de deux (2) rues majeures, pour le commercial qui, essentiellement, devrait avoir une vocation je dirais à l'échelle du quartier.

3365

PAR LE PRÉSIDENT:

Pourriez-vous le localiser maintenant sur la carte.

3370

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui, ici, donc à l'intersection de l'avenue Chauveau et du boulevard Lebourgneuf, dans ce secteur-là, ici, il pourrait y avoir un pôle commercial.

3375

PAR LE PRÉSIDENT:

J'imagine que vous allez tout déposer les documents auxquels vous faites référence?

3380

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui.

Et évidemment, après ça, on parle plus de fonction résidentielle le long de cet axe-là.

3385 **PAR LE PRÉSIDENT:**

De quel type?

3390 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

On parlait de haute, de moyenne à haute densité, donc on peut parler de bâtiments de quatre (4) à cinq (5) étages.

3395 Ce qu'il est aussi important de noter, et je fais le parallèle avec le boulevard du Vallon, le boulevard du Vallon, on a un terre-plein central avec très peu d'ouverture dans le terre-plein et ça, c'est pour conserver le caractère je dirais planté, plus urbain.

3400 Alors c'est un peu le même concept ici, il n'y a pas d'ouverture dans le terre-plein central pour donner accès aux bâtiments de part et d'autre. Cependant, les bâtiments peuvent être accessibles, disons quand on se dirige vers le nord, par un virage à droite et quand on vient vers le sud, quand on se dirige vers le sud, par un virage à droite aussi. Mais ils sont accessibles par les rues qui sont à l'arrière du bâtiment.

3405 Quand on va dans le secteur sud, il y a une grande partie que c'est le parc, donc il y a pas de construction le long de la route. Ce n'est qu'à partir du boulevard de la Morille, en se dirigeant vers le nord, où là il y aura de la construction. Et encore une fois, on parle de fonction résidentielle, sauf un petit pôle commercial, encore une fois, à l'intersection du boulevard de la Morille.

3410 **PAR LE PRÉSIDENT:**

3415 Je voudrais revenir à madame Bernier. Est-ce que le fait que le promoteur ait changé de tracé, présente un nouveau tracé à toutes fins pratiques pour la partie nord, est-ce que vous considérez que l'étude d'impact doit être reprise en partie, pour déterminer, pour évaluer les impacts associés à ce nouveau tracé?

PAR Mme NANCY BERNIER:

3420 Oui, tout à fait, ça modifie quand même tout ce qui est évaluation du bruit, évaluation aussi des impacts sur le milieu, alors il faudrait qu'il y ait une mise à jour des impacts en fonction du nouveau tracé.

PAR LE PRÉSIDENT:

3425 Avez-vous l'intention, ou si ce n'est déjà fait, de faire cette mise à jour?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Nous avons l'intention de faire cette mise à jour.

3430

PAR LE PRÉSIDENT:

Et dans des délais raisonnables?

3435

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

3440

Merci.

Monsieur!

3445

PAR M. YVON SIMARD:

Bien, peut-être en complémentaire, parce qu'on parle justement d'une section près de Chauveau, où il y a quand même des résidences, il y a un pôle commercial mais est-ce que ça va être du petit commercial ou si ça va être un futur Wal-Mart, un IKEA ou quelque chose du genre, très gros, qui peut arriver là?

3450

Parce qu'il y a quand même des résidences qui adossent, si on regarde dans la partie nord-est si on veut. Est-ce qu'on parle de petit commercial, de genre des dépanneurs, des choses comme ça?

3455

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur des Rivières, pourriez-vous être un peu plus précis sur la nature des commerces qu'il pourrait y avoir.

3460

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

On parle de commerces à vocation locale et non pas vocation régionale, on parle pas de Wal-Mart, on parle pas d'IKEA. On peut peut-être penser à une épicerie, vraiment quelque chose qui pourrait être desserte locale.

3465

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur, avez-vous une deuxième question?

3470 **PAR M. YVON SIMARD:**

Oui, j'aurais une deuxième question, qui est toute autre.

3475 Dans l'étude d'impact, on mentionne que le prolongement de l'autoroute, selon l'option 2, qui était situé à l'ouest, les coûts étaient évalués à trente-quatre millions (34 M\$) dans un premier temps, sans le coût des terrains. Donc il y avait le coût des terrains à acquérir, supplémentaire.

3480 Est-ce qu'on peut avoir un ordre d'idée de ce que pourrait coûter ces terrains-là, pour comparer avec l'option 1 qui était, elle, de l'ordre de trente-sept millions (37 M\$) avec les terrains. Et puis en même temps, ça voudrait dire quoi, s'il faudrait acquérir les terrains, dans le sens: Est-ce qu'il y a des délais supplémentaires qui pourraient aller peut-être même jusqu'à l'expropriation. On peut parler de quoi, en termes de délais?

3485 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur des Rivières, est-ce que l'estimation de l'option 2 inclut ou n'inclut pas les coûts d'acquisition de terrains?

3490 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Ça n'incluait pas les coûts d'acquisition de terrains.

PAR LE PRÉSIDENT:

3495 Et celles-ci sont estimées à?

PAR M. YVON SIMARD:

3500 Je voudrais pas avoir très précis, je voudrais plus un ordre de grandeur. Je veux pas l'avoir au dollar près, là.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3505 Monsieur le Président, on pourra la chercher et vous donner l'information demain matin, parce qu'on l'a pas sous la main.

PAR LE PRÉSIDENT:

3510 Pas demain matin...

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Pardon, demain après-midi.

3515 Et il faut aussi comprendre, si le promoteur devait procéder à l'acquisition des terrains pour réaliser un projet à l'ouest de la rivière, que ça amènerait des délais additionnels d'environ un an.

PAR LE PRÉSIDENT:

3520

Je vous remercie. Donc la réponse sera donnée demain après-midi.

PAR M. YVON SIMARD:

3525

Merci beaucoup.

PAR LE PRÉSIDENT:

3530

Je vous en prie.

SIMON THIBAULT

3535

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Simon Thibault.

PAR M. SIMON THIBAULT:

3540

Bonjour monsieur le Président.

3545

Première question: Est-ce que vous pourriez me définir qu'est-ce qu'un peuplement d'intérêt? Parce que depuis le début, on me parle de peuplement d'intérêt, alors ce que je veux savoir, est-ce que c'est un anthropomorphisme d'un intérêt économique ou vraiment un intérêt écologique.

PAR LE PRÉSIDENT:

3550

Je vais adresser la question au représentant du ministère des Ressources naturelles.

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3555 En fait ici, c'est une question d'opinion plus que de fait, puisqu'il faut évaluer l'intérêt effectivement du boisé.

3560 Chez nous, on évalue l'intérêt des boisés dans le cadre d'un programme qui s'appelle "Les Écosystèmes forestiers exceptionnels", c'est dans le cadre de ce programme-là qu'on a produit une évaluation du boisé, il y a environ deux (2) ans.

Les boisés en question, en fait, sont regardés sous trois (3) aspects: la rareté de la végétation, l'ancienneté de la forêt, à savoir un caractère de vieille forêt, de vieux couvert et également la présence des espèces menacées et vulnérables.

3565 Alors c'est, à notre avis, au ministère, en tout cas là-dessus, sur ces critères-là qu'on s'est basé pour décrire l'intérêt écologique des forêts.

3570 Évidemment ici, le ministère se prononce sur l'intérêt écologique à une échelle provinciale, principalement, ou à une échelle régionale. Il faut voir qu'à l'échelle d'une localité comme la ville de Québec, un boisé peut avoir un intérêt écologique à l'échelle locale, qui est reconnu par sa population, par les gens qui côtoient le milieu, alors que ce même milieu peut avoir un moindre intérêt à l'échelle provinciale.

3575 Alors je veux pas outrepasser mes responsabilités, mais je crois que tant au ministère de l'Environnement, la Direction du patrimoine écologique, qu'au ministère des Ressources naturelles, on a jugé que le boisé en question ne possédait pas un intérêt à l'échelle provinciale, c'est-à-dire qu'on n'y retrouvait pas les critères qui avaient été déterminés sur une base objective.

PAR LE PRÉSIDENT:

3580 Donc la présence d'espèces menacées et vulnérables n'a pas influé votre décision? Le fait qu'il y ait des espèces menacées ou vulnérables n'est pas un facteur suffisant pour caractériser un site d'intérêt écologique, c'est bien ça?

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

Bien, dans un premier temps, j'ai pas eu l'information à l'effet qu'il s'y trouvait des espèces menacées ou vulnérables.

3590 Et dans un deuxième temps, même s'il y en avait, parce que dans les faits, il y en a un peu partout sur le territoire, il faut encore évaluer l'importance à l'échelle provinciale de cette population. Il pourrait y avoir quelques individus, c'est un peu le même type d'évaluation qu'on avait fait tantôt pour le chevreuil, il peut y avoir quelques individus d'une espèce présente, mais si

3595 la population est pas une population importante à l'échelle régionale ou à l'échelle provinciale, notre évaluation peut être tout autre.

Or, dans le cas présent, il n'y avait pas d'éléments qui nous amenaient à considérer qu'il s'agissait d'un boisé exceptionnel pour la région.

3600 Par contre, dans le rapport que l'on a remis à la suite de notre étude, on mentionnait qu'à l'échelle locale, l'ensemble des boisés riverains de la région de Québec sont des boisés qui sont relativement importants puisqu'il n'en demeure actuellement que quelques lambeaux et en fait, on parle, dans la trame urbaine de la ville de Québec, d'à peu près cinq pour cent (5 %) de couvert forestier seulement.

3605 Et là-dessus, les forêts riveraines, celles qui sont associées notamment aux grandes rivières, rivière Lorette, rivière Saint-Charles, rivière du Berger ou la rivière Cap-Rouge par exemple, sont des boisés importants, et ne représentent peut-être que quelques dizaines de kilomètres carrés, on retrouve peut-être tout au plus une quinzaine de forêts riveraines encore
3610 dans la région de Québec, qui sont intégrées à la trame urbaine, et le boisé de la rivière du Berger, qui fait partie du boisé de l'Escarpement est probablement un des trois (3) ou quatre (4) plus importants boisés riverains de la région de Québec.

PAR LE PRÉSIDENT:

3615 Maintenant, j'aimerais adresser la question à monsieur Filion.

Est-ce que pour la Commission de la Capitale nationale, il y a des objectifs, en termes de protection des milieux naturels et des boisés, pour la Ville de Québec?

3620

PAR M. SERGE FILION:

Bien, non seulement pour la Ville mais pour la Communauté métropolitaine, qui est le territoire d'intervention de la Commission de la Capitale.

3625

Comme je vous disais, d'entrée de jeu, nous, on a résisté à la tentation d'imaginer une ceinture verte autour de la capitale et de laisser les arbres à eux-mêmes à l'intérieur de la ville, donc c'est pourquoi tout de suite, avec mes collègues, on a identifié une vingtaine de boisés remarquables, à l'intérieur de l'agglomération urbaine.

3630

Et comme je disais tantôt, plus ils sont près des zones densément peuplées, plus ils deviennent facilement remarquables et qu'ils méritent notre protection.

3635 Et moi, je dirais que tout ce que j'entends ce soir, plus Lebourgneuf va se développer, plus il va falloir faire preuve d'imagination pour conserver des boisés comme le parc de l'Escarpement, de la rivière Saint-Charles, de la rivière du Berger, parce qu'encore là, dans le

3640 projet original, on parlait de pourcentage d'espaces verts jusqu'à trente pour cent (30 %), dans ce qu'on appelait la ville nouvelle de Lebourgneuf, je pense qu'aujourd'hui, peut-être que ce pourcentage est encore possible à atteindre, mais il nous apparaît essentiel, parce que les pourcentages sont beaucoup plus faibles actuellement dans la réalité.

3645 Et quand on développe tout ce qui n'est pas zoné récréatif, tout ce qui n'est pas la propriété de la Ville ou de l'État, bien, il restera peut-être, à la fin, cinq (5 %) ou dix pour cent (10 %) d'espaces verts. Donc c'est extrêmement important de bien identifier l'ensemble de ces boisés, les préserver, et c'est ça justement qui nous permettra d'augmenter la densité de population.

3650 Je dirais, en un mot, ce qu'on préconise, c'est la coexistence pacifique entre les éléments de la nature et l'homme.

PAR LE PRÉSIDENT:

3655 Et le cinq (5 %) à dix pour cent (10 %), selon vous, se compare bien par rapport à ce qu'on retrouve comme pourcentage dans d'autres villes, comme Montréal?

PAR M. SERGE FILION:

3660 J'ai pas les données, mais je pense peut-être mon collègue, ici présent, Marc Bertrand, pourrait nous en parler parce qu'on a fait une étude avec un consultant, qui s'appelle Georges Pelletier, qui a travaillé pendant trente (30) ans dans le secteur, et c'était lui qui était un peu à l'origine de notre Plan vert et bleu et de l'identification des boisés remarquables.

3665 Mais en ce qui concerne les pourcentages, j'aimerais mieux remettre à demain ou après-demain la réponse très très précise à cette question, et mes collègues du Service de l'environnement de la Ville, comme Jacques Gratham, ont toutes ces données, pour pas vous induire en erreur, je pense que ce serait important d'avoir des données actuelles.

3670 On sait que pour l'ensemble du Québec, on essaie de faire un rattrapage actuellement dans la protection des boisés et des espaces verts, des espaces écologiques intéressants, au niveau mondial, et je pense qu'on peut affirmer, sans avoir encore les chiffres, que c'est la même chose au niveau urbain. Il y a beaucoup plus de boisés actuellement qui sont visibles, à vue d'avion, mais quand on superpose la carte de zonage avec les quartiers d'habitation, les quartiers commerciaux, les quartiers industriels, ce qui reste est parfois à l'état de trace.

3675 Donc c'est extrêmement important, avant d'en détruire un, de s'assurer qu'on prend toutes les mesures nécessaires pour le conserver.

PAR LE PRÉSIDENT:

3680 Je vous reviens juste dans quelques secondes.

Monsieur Hallé, est-ce que monsieur Hallé est dans la salle, de la Communauté métropolitaine de Québec?

3685 Allez-y, vous pouvez ajouter ce que vous vouliez dire.

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3690 Je sais pas si je répondrai mieux que mon collègue, mais les chiffres que j'ai fait sortir à partir des compilations forestières pour la ville de Québec nous donnent un territoire forestier d'à peu près trente-cinq pour cent (35 %).

PAR LE PRÉSIDENT:

3695 De la ville de Québec?

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3700 Du nouveau territoire de la ville de Québec; évidemment, ça peut varier légèrement en fonction des outils cartographiques que l'on utilise, mais il y a à peu près donc un peu plus du tiers de la ville qui est couvert d'un milieu forestier. C'est évidemment de beaucoup supérieur à l'ensemble des villes comparables en Amérique du Nord, même si on se compare à Montréal, notre couvert forestier est excellent.

3705 Par contre, le problème, c'est que tout ça est concentré dans la ceinture verte au nord de la ville, et dans la ceinture urbaine proprement dite, il n'y a que cinq pour cent (5 %) de boisés. Donc on peut effectivement se poser la question, qu'est-ce qui reste a pas beaucoup plus d'importance que ce que ça pourrait paraître lorsqu'on ne compile que les statistiques pour la grande région de Québec.

3710 C'est vrai qu'on est proche de la forêt, on est proche d'une forêt continue qui va jusque dans le Grand Nord québécois, mais la trame urbaine, il reste relativement peu de choses.

PAR LE PRÉSIDENT:

3715 Dans la trame urbaine, monsieur des Rivières, c'est quoi le pourcentage de la superficie occupée par des espaces naturels et des boisés, à Québec.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

3720

J'aimerais inviter René Pronovost, du Service de l'environnement, à peut-être commenter sur cette problématique-là. Si vous voulez.

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

3725

Oui, bonjour monsieur le Président. Concernant, je voulais justement apporter des informations complémentaires à ce que monsieur Filion a mentionné, c'est que la Ville de Québec travaille présentement sur un plan directeur des milieux naturels et de la forêt urbaine; ce plan directeur des milieux naturels sera finalisé en 2005, et que nous, on a ciblé, avec les

3730

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce qu'il y a une version dont on pourrait avoir accès?

3735

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

Non, il y a pas de version présentement, parce qu'on est en train d'élaborer justement le plan de travail, et on travaille présentement à la table des matières et le recueil de toutes les informations des centaines de milieux d'intérêt, milieux naturels qui ont été ciblés par les groupes du milieu et par la Ville, par la Commission de la Capitale nationale.

3740

Mais à cet effet-là, le parc de l'Escarpement a été ciblé dans les milieux d'intérêt naturel, et il va y avoir un atlas des milieux d'intérêt qui va sortir au mois de septembre, et qui va donner justement le caractère de conservation et de protection de ce parc-là, et ainsi que le long de la rivière du Berger.

3745

Donc on travaille justement à l'élaboration d'un répertoire complet, pour nous permettre, à la Ville de Québec, ainsi qu'avec différents partenaires gouvernementaux ou privés, de viser la conservation de certains milieux d'intérêt et des milieux humides.

3750

PAR LE PRÉSIDENT:

J'aurais presque envie, parce qu'on est à la fin de la soirée, de vous demander si votre plan sort avant une construction éventuelle du boulevard, est-ce qu'une construction comme celle-ci serait interdite.

3755

PAR M. RENÉ PRONOVOST:

Je veux dire que le parc de l'Escarpement est conservé, tous les boisés d'intérêt, certaines communautés végétales que le ministère des Ressources naturelles a identifiées dans

3760

le parc de l'Éscarpe sont conservées et ne sont pas touchées par le développement de l'axe du Vallon.

3765 Et le boisé qui est traversé par l'axe du Vallon, on le verra demain matin lors de la visite, c'est de la friche forestière arborescente qui a peu de valeur et ne constitue pas en tant que telle un boisé mature.

3770 Mais tout ce qui s'appelle des communautés végétales, écologiques et d'intérêt sont protégées à quatre-vingt-quinze pour cent (95 %), à l'exception d'un petit peu au niveau de la traverse de la rivière du Berger, pour le passage du pont.

PAR LE PRÉSIDENT:

3775 Ça, j'imagine que nous allons sûrement y revenir.

Monsieur Thibault, permettez-moi, je vous ai pas oublié, j'aurais une question à monsieur Hallé, de la Communauté métropolitaine de Québec.

3780 Bonsoir monsieur. Vous êtes en train d'élaborer le nouveau schéma d'aménagement de la Ville de Québec qui devrait être déposé je pense au plus tard en 2006. Est-ce que dans le cadre de ce schéma d'aménagement, vous vous fixez des objectifs en termes de pourcentage de conservation des espaces naturels et des boisés urbains.

3785 **PAR M. CLAUDE HALLÉ:**

3790 À cette étape-ci, il est assez préliminaire, assez prématuré plutôt de regarder ce volet ou ce cadre très normatif, où nous sommes encore à réfléchir avec les élus, le conseil de la communauté, à la vision stratégique. Donc toute la phase subséquente, qui consiste à préparer d'une façon plus formelle le schéma métropolitain d'aménagement et de développement, c'est encore à une étape qui est très très embryonnaire, on est à colliger l'information, essayer de définir avec nos partenaires l'enlignement qu'on devrait prendre dans le cadre du schéma métropolitain.

3795 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que ce schéma devrait être fait en conformité avec les grandes orientations gouvernementales en matière d'aménagement?

3800 **PAR M. CLAUDE HALLÉ:**

Tout à fait.

PAR LE PRÉSIDENT:

3805

Merci.

Ça va?

3810

PAR M. SIMON THIBAUT:

Oui, mais est-ce que je peux me permettre?

PAR LE PRÉSIDENT:

3815

Bien sûr.

PAR M. SIMON THIBAUT:

3820

J'ai vraiment de la misère à définir u peu le problème avec les friches, parce que je sais que depuis le début, on me dit que ça n'a pas vraiment de valeur, sauf que, en tout cas en tant que biologiste, je sais que les friches concernent les sols à peu près les plus riches et supportent une faune quand même assez diversifiée.

3825

Je sais que depuis le début, on dit que ça n'a pas une grande valeur, mais c'est un sol quand même qui a un très grand potentiel et qui, au lieu de supporter une infrastructure routière, pourrait supporter peut-être une plantation d'arbres ou quoi que ce soit. Mais c'est pas une question qui nécessite une réponse.

3830

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors votre question toucherait peut-être davantage le domaine de madame Bernier.

3835

Madame Bernier, selon vous, l'importance environnementale d'une friche, qui pourrait être peut-être différente un peu par rapport à sa nature végétale comme telle, est-ce que vous avez des informations qui touchent la friche et son importance.

PAR Mme NANCY BERNIER:

3840

Non, j'ai pas d'information particulière là-dessus. Je pense que d'autres personnes ici, par contre, pourraient peut-être donner de l'information.

PAR LE PRÉSIDENT:

3845

Bon. Alors voyez-vous, je vais me rabattre sur celui qui a donné une réponse qui ne vous satisfaisait pas, mais peut-être que celle-ci va le faire. Monsieur!

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

3850 Bien, les friches, le principal rôle que je pourrais leur attribuer, effectivement c'est un milieu naturel. Alors lorsqu'on parle de la protection des milieux naturels, du parc de l'Escarpement, il n'y a pas que les forêts qui soient d'intérêt, et au centre de l'intérêt écologique se situent des forêts matures ou des forêts diversifiées, mais alentour, il y a tout un monde vivant qui est constitué de friches forestières ou même, à la limite, de friches herbacées. Rien de comparable, évidemment, avec la trame urbaine.

3855 Alors c'est clair que ça interroge ici, possiblement, la question du développement urbain dans un sens plus général, et pas seulement le prolongement de l'autoroute du Vallon. La perte de superficie de milieux quasi naturels ou naturels, qui jouent un rôle important dans le maintien des fonctions écologiques d'un boisé urbain, bien ça, c'est quelque chose qui a pas été adressé à ce jour. Les friches forestières, elles sont peut-être pas des milieux d'intérêt écologique en soi, mais elles assurent l'intégrité des milieux d'intérêt écologique qui se retrouvent assez souvent au centre.

3865 Alors si on réduit ces friches, bien que dans le cas présent, on les réduit relativement peu, il faut l'avouer, mais malgré tout, c'est une amputation à l'intégrité de la forêt comme telle.

PAR LE PRÉSIDENT:

3870 Ça vous va?

PAR M. SIMON THIBAULT:

Oui. J'ai une deuxième question.

3875 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Allez-y.

3880 **PAR M. SIMON THIBAULT:**

Est-ce que l'on va demander l'avis des commissions consultatives composées d'élus et de citoyens de la Ville de Québec, celle sur l'environnement, celle sur le schéma d'aménagement, celle sur le transport, la circulation et les stationnements; est-ce qu'on va demander leur avis sur le projet avant que la deuxième partie de l'audience ne commence.

3885 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous faites référence à qui?

3890 **PAR M. SIMON THIBAUT:**

Bien, aux commissions consultatives de la Ville de Québec.

3895 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Non, mais vous me posez la question?

3900 **PAR M. SIMON THIBAUT:**

Oui. Bien...

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien, la Commission peut consulter qui elle voudra, bien sûr.

3905

PAR M. SIMON THIBAUT:

OK. Alors est-ce que je peux vous recommander de les consulter?

3910 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous pouvez nous recommander de les consulter.

3915 **PAR M. SIMON THIBAUT:**

C'est fait.

PAR LE PRÉSIDENT:

3920 C'est noté. Merci.

PAR M. SIMON THIBAUT:

Merci.

3925

3930

CHRISTIAN SAVARD

3935 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors monsieur Christian Savard.

3940 **PAR M. CHRISTIAN SAVARD:**

D'abord, monsieur le Président, une petite question au niveau de la procédure, est-ce qu'en principe, on va être capable de poser toutes nos questions durant cette première partie d'audience publique? J'ai une quinzaine de questions, je me dis qu'avec le temps que ça prend pour les questions, peut-être qu'on n'aura pas le temps, en principe.

3945

PAR LE PRÉSIDENT:

Moi, je croirais que oui. Évidemment, on a un problème, c'est que peut-être que vous, vous ne serez pas ici demain après-midi...

3950

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Je vais être là.

3955 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Si vous êtes ici à toutes les séances, vous devriez avoir épuisé toutes vos questions.

3960

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Parfait.

PAR LE PRÉSIDENT:

3965

Je peux vous dire une chose, que nous, on n'arrêtera pas de siéger tant et aussi longtemps qu'on n'aura pas vidé notre bloc de questions.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

3970

Est-ce qu'on peut penser que je suis la dernière question de la soirée?

PAR LE PRÉSIDENT:

3975

Il y a quelqu'un d'autre.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Il y a quelqu'un d'autre après, mais je vais poser quand même, puisqu'il est tard et qu'on est fatigué, deux (2) petites questions techniques, donc pas beaucoup de contenu.

3980

D'abord, serait-il possible d'avoir, on dit que le projet va coûter trente-sept millions (37 M\$), serait-il possible d'avoir une ventilation du projet un peu plus détaillée, j'en ai pas vu dans les études d'impacts; particulièrement entre les deux (2) sections, entre la section qui est sous la responsabilité du MTQ et entre la section qui est sous la responsabilité de la Ville.

3985

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors monsieur des Rivières.

3990

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

C'est un document qu'on pourra déposer demain ou jeudi sans difficulté.

PAR LE PRÉSIDENT:

3995

Très bien. Pourriez-vous donner les grandes lignes, quand même?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4000

Oui, sûrement. Alors on a établi que le tronçon entre Lebourgneuf et Chauveau devait coûter aux environs de vingt-trois millions huit cent mille dollars (23 800 000 M\$) et ça, c'est en dollars 2003, c'est bien important de le noter, alors que le tronçon entre Chauveau et le corridor des Cheminots devrait coûter environ quinze millions six cent mille dollars (15 600 000 M\$).

4005

PAR LE PRÉSIDENT:

Évidemment, ces montants, ces prévisions n'incluent pas, pour la portion nord, une voie qui pourrait être réservée au transport en commun.

4010

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Dans le concept qu'on vous a présenté ce soir, il n'y a pas de voie réservée proposée au nord de Chauveau. Il y en a une entre Lebourgneuf et Chauveau, et les estimés que nous avons là prévoient l'aménagement de la voie réservée, au besoin.

4015

PAR LE PRÉSIDENT:

Pour le sud!

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4020

Pour le sud.

PAR LE PRÉSIDENT:

4025

Donc vous n'allez pas dans le sens des recommandations du Réseau de transport de la Capitale.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4030

Actuellement...

PAR LE PRÉSIDENT:

4035

Excusez-moi, pour votre information, le Réseau de transport de la Capitale propose, entre autres choses, de créer un axe réservé au transport en commun non seulement sur la section du prolongement du boulevard sous la responsabilité du MTQ, mais aussi au nord et à l'ouest, sur l'autoroute du Vallon. Alors d'où ma question.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4040

Le Réseau de transport de la Capitale, effectivement, souhaiterait l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute du Vallon, entre essentiellement les boulevards Père-Lelièvre et Sainte-Foy.

4045

Pour ce qui est du secteur au nord du boulevard Lebourgneuf, je pense qu'actuellement, le Réseau de transport de la Capitale privilégie plutôt le boulevard l'Ormière au boulevard du Vallon.

4050

Mais je vous mentionnais tout à l'heure qu'il y a une étude que le RTC va confier prochainement à un consultant, qui va permettre d'établir où est la demande actuelle, où est la demande future, est-ce qu'on doit prévoir la voie réservée sur l'Ormière, est-ce qu'on doit prévoir sur du Vallon.

PAR LE PRÉSIDENT:

4055

Je vous remercie.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4060

Une petite précision. Dans le trente-sept millions (37 M\$), c'est inclus la construction des voies réservées au sud de Chauveau?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Non.

4065

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

OK.

4070

Bon, pour ma deuxième question, qui est une autre petite question...

PAR LE PRÉSIDENT:

Excusez-moi, mais avec ces voies réservées, ce serait combien?

4075

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Il faudrait les faire calculer, j'ai pas l'information.

4080

PAR LE PRÉSIDENT:

Peut-être revenir demain.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4085

Vous êtes intéressé par cette information-là?

PAR LE PRÉSIDENT:

4090

Oui.

Monsieur!

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4095

Ma deuxième question, ce serait savoir s'il est possible d'avoir des cartes qu'il soit facile d'identifier les distances.

4100

Dans la première partie de la consultation de l'étude d'impact, il y a des cartes mais c'est marqué "pas d'échelle". Dans la deuxième partie, il y a des échelles, mais c'est des cartes avec beaucoup de couleurs, où c'est que c'est difficile de distinguer les intersections, quelle est la distance entre chaque intersection sur du Vallon, des choses comme ça.

4105 Donc si ce serait possible d'avoir une carte qui soit tout simplement à l'échelle et que ce soit plus facile de voir les distances du projet.

PAR LE PRÉSIDENT:

4110 OK, une carte de la zone d'étude.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

De la zone d'étude.

4115 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Avec une échelle.

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

4120 Oui, ça nous aiderait.

PAR LE PRÉSIDENT:

4125 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4130 Il existe déjà une carte qui est à une échelle où on peut mesurer des choses, et qui illustre finalement le tracé de la route ainsi que le développement de part et d'autre.

PAR LE PRÉSIDENT:

4135 Est-ce que celle-ci – celle-ci ne touche probablement pas le nouveau tracé?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Oui, elle présente le nouveau tracé.

4140 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous allez la déposer?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4145 On peut la déposer.

PAR LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît. Alors elle sera déposée.

4150

PAR M. CHRISTIAN SAVARD:

Merci.

4155

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie!

4160

CLAUDE BELLEY

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Claude Belley.

4165

PAR M. CLAUDE BELLEY:

Je demeure dans le secteur depuis deux (2) ans, et c'est très tranquille, on dort la nuit très très bien, sauf des fois lorsqu'il arrive une petite variation de vent, on entend parfois l'autoroute du Vallon, mais très peu.

4170

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous êtes dans quel secteur?

4175

PAR M. CLAUDE BELLEY:

Ici, sur la rue voisine, ici.

4180

C'est pour vous dire que j'ai déjà demeuré, moi, dans Charlesbourg, près de l'autoroute Laurentienne, j'ai demeuré trente-cinq (35) ans. Je me suis fait construire deux (2) maisons là. Et puis au départ, c'était bien tranquille, pas beaucoup de trafic.

4185

Ça fait que j'ai monté un petit peu plus haut, parce qu'il y avait encore moins de trafic quand j'ai été là. Et après ça, le trafic s'est mis à s'accroître. Et puis des motos, vous savez le bruit des motos, ça fait que la nuit, il y avait pas moyen de dormir, on entendait toujours les motos.

4190 Alors donc, si on ouvrait les châssis, on se demandait des fois, on savait qu'il y avait des morts souvent dans les motos, on disait: Qui va être le prochain, on va être plus tranquille.

 Alors c'est pour vous dire qu'ici, on peut vivre la même situation. Parce qu'oubliez pas qu'il va y avoir aussi le côté commercial, comme tantôt on a dit je pense, au coin de la Morille, et
4195 puis aussi de Chauveau. Donc il va y avoir des camions qui vont circuler.

PAR LE PRÉSIDENT:

 Et donc votre question, c'est?
4200

PAR M. CLAUDE BELLEY:

 C'est ça, c'est pour une question de bruit. Donc à ce moment-là, le bruit va être tranquille au départ mais d'année en année, il va s'accroître, le bruit. Parce que moi, je l'ai vécu sur la rue
4205 Trudelle à Charlesbourg. Et à certain moment, ça devient plus vivable.

PAR LE PRÉSIDENT:

 D'accord.
4210

 Alors monsieur des Rivières, en fonction de l'année 2021, qui est finalement votre plus haute estimation, à cause de la densité des trafics, quelle serait l'intensité du bruit, s'il vous plaît, pour les résidences limitrophes?

4215 Est-ce que vous avez un secteur particulier?

PAR M. CLAUDE BELLEY:

 Moi, je demeure ici, sur Adéla-Lessard.
4220

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

 Je vais d'abord, monsieur le Président, si vous me permettez, afficher à l'écran un plan, pour que vous puissiez identifier où monsieur Belley demeure.
4225

 Alors le projet de boulevard est ici, comme ça, on a le parc, le boulevard de la Morille est ici comme ça, monsieur Belley demeure dans le secteur ici, sur la rue Adéla-Lessard.

 Alors à ce moment-là, peut-être que je laisserais monsieur Bergeron...
4230

PAR M. LUC BERGERON:

4235 Juste pour faire une différence, d'abord la fonction, l'autoroute Laurentienne a une fonction de transit entre une région du Québec, qui est donc le Saguenay-Lac-St-Jean, et donc c'est une autoroute en pente avec beaucoup de trafic lourd, donc je comprends effectivement que l'autoroute Laurentienne, il y a beaucoup de bruit. Du Vallon aura pas une fonction de transit, elle aura plutôt une fonction de desserte de quartiers résidentiels, donc le volume de camions va être de beaucoup beaucoup beaucoup inférieur à ce qu'on peut rencontrer sur l'autoroute Laurentienne.

4240 On minimise pas les impacts du bruit, on a indiqué tantôt que les premières résidences, on parlait de cinquante-deux décibels (52 dB), mais la fonction du boulevard et de l'autoroute Laurentienne est complètement différente.

4245 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mais pour le monsieur en question, en fait, il est dans la section où la vitesse sur le boulevard sera de soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), donc l'intensité du bruit devrait être un peu plus élevée, puisque vous avez vous-même envisagé la possibilité de réduire la vitesse à cinquante kilomètres-heure (50 km/h).

4250 D'ailleurs, qu'est-ce qu'il advient de cette éventualité, est-ce que vous allez la mettre en application? Vous n'allez pas la mettre en application?

4255 **PAR M. LUC BERGERON:**

Bien, dans le protocole qui a été signé avec la Ville de Québec, on s'engageait à construire un boulevard urbain, avec une vitesse de soixante-dix kilomètres-heure (70 km/h), pour garder un peu la fonction de transit vers un quartier résidentiel; alors que le tronçon du boulevard du Vallon au nord de Chauveau avait plus une fonction municipale, donc cinquante kilomètres-heure (50 km/h).

4260 C'est pourquoi le profil type du boulevard du Vallon, entre Lebourgneuf et Chauveau, c'est un boulevard sans accès autre qu'aux intersections. Alors qu'au niveau du boulevard Chauveau jusqu'au boulevard Parent, c'est plutôt des accès contrôlés, comme on l'a indiqué tout à l'heure. Donc la route, elle aura pas tout à fait le même gabarit.

4265 C'est pourquoi on peut se permettre d'avoir une vitesse, une limite de vitesse un peu plus supérieure dans la partie sud que dans la partie nord.

4270

PAR LE PRÉSIDENT:

Alors pour monsieur, quelle est l'intensité du bruit qu'il pourrait avoir à sa résidence, à l'extérieur.

4275

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Je vais inviter monsieur Gagné.

4280

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

OK, pour se resituer un peu. OK! Actuellement, on a mentionné, au début de la soirée, dans un sens que l'isophone de cinquante-cinq décibels (55 dB) était ici, et juste près des premières habitations, ici, on est à peu près à cinquante-deux (52 dB).

4285

Vous, vous débordez amplement le secteur qui est ici, on déborde même l'isophone de cinquante (50 dB). Ça veut dire qu'actuellement, je ne croirais pas que vous ayez un impact quelconque qui vient du boulevard.

4290

PAR M. CLAUDE BELLEY:

Actuellement, on peut dormir la nuit, moi j'aime pas ça avoir l'air climatisé, les châssis ouverts...

4295

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Ça va être la même affaire!

PAR LE PRÉSIDENT:

4300

Merci de me considérer, là! S'il vous plaît, veuillez m'adresser votre question et veuillez m'adresser votre réponse.

PAR M. CLAUDE BELLEY:

4305

Alors c'est ça, la nuit, moi j'aime ça dormir les châssis ouverts et puis respirer de l'air, pas de l'air climatisé, de l'air pur. C'est le cas actuellement, c'est vraiment de la bonne air.

4310

J'ai vécu à d'autres sections, comme je vous ai dit, le long de l'autoroute Laurentienne, et disons que la nuit, il y a des vents aussi, il y a des vents dominants qui viennent de l'ouest, alors s'il y a une moto qui passe, il y a pas personne qui font le test disons de la vitesse d'une moto. Alors s'il va à une certaine vitesse des fois, ils vont très très rapidement, avec le facteur vent, à ce moment-là, le vent est dirigé vers chez nous.

4315 Donc on va l'entendre la nuit, et même s'il me dit qu'il y a pas beaucoup de décibels, il va y avoir des pointes importantes qui nous réveillent, qui dérangent notre sommeil.

PAR LE PRÉSIDENT:

4320 Je comprends. Alors au fond, je pense que c'est votre calcul qui, en réponse à la question de monsieur, ne correspond pas vraiment bien, puisque votre intensité de bruit sur vingt-quatre (24) heures va neutraliser les effets des extrêmes.

4325 Donc monsieur soulève ici la possibilité que des bruits ponctuels, donc des pics, en termes de bruit, puissent altérer son sommeil et sa quiétude, est-ce qu'une telle chose pourrait arriver?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4330 Effectivement, ça pourrait arriver. La moyenne est faite sur une période de vingt-quatre (24) heures, et même quand on considère juste la nuit, comme on mentionnait tantôt, même si on descend en bas de cinquante (50 dB), c'est sûr que si une moto passe, comme ça peut arriver dans ma rue comme partout ailleurs, et qu'il exagère un peu au niveau du bruit, ça peut nous réveiller, effectivement.

4335 Et les corridors de vents aussi peuvent influencer, parce qu'il y a plusieurs choses qui peuvent influencer les bruits, effectivement.

PAR LE PRÉSIDENT:

4340 Dans le cadre de votre simulation, évidemment je sais pas quel modèle vous avez utilisé, mais quelles sont les valeurs maximales, les pics que vous avez utilisés?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4345 Dans ce cas-là, il a pas utilisé de pics en tant que tels, il a utilisé plus, comment je pourrais dire, il est considéré un certain niveau de pics, peut-être dix pour cent (10 %), je le sais pas, mais lui, ce qu'il a pris à ce moment-là, il a pris une valeur, comment je pourrais dire, moyenne sur vingt-quatre (24) heures de quarante-quatre mille (44 000) véhicules-jour.

4350 Donc la réponse à ça, c'est ce que l'on voit sur le graphique ici, en tant que tel. Les pics ne sont pas illustrés là-dessus.

PAR LE PRÉSIDENT:

4355 Non. Mais est-ce que vous les avez...

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Il peut y en avoir, effectivement, il va y en avoir. Ça, c'est sûr.

4360

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous pourriez nous donner, demain ou après-demain, une idée de ce que pourrait être l'intensité de bruit sous forme de pics, mettons l'exemple de la motocyclette à son lieu de résidence, la nuit?

4365

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

On peut essayer de voir ça, en partant d'une autre illustration sur une autre route en tant que telle, en définissant quelques pics, pour voir.

4370

Mais les pics se produisent en journée, dans la nuit aussi, c'est sûr, il y a une répartition un peu partout, et la moyenne tient compte aussi de ça.

4375

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien sûr, on comprend ça très bien.

Monsieur, je vais me tourner vers vous, vous vouliez prendre la parole, allez-y.

4380

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

On pourrait effectivement produire, au niveau du réseau de la santé, de l'information sur ce qu'on appelle les bruits de crête, il y a de l'information notamment qui vient de la Hollande dans ce domaine-là, il y a de l'information qui est documentée par Berglund, dans une étude pour l'OMS en 95.

4385

Donc en fait, ce dont on parle ce soir, c'est ce qu'on appelle les altérations du sommeil, ce dont vous parlez, donc les réveils soudains, les difficultés à s'endormir, les structures de sommeil.

4390

Donc on pourra, comme réseau de la santé, produire une information écrite là-dessus.

PAR LE PRÉSIDENT:

4395

En fait, monsieur soulève aussi une idée qui mérite d'être examinée, est-ce que pendant l'heure de sommeil, un bruit continu, mettons de cinquante (50) dB(A), va être plus nuisible ou moins nuisible qu'un bruit discontinu avec des pics de bruit, comme la motocyclette, ou des crêtes, vous avez parlé de crêtes d'exposition.

4400 Est-ce que cet aspect-là de nuisance par les crêtes, au niveau des intensités de bruit, a été documenté.

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

4405 Écoutez, comme je viens de dire, c'est pas moi l'expert au niveau climat sonore, on pourra le faire, ce que je vois dans les notes que j'ai ici, c'est que par exemple, quelques études qui ont montré qu'à des niveaux de crêtes de quarante-sept (47) dB(A), on aurait par exemple, dans certaines populations, un réveil de jeune adulte de douze virgule sept pour cent (12,7 %).

4410 Donc on voit que dans la littérature scientifique, il y a des études qui ont été faites là-dessus, et je me propose de vous les fournir par écrit.

PAR LE PRÉSIDENT:

4415 Bien, merci beaucoup.

PAR M. CLAUDE BELLEY:

4420 Parce que disons, il faut dire aussi, vous parlez des crêtes, des pics, mais disons que sur le long du boulevard Laurentien, on avait un bruit continu, et le bruit continu, aussi, on dort mal aussi. Quand il y a des pics, c'est encore pire.

PAR LE PRÉSIDENT:

4425 Mon propos n'était pas du tout de banaliser le bruit continu, là.

PAR M. CLAUDE BELLEY:

4430 Et puis aussi, on parlait aussi qu'il y avait une sortie du Vallon sur la Morille. Alors il va y avoir sûrement des motos qui vont passer et moi, je suis pas tellement loin de la Morille, alors le soir, sûrement de motos, j'en suis persuadé, je l'ai vécu là-bas, on va les vivre ici aussi.

4435 Alors les fameuses motos, il y a personne qui contrôle le bruit, il devrait y avoir un contrôle sonore de ces motos-là et il y en a pas. On dirait qu'ils se font un malin plaisir, la nuit, des "vroum" les plus bruyants possibles pour déranger les gens.

PAR LE PRÉSIDENT:

4440 En tout cas demain, on aura la réponse à votre question en termes de densité de bruit.

J'étais en train de discuter avec mes collègues pour voir si on poursuit pendant une heure ou pas, on va poursuivre une heure, on fait une pause de dix (10) minutes.

Et le registre est ouvert, on va prendre cinq (5) noms.

4445

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

4450

REPRISE DE LA SÉANCE
MARC PELLETIER

PAR LE PRÉSIDENT:

4455

Monsieur Marc Pelletier, s'il vous plaît.

PAR M. MARC PELLETIER:

4460

Bonsoir monsieur le Président, mesdames, messieurs. Je fais partie du Regroupement Cluseau-Superbe-Boulogne. Avec l'annonce qui a eu lieu tout à l'heure, en disant qu'il y avait un déplacement vers l'ouest de du Vallon, vous comprendrez quand même que nous, vu qu'on reste sur Cluseau, le déplacement semble très minime pour l'instant, donc j'aurai deux (2) questions.

4465

Avec le nouvel itinéraire qui est proposé, est-ce que le promoteur garde quand même les mêmes empiètements ou la même zone tampon dans le dernier quatre cents mètres (400 m) avant d'arriver au boulevard Bastien, c'est-à-dire qu'on parle d'environ une quinzaine de mètres, là.

PAR LE PRÉSIDENT:

4470

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4475

Dans le dernier tronçon, on parlait d'une butte sur une distance d'environ quatre cents mètres (400 m). Pour le moment, nous conservons la même emprise ou le même empiètement qui était prévu à l'origine dans l'étude d'impact.

4480

Cependant, je vous invitais peut-être à regarder sur l'écran, on remarquera que disons sur à peu près la moitié de cette distance-là, le premier deux cents mètres (200 m), la distance est plus grande que dans la dernière section, on le voit ici. Mais dans la section de base, ça ne change pas.

4485

Parce qu'il faut penser qu'on doit raccorder le boulevard du Vallon au boulevard de la Colline. Donc on doit vraiment venir s'enligner pour que le lien se fasse correctement, la liaison se fasse correctement.

PAR M. MARC PELLETIER:

4490

Donc à ce moment-là, ma deuxième question, tout à l'heure on parlait des dB(A) pour le coin de la Morille, on parlait beaucoup plus, à deux cent cinquante mètres (250 m), d'avoir un taux de dB(A) de cinquante-cinq (55), vu que moi, je suis carrément dans le deux cents derniers

4495 mètres (200 m), à ce moment-là, avec le carré Cluseau, avec une faible butte, la butte qu'on nous a présentée, c'était une butte du boulevard de l'Auvergne qui est une butte très très faible, d'à peu près six pieds (6 pi) de hauteur, et non pas une butte comme sur Henri-IV de quinze (15 pi) à vingt pieds (20 pi) de hauteur et même plus, donc j'aimerais connaître ce serait quoi le niveau de bruit, pour nous qui vont être situés à quinze mètres (15 m), dans le dernier deux cents mètres (200 m), avec une faible butte. Ce serait quoi comme dB(A).

4500 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur des Rivières.

4505 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je vais inviter monsieur Gagné à répondre à la question.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4510 Oui. Vous vous situez à peu près dans ce coin-ci?

PAR M. MARC PELLETIER:

4515 Vous avez un petit carreau, je suis juste entre le carreau et votre carreau rose en haut, là. C'est le carré Cluseau, on est vraiment dans le dernier deux cents mètres (200 m).

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4520 OK. De prime abord, il faudrait pas comparer quand même la zone de perturbation au nord de Chauveau de la même façon qu'au sud. La vitesse a une grosse influence au niveau de la zone de perturbation ainsi que DJME, et c'est-à-dire la moyenne de véhicules automobiles par jour.

4525 Dans ce secteur-là, on parle de onze mille (11 000) véhicules à peu près, tandis qu'en bas, on était à quarante-quatre mille (44 000), à peu près. Donc c'est sûr que la zone de perturbation est beaucoup moins large que lorsqu'on était en bas, de mémoire, je pense que c'était de l'ordre de quarante quelques mètres, je me souviens plus exactement.

4530 Donc la butte en question avait pour effet de ramener la zone de cinquante-cinq mètres (55 m) à la hauteur de la butte, donc immédiatement de l'autre côté, on avait moins que ça. On tombait à cinquante-cinq décibels (55 dB), immédiatement de l'autre côté de la butte, on avait aux environs de cinquante-deux (52 dB), et plus on se rapproche des maisons, on se ramène quand même à des niveaux acceptables.

4535 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et sans les buttes?

4540 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

Et sans les buttes, on l'avait sur l'autre carte, je l'ai peut-être ici. Globalement, ça représentait, la zone de cinquante-cinq décibels (55 dB) était aux environs de quarante mètres (40 m). Quarante mètres (40 m) au bout ici, ça englobait, si on peut dire, les premières résidences.

4545

La butte fait en sorte de ramener le cinquante-cinq (55 dB) au niveau de la butte, et de ramener un niveau sonore acceptable de l'autre côte de la butte.

4550 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors le soixante-quatre décibels (64 dB) auquel vous faites référence dans l'étude d'impact, pour le coin justement du boulevard Bastien, ce serait où?

4555 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

Pardon?

PAR LE PRÉSIDENT:

4560 Vous faites référence à soixante-quatre décibels (64 dB) près du boulevard Bastien, dans votre étude d'impact. Ce serait pour quelle section?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4565 Sur le boulevard Bastien, effectivement, c'est les deux (2) côtés ici. Il y en a un qui est un petit peu plus élevé, j'ai pas nécessairement – OK, je l'ai ici!

C'est parce qu'il y a deux (2) lectures qui ont été prises au niveau de Bastien, soit le côté est et le côté ouest. Donc en façade, on avait soixante quelques dB(A) et derrière les maisons on avait en bas de cinquante-cinq (55 dB) en tant que tel, au niveau de Bastien.

4570 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Donc pour répondre à monsieur, monsieur aura quelle intensité de bruit?

4575

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4580 Donc ce que je disais, au niveau de sa propriété, ça devrait être en bas de cinquante-cinq (55 dB). Près de la butte, on a à peu près cinquante-deux (52 dB), et plus on se rapproche des maisons, plus ça va diminuer à ce moment-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

4585 Avez-vous simulé l'intensité de bruit si la vitesse était de cinquante (50 km/h), cinquante-cinq (55 km/h), soixante (60 km/h), soixante-cinq (65 km/h), soixante-dix (70 km/h), quatre-vingt-dix (90 km/h)?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

4590 La moyenne a été utilisée en fonction de cinquante kilomètres-heure (50 km/h).

PAR LE PRÉSIDENT:

4595 Est-ce que vous trouvez que c'est réaliste?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

C'est la méthode utilisée présentement.

4600 **PAR LE PRÉSIDENT:**

4605 Pourriez-vous nous indiquer, si c'est possible pour demain, quelle serait l'intensité de bruit avec une vitesse de soixante (60 km/h), soixante-dix (70 km/h) et soixante-quinze (75 km/h); vous pouvez pas? Pourquoi?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Sûrement pas pour demain.

4610 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien, pour la semaine prochaine. Je n'ai pas un urgent besoin de ça, là.

4615 En fait, l'idée, c'est pas de vous demander quelque chose pour demander, l'idée, on sait très bien que quand on indique une vitesse sur une route à cinquante kilomètres-heure (50 km/h), elle est rarement respectée. Et d'autant plus qu'elle serait nouvelle, elle serait rapide, donc il est fort probable, comme le pont Jacques-Cartier, c'est maximum cinquante (50 km/h) et tout le

monde le prend à quatre-vingts (80 km/h), quand il n'y a pas congestion. Mais demain, on parlera de congestion.

4620

Alors donc, je pense que ce serait tout à fait vraisemblable et légitime, pour les gens qui vont rester tout proche, de savoir, en fonction de cette variabilité de vitesses, qui sont des vitesses quand même raisonnables, quand je dis soixante-soixante-dix-soixante-quinze (60 km/h -70 km/h -75 km/h), c'est raisonnable, qu'ils puissent savoir quelle est la fourche de l'intensité de bruit qu'il aura à supporter.

4625

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Nous vous dirons dans quelle mesure on peut vous fournir cette information-là, demain.

4630

PAR LE PRÉSIDENT:

S'il vous plaît, d'accord.

4635

PAR M. MARC PELLETIER:

Monsieur le Président, est-il possible, on parlait de butte, de connaître la hauteur de la butte à cet endroit-là.

4640

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien sûr.

4645

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

On parlait d'une butte de deux point cinq mètres (2,5 m) de hauteur, sur laquelle on ajoutait des conifères et des feuillus. Un peu à l'image, peut-être si on veut retourner une image à l'arrière...

4650

PAR LE PRÉSIDENT:

Elle a deux point cinq mètres (2,5 m) de haut.

4655

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Un peu à cette image-là. C'est une des buttes qu'on a trouvée, qui est pas dans la région de Québec, qui est dans la région de Montréal, et qu'on trouvait qui représentait le mieux ce qu'on souhaitait réaliser.

4660 **PAR M. MARC PELLETIER:**

Parce que je tiens à préciser, monsieur le Président, qu'une butte semblable existe devant Super Carnaval, sur le boulevard de l'Auvergne, et de ce qu'on sait, c'est pas terrible; deux mètres (2 m), c'est pas suffisant.

4665 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Vous pourriez peut-être nous transmettre cette information dans le cadre de votre mémoire.

4670 **PAR M. MARC PELLETIER:**

Merci.

4675

JEAN CLOUTIER

4680 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Jean Cloutier, s'il vous plaît.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

4685 Bonsoir monsieur le Président, mesdames les Commissaires. Je veux d'abord vous féliciter pour votre très bon travail, je me sens dans une institution indépendante, autonome, crédible, même si j'ai entendu beaucoup d'observations qui étaient contre la mienne.

4690 Je suis le porte-parole du Groupe des citoyens environnementalistes de Québec pour le prolongement de l'axe du Vallon en boulevard urbain; et si c'était une autoroute, on ne serait pas là, donc je suis pour l'option 1.

4695 J'ai beaucoup aimé la présentation de monsieur des Rivières, mais j'ai deux (2) questions essentiellement, une qui traite surtout du parc de l'Escarpement que je fréquente, que j'aime beaucoup, et une autre qui traite de la qualité de l'air. Parce que j'ai rencontré mes amis de la terre ici, nous, on est surtout des amis de l'air.

4700 Ma question sur le parc, je pense que ce serait mieux qu'on voit, monsieur le Président, la carte où on voit le parc de l'Escarpement et l'espace récréatif en surplus, où on voit qu'effectivement, on veut agrandir le parc, mais cet agrandissement-là, il est sur Power Point.

4705 Je crois qu'il y a des étapes, et nous, le communiqué qu'on a émis aujourd'hui, on dit qu'on est au onze mille cinq cent douze (11 512) jours après les premières expropriations, on est très impatient que ça se fasse, cet axe en boulevard urbain, donc on se demande quelles sont les étapes encore après?

4710 Par exemple, si on prend que le BAPE a des recommandations favorables, il y a le Conseil des ministres qui doit décider, comme vous l'avez bien expliqué, mais par la suite, la Ville a du travail à faire, elle a des changements de zonage à faire, donc nous, on est pour cette option que je vous ai parlé parce qu'on sait que ça va augmenter le parc de neuf hectares (9 ha), même si on empiète d'une brèche de deux hectares (2 ha), grosso modo, deux pour cent (2 %), comme on dit dans nos communiqués.

4715 Donc moi, je veux qu'on me garantisse, pour garder mon option et présenter mon mémoire le 1^{er} juin, je veux être certain qu'on agrandit le parc. Parce que sinon, je change mon option! On veut être certain que la Ville, et les étapes que ça entraîne, nous garantisse, parce que ça s'est peut-être déjà vu ailleurs qu'on promette des choses et que ça ne se fasse pas, donc quelle est la certitude que le parc, on parle de la section en bleu si je comprends bien, qui serait ajoutée au parc de l'Escarpement, parce que l'Escarpement suit que l'escarpement, donc quel 4720 est le temps qu'on me garantit que la zone récréative fera partie du parc de l'Escarpement.

4725 Et qu'est-ce qui me garantit qu'on va faire la plantation d'arbres. Parce que notre groupe, on veut travailler après le BAPE, aussi, on veut s'assurer que la Ville, et on va veiller au grain, qu'on y plante des arbres. En fin de semaine, on était au Domaine Maizeret, où il y avait des groupes qui ont signé le registre tout à l'heure qu'ils ont parlé, qui encouragent la plantation d'arbres, bien nous, on le veut aussi.

4730 Dans cette partie récréative, qui est de la friche forestière arborescente, que j'ai appris ce soir, donc cette friche, qu'est-ce qui peut nous garantir que la Ville va nous aider à planter des arbres et combien de temps ça peut prendre, ça.

4735 Parce qu'on sait qu'à l'heure actuelle, le ministère des Transports a pas les budgets pour faire le prolongement, et de toute façon il faut attendre au mois de mai, mais là, au mois de mai, si on a l'argent, quelles sont les étapes subséquentes qui nous garantit l'agrandissement du parc de sept hectares (7 ha), en fait, si on en coupe deux (2 ha) et on en rajoute neuf (9 ha).

PAR LE PRÉSIDENT:

4740 Bon, la première question au promoteur, est-ce que l'agrandissement du parc fait partie intégrante du projet.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4745 L'agrandissement du parc fait partie intégrante du projet, il fait également partie, je dirais la grande carte qu'on déposera demain, qui a été utilisée abondamment ce soir, où on montre ces espaces récréatifs là, la Ville, dans le fond, en déposant le document, s'engage à ce que ce soit de nouveaux espaces récréatifs qui sont inclus au parc du Berger existant.

PAR LE PRÉSIDENT:

4750 Maintenant, madame Bernier, est-ce qu'éventuellement, un certificat d'autorisation éventuel pourrait traiter spécifiquement de l'agrandissement du parc comme étant une composante du projet.

4755 **PAR Mme NANCY BERNIER:**

Tout à fait, oui, et ça peut être une condition qui est inscrite au décret, une condition qui suit la recommandation du projet. Pour l'acceptabilité du projet, ça pourrait être une condition.

4760 **PAR LE PRÉSIDENT:**

4765 Donc d'une part, le promoteur dit, ça fait partie intégrante du projet, et d'autre part, si le projet devait être autorisé, il faut absolument qu'il obtienne un certificat d'autorisation du ministère de l'Environnement, et madame Bernier vous indique qu'un tel certificat pourrait inclure spécifiquement une obligation à l'effet d'agrandir le parc.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

4770 Donc il y aura pas d'autres étapes, au Conseil de Ville, dire, il faut dézoner ce qui est du résidentiel pour le zoner en espace vert? Parce que c'est une étape subséquente, ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

4775 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4780 C'est évident qu'en temps opportun, le Conseil de Ville devra venir modifier le Règlement de zonage pour donner un caractère légal à tout ce changement-là.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

Ma vraie question était, en résumé: Quand je vais pouvoir planter un premier arbre dans un espace résidentiel qui deviendrait un espace vert.

4785 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Je sais pas s'il va pouvoir vous répondre, mais monsieur des Rivières.

4790 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je peux difficilement vous répondre tant qu'on saura pas, d'une part, si le gouvernement autorise le projet, et deux, le moment où le projet va se réaliser.

4795 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Dans deux (2) ans?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4800 Dans deux (2) ans, dans trois (3) ans, dans quatre (4) ans. Mais actuellement, je suis pas capable de répondre à ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

4805 Attendez un petit peu! Il y a quand même une chose dont on peut vous assurer, c'est que notre rapport sera déposé à la date prévue, au plus tard à la date prévue, et que normalement, bon, le ministre prend soixante (60) jours pour le rendre public, et il peut suivre quelques mois avant qu'une décision au Conseil des ministres ne soit prise.

4810 Et là, ensuite, si le promoteur veut aller de l'avant ou ne veut pas aller de l'avant, ce sera son libre choix.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

4815 Disons, faisons l'hypothèse que le Conseil des ministres autorise la réalisation du projet, bien, à partir de là, il faut que des budgets soient disponibles. Il faut par la suite mandater des experts-conseils pour préparer les plans et devis, aller en appel d'offres et débiter les travaux.

4820 Donc ce qu'on dit généralement, c'est qu'au moment où on a l'autorisation du gouvernement, et dans la mesure où les fonds sont disponibles, on parle d'une année avant que les travaux débutent.

PAR LE PRÉSIDENT:

4825 Ça, c'est pour la portion sud, n'est-ce pas?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

C'est pour la portion sud.

4830

PAR LE PRÉSIDENT:

Et pour la portion nord?

4835

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

Dans la portion nord, ce que l'entente avec le gouvernement prévoit, c'est que la Ville a l'obligation d'entreprendre la réalisation du tronçon nord au plus tard deux (2) ans après la fin des travaux du tronçon sud.

4840

PAR M. JEAN CLOUTIER:

Printemps 2006, et en 2008, on aurait le boulevard. Merci.

4845

Ma question sur l'air, elle est très brève. Je ne suis pas un scientifique mais mon idole, quand j'étais étudiant à l'école secondaire, c'était Pythagore, la ligne droite, il a inventé l'hypothénuse, si je ne m'abuse.

4850

Ça fait trente et un (31) ans, et le nombre de jours, je vous l'ai dit tout à l'heure, qu'on fait le détour de deux point trois kilomètres (2,3 km) d'un côté par le Mesnil, on entache la sécurité des enfants dans un quartier résidentiel, ou on prend vers l'ouest par Saint-Jacques, parce qu'on n'a pas le droit de passer à travers Les Méandres quand on n'est pas un résident, d'où six kilomètres (6 km) de détour. Donc ça fait trente et un (31) ans qu'on atteint la qualité de l'air ambiant, ça fait trente et un (31) ans que plusieurs milliers de voitures font ce détour, et ça, on part ante, c'est antérieur.

4855

Dans l'étude que j'ai vue, de HBA, on parle beaucoup des coûts qu'entraînerait l'utilisation de l'axe par exemple, mais j'ai l'impression qu'on n'a pas la soustraction très forte. Si on prend cet axe-là, oui, ça crée évidemment l'émanation de gaz carbonique qu'on prend dans cet axe-là, mais est-ce que nos études prennent vraiment en compte, quand on prend cet axe-là une fois construit, on doit soustraire les détours qu'on faisait avant, le tournage en rond qu'on fait depuis trente et un (31) ans, depuis onze mille cinq cent douze (11 512) jours, quasiment cinq cent treize (11 513), alors depuis les expropriations.

4860

4865

Alors est-ce qu'on peut, les scientifiques, nous dire combien ça vaut d'arbres qui donnent de l'oxygène, d'avoir, pendant trente et un (31) ans, fait le détour? Ça doit se calculer, scientifiquement, avec toute la circulation qu'on a, avec l'expertise de monsieur des Rivières, on avait sûrement ces chiffres-là il y a trente et un (31) ans, donc si on additionne toutes ces émanations de gaz carbonique qui ont été faites depuis trente et un (31) ans, on va avoir un

4870 chiffre. Ce chiffre-là, pourquoi on le soustrait pas des chiffres qu'on nous donne quand on prend l'option 1-2-3 ou 4.

J'aimerais qu'on se penche, je demande pas la réponse pour demain matin, mais je suis certain que ça peut se calculer, ça. Un arbre dégage de l'oxygène, pendant trente (30) ans il en a dégage. Moi je suis certain – ce que je veux avoir comme réponse, finalement, ça peut se résumer, peut-être qu'un expert peut le dire tout de suite parce que c'est assez évident, combien est-ce que les arbres, la friche qui est là dans l'Escarpement qu'on prend une brèche, ce deux pour cent (2 %) du parc de l'Escarpement qu'on coupe, les arbres qui ont été là, combien d'oxygène ils ont créé par rapport à tout le monoxyde de carbone qu'on a créé en faisant le détour.

Il y a sûrement un petit trou dans la couche d'ozone qui pense à nous, et on peut peut-être le mesurer, même. Alors j'aimerais ça qu'on me donne un chiffre ou une équivalence, dire oui, un arbre ou ce genre de forêt, parce qu'eux appellent ça une forêt mais moi, j'appelle ça un parc boisé, combien, est-ce qu'on peut comparer cette perte de production d'oxygène avec les arbres par rapport au gaspille humain qu'on a fait, et les automobiles depuis trente et un (31) ans.

PAR LE PRÉSIDENT:

4890 OK. Je vais aller – parce que votre question est d'une complexité rare, c'est pas une simple équation, $A + B$, c'est beaucoup plus complexe et probablement demain, quand on va toucher le taux de motorisation entre autres dans la région, quand on va toucher l'augmentation de la fluidité du trafic urbain par rapport au transport en commun et tout ça, donc c'est une question, vous savez, ma femme dirait, c'est une question à cinq mille dollars (5000 \$)!

4895 Mais d'abord, je vais essayer – et elle touche aussi, d'ailleurs, des commentaires et des questions que le ministère de la Santé et des Services sociaux avait soulevés dans le cadre de ses commentaires et qu'il avait adressés au promoteur, le promoteur aussi avait tenté une réponse, une réponse plutôt qualitative que quantitative.

4900 Mais je voudrais d'abord demander à madame Bernier, est-ce que l'équation production du CO_2 par rapport à de l'oxygène, est-ce qu'on pourrait avoir un peu un portrait de cette équation par rapport à la production des arbres.

4905 **PAR Mme NANCY BERNIER:**

Il faudrait que je consulte des spécialistes sur cette question-là, je suis pas en mesure de vous répondre immédiatement là-dessus. Équation, ce que génère un arbre versus...

4910 **PAR LE PRÉSIDENT:**

L'arbre génère de l'oxygène, l'arbre génère aussi du CO_2 .

Mais je vais passer la parole à monsieur Villeneuve, auparavant.

4915 **PAR M. NORMAND VILLENEUVE:**

Bien, la réponse est simple, oui, ça se calcule. En fait, ce que l'on demande ici, c'est quel serait l'impact du déboisement, le fait d'enlever quelques superficies forestières et l'impact que ça l'a sur enfin le bilan de carbone, il va y avoir du carbone en plus qui va rester dans l'atmosphère et qui aura pas été puisé par la végétation, et comment ça se compare à tout le carbone que l'on a, bon an mal an, envoyé dans l'atmosphère. Ça, ça se calcule.

Et on a les ressources, au ministère, entre autres j'ai un collègue qui pourrait nous aider à calculer cette chose-là.

4925

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous vous croyez que pour la superficie qui est prévue dans le présent projet, qu'on pourrait avoir des chiffres assez intéressants à ce niveau-là?

4930

PAR M. NORMAND VILLENEUVE:

De façon générale, je suis pas un expert de la question, mais on a tendance à surévaluer généralement la quantité de carbone qui est puisée dans l'atmosphère par les arbres, en fait ce qui est stocké de façon permanente. Et là, on parle d'impact cumulatif de plusieurs années, en fait est-ce qu'à perpétuité, on pense à un scénario qui nous amènerait à produire annuellement des quantités de carbone supérieures dans l'atmosphère en raison du détour dont monsieur nous parle, eh bien, assez rapidement, je pense que les deux (2) quantités ne seraient plus comparables.

4940

On peut le calculer, mais j'ai fort à parier qu'elles sont pas comparables du tout. Et peut-être sur la première année, oui, mais ensuite, probablement très distantes l'une de l'autre.

PAR LE PRÉSIDENT:

4945

Monsieur Guerrier, est-ce que la question de la contamination par les émissions automobiles, la contamination de l'air par les émissions automobiles, pour des détours de l'ordre de trois kilomètres (3 km)...

4950 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Je l'ai fait avec ma voiture, dans le temps que j'en avais une, parce que maintenant je prends l'autobus, deux virgule six kilomètres (2,6 km) par l'ouest et deux virgule trois (2,3 km) par l'est, en partant de la fin de l'autoroute et en se rendant au Metro où arriverait, au boulevard Bastien, coin de la Colline et Bastien. Donc j'ai fait les deux (2).

4955

PAR LE PRÉSIDENT:

4960 Si on réduisait, on va réduire le maximum possible, si on réduisait la problématique de la
contamination de l'air par l'automobile à cette simple équation, est-ce que vous avez des
suggestions pour la Commission, pour savoir comment prendre le problème pour essayer de
quantifier quelles peuvent être les émissions associées à des automobiles qui ont parcouru deux
point trois kilomètres (2,3 km) ou deux point six kilomètres (2,6 km) pendant X années, mais
surtout, surtout, ce détour par rapport à la présence d'une autoroute pour laquelle il y aurait
probablement une vitesse plus importante, bien sûr, et qui aurait des émissions peut-être d'une
4965 autre nature en évitant le détour.

Est-ce que vous avez une idée là-dessus?

PAR M. PHILIPPE GUERRIER:

4970 J'ai l'impression, dans ce dossier-là, qui est certainement pertinent, peut-être chaque
organisme pourrait amener un certain regard sur le dossier.

4975 En ce qui nous concerne, pour être rapide, la vision qu'on a, au niveau régional de la
qualité de l'air, si on regarde ça déjà au départ, la vision globale du dossier, je voulais
mentionner, on a un écrit là-dessus, le point de vue de santé publique, l'air extérieur dans
l'ensemble du territoire régional est considéré de bonne qualité, selon les paramètres qui sont
enregistrés par les stations d'observation qui sont situées sur notre territoire.

4980 Malgré cela, la région de Québec subit au moins deux (2) alertes au smog chaque été,
couplées à des épisodes de chaleur accablante pouvant entraîner des décès prématurés chez
les personnes âgées ou chez les personnes atteintes de maladies chroniques. Et les émissions
atmosphériques qui causent le smog proviennent maintenant des véhicules de transport.

4985 Donc vous voyez qu'on a un peu deux (2) perceptions. D'un côté, il est vrai que la qualité
de l'air extérieur, à Québec, est encore bonne; à l'inverse, on observe justement ces
phénomènes de smog. Alors je pense qu'il faut d'abord, au niveau macro, voir qu'il y a un petit
peu ces deux (2) tendances-là.

4990 Bon ensuite, c'est sûr que d'un point de vue santé publique, ce qui est intéressant, c'est
les risques à la santé liés à la fois aux gaz irritants, etc., et ce qu'on cherche dans ces cas-là, ce
qui est important, c'est que finalement, que les véhicules qui circulent dans cet endroit produisent
le moins possible de gaz irritants, etc., et il y a la nouvelle problématique qui sont les gaz à effet
de serre.

4995 C'est sûr qu'on va regarder tout ça, je sais pas si vous me suivez, le fait qu'il y ait deux (2)
aspects de qualité, une bonne qualité générale mais les épisodes de smog récents et
préoccupants, et qu'il y a deux (2) types, il y a les asphyxions de monoxyde de carbone mais ça,

5000 on n'en parlera pas, et il y a deux (2) préoccupations, il y a les effets des gaz irritants sur notre santé et il y a les effets des gaz à effet de serre qui est une problématique beaucoup plus globale.

5005 Et là-dedans, notre point de vue, comme je viens de dire, serait de se dire, bien, ce qu'il faut, c'est sûr, c'est de manière générale, s'assurer que les émissions des véhicules sont le moindre possible, actuellement.

PAR LE PRÉSIDENT:

5010 Je vais peut-être aborder d'une autre façon aussi.

Monsieur des Rivières, le secteur concerné par l'étude, vous avez indiqué dans l'étude d'impact qu'il y a un virgule six (1,6) auto par ménage, et vous avez dit qu'à l'ensemble de la ville de Québec, c'est un virgule deux (1,2) automobile par ménage.

5015 Est-ce que le un virgule six (1,6) est le plus élevé de Québec?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5020 Non.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ce serait quoi, le plus élevé?

5025 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Je vais demander à Pierre Bouvier, du Réseau de transport de la Capitale, de vous donner cette information-là.

5030 **PAR M. PIERRE BOUVIER:**

Il y a certains secteurs qui dépassent un virgule huit (1,8), si ma mémoire est bonne mais à valider, au nord de Charlesbourg et Saint-Augustin.

5035 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et ensuite?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

5040 Pardon?

PAR LE PRÉSIDENT:

5045 Le un virgule six (1,6) arrive à quel rang, est-ce qu'il serait parmi les cinq pour cent (5 %) plus élevés?

PAR M. PIERRE BOUVIER:

5050 C'est parmi les élevés. C'est légèrement en bas de un (1) vers le centre et ça augmente en allant vers l'extérieur, avec certains secteurs qui dépassent un virgule huit (1,8).

PAR LE PRÉSIDENT:

5055 Est-ce qu'avec la présence d'une autoroute du Vallon, ce taux pourrait augmenter?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5060 Moi, je vous dirais, je pense que c'est pas nécessairement lié à l'autoroute, il faut voir aussi les caractéristiques socioéconomiques des gens qui demeurent dans ces secteurs-là, qui sont des gens qui sont, dans certains secteurs, prenons le Mesnil à titre d'exemple, relativement fortunés, donc pour qui l'automobile, au départ, c'est pas un problème d'acquisition comme tel.

5065 L'autre élément, c'est bien certain que le fait d'avoir un réseau autoroutier à proximité peut peut-être favoriser l'utilisation de l'automobile et le taux de possession automobile. Mais il reste que, je pense, ce qu'on voit là, monsieur Bouvier le disait tout à l'heure, le fait qu'on soit en périphérie, c'est normal qu'il y ait un taux plus élevé.

PAR LE PRÉSIDENT:

5070 Et comment le ministère des Affaires municipales, du Sport et des Loisirs voit cette réponse, par rapport à ses orientations?

PAR M. MAURICE LEBRUN:

5075 Mon dieu, on est à des échelles bien différentes, à ce moment-là; effectivement, c'est dans un ordre de grandeur totalement différent.

5080 Les orientations portent sur l'ensemble du territoire de la Communauté métropolitaine, donc à une échelle vraiment différente. Alors il y a pas vraiment de lien, si on peut dire, par rapport aux orientations.

PAR LE PRÉSIDENT:

5085 Mais, je veux dire, les orientations à l'ensemble de la communauté ne tiennent que si elles se réalisent de façon locale aussi.

PAR M. MAURICE LEBRUN:

5090 C'est sûr qu'il y a une correspondance à des grandes orientations qui concernent la communauté, qui concernent l'ensemble du territoire, il y a une certaine adéquation, si on peut dire, au niveau local. Mais dans les orientations, il y a pas, au niveau des transports, il y a pas vraiment d'orientations spécifiques qui touchent ce problème-là.

5095 On pourra vérifier, demain avant-midi, demain après-midi on pourra rediscuter cette question-là, lorsqu'on présentera les orientations.

PAR LE PRÉSIDENT:

5100 Alors écoutez, merci beaucoup.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

5105 Juste un petit point technique. Ce "questions et commentaires" qui a été fourni avec les études du BAPE, les réponses, est-ce qu'elles sont disponibles?

PAR LE PRÉSIDENT:

Tout à fait.

5110 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Où?

PAR LE PRÉSIDENT:

5115 Vous pouvez voir madame Gélinas à l'arrière de la salle, elle pourra vous indiquer le numéro du cahier. PR5.1.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

5120 Merci.

5125

SIMON LÉPINE

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Simon Lépine.

5130

PAR M. SIMON LÉPINE:

Rebonsoir. Je veux revenir sur la portion du quatre cents mètres (400 m) en bas du boulevard Bastien. Je suis le voisin de Marc qui est venu tout à l'heure, je voudrais parler de pente.

5135

On a parlé d'une butte pour atténuer le son. Chez moi versus mon voisin, il y a six pieds (6 pi) d'écart, de hauteur entre les deux (2) terrains, et puis avec l'autre voisin après, il y a encore six pieds (6 pi). Donc si je comprends bien, la route fait ça, la butte fait également ça.

5140

Si je suis sur mon terrain, la pente en face de mon terrain va couper le son; mais si je regarde de biais, elle n'a plus aucun effet.

5145

Est-ce qu'on est capable d'évaluer les décibels relativement à ça? Parce que là, je suis en ligne droite avec l'autoroute.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je comprends.

5150

Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5155

Je vais inviter monsieur Gagné à répondre à la question de monsieur Lépine.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5160

Oui, effectivement, il y a une pente, c'est à peu près sept pour cent (7 %). Lors de la modélisation du tracé en tant que tel, le profil de la route est mis en donnée de base, si on peut dire, pour la modélisation elle-même, donc c'est pris en compte. Et la résultante ou l'efficacité du mur est calculée en fonction de ça aussi.

5165

C'est pris en compte, la pente, c'est ce que je peux dire.

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc en fait, ce que vous nous dites, c'est que les estimations que vous avez obtenues tiennent compte...

5170

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Tiennent compte du profil de la route, du tracé, des habitations, des limites de vitesse et du volume de circulation.

5175

PAR M. SIMON LÉPINE:

Je peux renchéir? Je suis pas satisfait de la réponse, dans le sens que si j'ai bien compris, la pente, si je regarde sur mon voisin, c'est comme s'il y en avait carrément pas, et les décibels, d'après ce que j'ai pu comprendre tantôt, ils étaient calculés en fonction d'une butte en avant de chez moi et là, il y en a plus, en réalité. Donc le cinquante-cinq décibels (55 dB), il est plus à cinquante-cinq (55 dB), je serais très surpris qu'il le soit encore.

5180

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Vous êtes à quel endroit?

5185

PAR M. SIMON LÉPINE:

Juste en bas du boulevard Bastien, dans le quatre cents mètres (400 m) qui est demeuré intact, que je pourrais dire.

5190

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Donc vous êtes dans la zone protégée par la butte?

5195

PAR M. SIMON LÉPINE:

La zone protégée par la zone tampon, on est juste en arrière du Metro, la zone rose. Juste sur le coin, oui.

5200

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Ici, il y a un ajustement à faire en fonction de ce qu'il va y avoir ici, effectivement. Si vous dites que vous êtes juste ici, la butte finira pas nécessairement là, il y a un ajustement à faire encore pour tenir compte justement des habitations ici.

5205

PAR LE PRÉSIDENT:

5210 Est-ce que ça va être fait?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5215 En fonction de ce qu'on a eu comme discussion ce matin, ça devrait être analysé et pris en compte, effectivement.

PAR M. SIMON LÉPINE:

5220 Ma deuxième question, on parle toujours de l'autoroute qui se rend jusqu'à Bastien, et on parle souvent de la piste des Cheminots. On parlait de cinquante-cinq mètres (55 m) de zone qui étaient prévus, on en prend environ trente-cinq (35 m), donc il en reste vingt (20 m). On la donne de l'autre côté de l'autoroute, du secteur ouest.

5225 Est-ce qu'on peut pas tasser l'autoroute de vingt mètres (20 m) et arriver de biais au boulevard de la Colline? Parce que dans le fond, on se rend jusqu'aux Cheminots, d'après ce que j'ai pu comprendre.

PAR LE PRÉSIDENT:

5230 Monsieur des Rivières.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5235 Je pense qu'une intersection de l'importance qu'aura boulevard du Vallon et boulevard Bastien, on doit avoir des rues à quatre-vingt-dix degrés (90°); je pense qu'en termes de visibilité de la route, en termes de sécurité, c'est beaucoup plus efficace et c'est plus opportun. Et c'est un petit peu pour ça que dans ce contexte-là, comme on doit se raccorder sur une route existante qui est le boulevard de la Colline, on n'a pas le choix d'arriver ici à un angle de quatre-vingt-dix degrés (90°).

5240 Et vous noterez qu'on est déjà la sortie d'une courbe, et à ce moment-là, on va avoir un drôle d'angle, qui est pas nécessairement optimal.

PAR LE PRÉSIDENT:

5245 Excusez-moi, pourquoi ce serait plus sécuritaire?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5250 Bien, je vous dirais, de façon générale, quand on a un carrefour à quatre-vingt-dix degrés (90°), sur le plan de la visibilité, c'est plus simple.

Imaginons ici, vous avez une route qui arrive à angle, et vous n'êtes plus à quatre-vingt-dix degrés (90°), vous êtes peut-être à soixante-dix (70°), donc vous devez comme regarder
5255 derrière vous pour savoir ce qui s'en vient. Donc ça pose une certaine difficulté.

L'autre élément, c'est qu'à ce moment-là, on va se rapprocher des résidences qui sont déjà ici. Donc ça amène d'autres inconvénients, on fait juste déplacer l'inconvénient.

5260 Or, avec la construction de l'écran antibruit, comme monsieur Gagné vous disait tout à l'heure, il faut envisager que cet écran-là soit prolongé derrière l'épicerie Metro, pour qu'il soit efficace. Il peut pas juste arrêter là, parce qu'effectivement, le bruit va tout simplement passer à côté de l'écran.

5265 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous vous engagez à le faire?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5270 Ça fera partie du projet, ça devra être évalué au moment de la conception du projet, la faisabilité, comment on peut faire ça. Mais on est conscient qu'il y a une problématique là qui doit être regardée.

5275 **PAR M. SIMON LÉPINE:**

Je m'excuse, si j'ai bien compris, le rose, c'est commercial?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5280 Le rose qui est ici actuellement, c'est l'épicerie Metro qu'on connaît.

PAR M. SIMON LÉPINE:

5285 C'est commercial?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5290 C'est commercial.

PAR M. SIMON LÉPINE:

Donc de l'autre côté, je me rapproche pas des maisons, je suis commercial aussi.

5295 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

Ici?

5300 **PAR M. SIMON LÉPINE:**

Oui.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5305 On va se rapprocher ici, il y a du bâti déjà existant. Alors si on prolonge la route ici, comme ça, et je viens me raccorder, je me rapproche du bâti qui est ici.

PAR M. SIMON LÉPINE:

5310 C'est beau, merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

5315

PIERRE DARVEAU

5320 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Pierre Darveau.

PAR M. PIERRE DARVEAU:

5325

Bonsoir, et j'ajoute mes félicitations sur le fonctionnement de cette assemblée.

PAR LE PRÉSIDENT:

5330 Je vous remercie.

PAR M. PIERRE DARVEAU:

5335 Bon, j'étais venu, j'avais l'intention de présenter un mémoire, et puis à entendre tous ceux qui souhaitaient l'avènement du boulevard du Vallon, je me suis dit, ça sert à rien d'apporter d'autres éléments qui seraient contre ce développement-là, d'autant plus que je ne vois vraiment pas la possibilité que ça se fasse pas.

5340 Cependant, il y a un impact qui a pas été souligné ici, qui est pratiquement pas souligné non plus par le BAPE, c'est celui du boulevard de la Colline, où on va amener, on parle de quarante-quatre (44 %) à cent dix pour cent (110 %) plus de véhicules sur ce boulevard-là, où on dit qu'en avant des maisons, il y a actuellement soixante-quatre décibels (64 dB) à cinquante kilomètres à l'heure (50 km/h), ce que très peu de gens font, donc j'imagine qu'on est déjà rendu à soixante-cinq (65 dB) et là, bien, j'ai parlé avec monsieur Gagné tout à l'heure de cette situation-là, ça relève probablement de la Ville de Québec.

5350 En tout cas, je souhaiterais que vous lui fassiez des recommandations, parce qu'à venir jusqu'à présent, on a prévu à peu près tout ce qu'on peut pour les gens qui viennent d'arriver, si on peut dire, qui viennent de se construire non loin de ces champs-là, où le boulevard va se construire, on prévoit des talus, on prévoit toutes sortes de technicalités, mais on amène, ce boulevard du Vallon, je dirais cent pour cent (100 %) de plus de véhicules que ce qu'il y a dans le moment, et on n'en parle pas nulle part.

5355 On a évalué l'impact sur les animaux, l'impact sur la nature, l'impact sur les gens au sud de Bastien, mais on ne traite absolument pas de l'impact pour les gens qui habitent actuellement sur le boulevard de la Colline. Alors je sais s'il y a des gens de la Ville de Québec ici qui pourraient s'engager à évaluer ces impacts-là et essayer de réduire un peu ce qu'on doit s'attendre de vivre.

5360 **PAR LE PRÉSIDENT:**

5365 Il est clair, monsieur Darveau, que nous n'avons pas du tout touché encore comme telle la circulation automobile, aujourd'hui, on n'a pas eu le temps, mais je voudrais demander à monsieur des Rivières de répondre à la question, quel serait l'impact d'un éventuel prolongement de l'axe du Vallon sur le boulevard.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5370 On pourra peut-être, si vous le souhaitez, demain, monsieur le Président, dans la présentation qu'on fera sur la mobilité, entrer dans cette problématique-là des plus ou des moins sur le boulevard de la Colline.

Entre temps, peut-être que mon collègue Gagné pourrait peut-être vous parler un petit peu de la problématique du bruit sur le boulevard de la Colline.

5375 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Superbe.

5380 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

5380

Oui, effectivement, ça a été quand même analysé un peu au niveau du boulevard de la Colline. Il y a eu des points de saisie de niveau sonore, pour essayer d'évaluer un peu le niveau actuel, et ce qu'on mentionnait tantôt, effectivement, c'est qu'en face des résidences, on a un niveau quand même au-dessus de soixante (60) dB(A), mais derrière les résidences, à peu près

5385

en bas de cinquante-cinq (55) dB(A)), à ce moment-là.

La simulation, ce qui a été fait en tant que tel, ça a été fait en fonction d'un volume de circulation d'environ six mille neuf cents (6900) véhicules-jour, ça c'est actuel, au niveau de la Colline.

5390

Les prévisions, pour 2021, sont de l'ordre neuf mille cent (9100), ce qui veut dire à peu près trente pour cent (30 %) au lieu de cent dix pour cent (110 %), trente pour cent (30 %) peut-être de plus.

5395

Au niveau des évaluations sonores, quand on a une augmentation mettons du double de la circulation, ça donne à peu près deux-trois (2-3) dB(A) de plus. Actuellement, on est dans l'ordre de trente pour cent (30 %), donc l'augmentation au niveau sonore, si on parle de dB(A) uniquement, si vous êtes à cinquante-cinq (55) dB(A) ou à soixante (60) dB(A), on va prendre un chiffre, soixante (60) dB(A), donc c'est juste une augmentation de un (1) à deux (2) dB(A),

5400

pour le trente pour cent (30 %) d'augmentation de circulation, en pensant aussi qu'on est à la même vitesse et les mêmes conditions de circulation.

PAR LE PRÉSIDENT:

5405

Mais donc, quand on relativise le un-deux-trois (1-2-3) dB(A), en fait juste pour nous donner une idée, quand on augmente le nombre de dB(A) de trois (3), ça nous donne l'impression de quoi?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5410

OK. Juste pour vous situer un petit peu, pour faire une augmentation de dix (10) dB(A), il faudrait peut-être avoir dix (10) fois plus d'énergie en tant que telle, donc dix (10) fois plus de véhicules. Et lorsqu'on a une augmentation de dix (10) dB(A), la perception humaine, c'est à peu près le double.

5415

PAR LE PRÉSIDENT:

De dix (10) dB(A)?

5420 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

De dix (10) dB(A), c'est le double au niveau de la perception humaine.

PAR LE PRÉSIDENT:

5425

De deux (2) dB(A)?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5430

De deux (2) dB(A), à ce moment-là on peut penser que c'est beaucoup, beaucoup, beaucoup moins, c'est même pas perceptible pour ainsi dire, deux (2) dB(A); à l'oreille humaine, c'est pas perceptible, pour le commun des mortels.

PAR M. PIERRE DARVEAU:

5435

C'est qu'à la page 86 de votre rapport du BAPE, on parle de soixante-trois point six décibels (63,6 dB) en face de l'adresse 11260, boulevard de la Colline. Ça, c'est évalué à cinquante kilomètres à l'heure (50 km/h). Il y a personne qui fait cinquante kilomètres à l'heure (50 km/h), moi, ça m'apparaît être des chiffres presque volontairement faits pour que ce soit acceptable.

5440

Un peu plus loin, on parle que soixante-cinq (65 dB), ça devient assez intolérable. Monsieur Gagné dit, en façade, oui, c'est vrai, mais dans les cours, c'est pas le cas.

5445

Bien écoutez, quand on parle des gens où on va construire des murs, est-ce qu'on leur dit, bien, vous allez vous installer sur votre terrain opposé! On a vraiment prévu, en tout cas on souhaite prévoir ce qu'il y a de mieux pour que ces gens-là soient pas dérangés.

5450

Sur le boulevard de la Colline, on dit, oui, ça se peut que ce soit dérangeant en avant, mais allez vous asseoir en arrière. Je pense que ça doit pas être évalué de cette façon-là.

5455

Deuxième des choses, c'est qu'on parle de bruit, mais il faudrait, en tout cas je sais pas si ça peut relever de vous, mais ce boulevard-là, j'ai une grande crainte qu'il se convertisse en boulevard commercial, et que les voisins arrières subissent ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

5460 Je comprends. Monsieur Darveau, on va essayer de répondre à la question, parce qu'il se fait tard et puis tous ces commentaires-là, vous pouvez nous les écrire dans un mémoire, et vous pouvez être sûr qu'on accorde énormément d'importance aux mémoires, sinon on serait pas là.

5465 On est ici, on a un rôle capital au niveau de l'audience publique pour traduire, amener les préoccupations des citoyens à l'oreille du ministre. Donc quand vous dites, vous voulez pas, vous voulez plus faire un mémoire parce qu'il y a trop de personnes que vous avez vues pour, là, je pense qu'à mon avis, vous faites fausse route. Vous devriez écrire un mémoire.

5470 Ceci étant dit, quelles sont les mesures d'atténuation prévues pour le boulevard de la Colline.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5475 Il y en a pas présentement en tant que tel. On est conscient qu'effectivement, le boulevard de la Colline, la première rangée de maisons en tant que telles font partie d'une zone de perturbation sonore un peu élevée, mais ça existe présentement.

5480 Donc la politique, de la façon qu'on fonctionne au niveau de l'approche de planification intégrée, c'est de valider plutôt les impacts, ceux qui existent existent, mais on essaie de valider plutôt la variation entre ceux qui existent aujourd'hui et demain, comme j'ai expliqué tantôt.

Lorsqu'on regarde le boulevard de la Colline, effectivement, c'est en dedans des critères pour considérer ça comme un impact moyen ou fort, donc c'est faible en tant que tel.

PAR LE PRÉSIDENT:

5485 Mais si, monsieur, dans quelques années après mettons la construction éventuelle du prolongement du Vallon arrive un autre projet, et lui aussi apporte un-deux-trois décibels (1 dB-2 dB-3 dB) de plus, le promoteur dit, bien, ce qui est là est là, nous on voit rien, je veux dire à un moment donné, ça perd son sens, non?

5490

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5495 Ça a pas été évalué dans ce sens-là en tant que tel. On a regardé plus le boulevard du Vallon en fonction, comme je pourrais dire, de la circulation qui est induite.

Le calcul nous donne, présentement, pour 2021...

PAR LE PRÉSIDENT:

5500 OK. Est-ce qu'il y a des mesures d'atténuation possibles? D'accord, vous n'en n'avez pas, mais je pose la question: Est-ce qu'il y a des mesures d'atténuation possibles?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5505 Je pense pas qu'il y en ait de possible en tant que tel, parce qu'on est en façade de maisons, donc il y a pas d'érection de mur qui est possible en tant que telle, il y a des entrées de cour, ce serait pas efficace du tout.

PAR LE PRÉSIDENT:

5510 Et combien de résidences seraient affectées de cette façon-là?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5515 Affectées dans le sens – comme je disant tantôt, ils ont pas d'impact, au niveau du calcul qu'on considère dans la grille d'analyse des impacts.

PAR LE PRÉSIDENT:

5520 C'est-à-dire ils ont augmenté de deux décibels (2 dB).

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5525 Ils ont augmenté de un (1 dB) à deux décibels (2 dB), oui.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est ça. Combien de résidences seraient touchées de cette façon-là?

5530 **PAR M. MARCEL GAGNÉ:**

Il s'agirait de calculer le nombre de résidences en longueur du boulevard.

PAR LE PRÉSIDENT:

5535 Pourriez-vous nous l'indiquer si c'était possible, pas ce soir mais peut-être revenir avec ça demain.

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5540

Oui, on pourrait l'indiquer.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5545

Monsieur Zayed, monsieur Bergeron aimerait apporter une information complémentaire.

PAR M. LUC BERGERON:

5550

Oui, on parle de la méthode de mesure du bruit, d'abord j'aimerais préciser, mon ministère utilise une méthode reconnue internationalement et utilise la même méthode dans toutes ses études d'impacts, et on en fait une centaine par année.

5555

Donc j'écoutais ce soir, est-ce qu'on pourrait faire une mesure du bruit la nuit, différenciée par heure, mais c'est pas la méthode qu'on utilise actuellement. Je dis pas qu'elle peut pas être modifiée, mais cette méthode-là, elle est reconnue internationalement, c'est la même qui est utilisée partout dans le monde et c'est celle qu'on a adoptée voilà quelques années, lorsqu'on a développé la Politique du bruit routier.

5560

J'aimerais aussi répondre, est-ce qu'il y a des moyens connus d'essayer de contrôler ou de limiter le bruit routier sur une route où des habitations sont déjà construites, sont déjà sur le bord du pavage, la seule qu'on connaît, connue actuellement, c'était d'employer donc un type de revêtement bitumineux qu'on appelle un enrobé drainant, qui était un enrobé qui faisait en sorte que le bruit routier était moins perceptible, et on parlait d'une amélioration d'un (1 dB), deux (2 dB) et même parfois trois décibels (3 dB).

5565

5570

Le problème qu'on a vécu au Québec, avec ce type d'enrobé là, c'est un enrobé qui exige de modifier totalement nos modes d'entretien d'hiver, c'est une route qui réagit pas du tout de la même façon, donc pour un entrepreneur qui entretient des rues municipales, il est obligé de traiter toutes les rues d'une façon et ce tronçon routier là d'une autre façon. Donc le ministère a cessé d'utiliser l'enrobé drainant.

PAR LE PRÉSIDENT:

5575

Par rapport au déglacage?

PAR M. LUC BERGERON:

5580

Par rapport au déglacage. C'est un revêtement qui réagit pas du tout de la même façon aux sels de déglacage, il gèle beaucoup plus rapidement, parce que c'est un fromage gruyère, l'absorption du bruit est faite par la porosité du pavage. C'est pour ça qu'on appelle ça un enrobé

drainant, donc c'est un type d'enrobé bitumineux qui fait en sorte qu'il absorbe beaucoup plus l'eau et le bruit, qui fait en sorte qu'on pouvait réduire le bruit de deux-trois décibels (2 dB-3 dB).

5585 C'est la méthode qu'on connaît, en tout cas qu'on a expérimentée au Québec, pour tenter de contrer le bruit routier lorsque les habitations sont déjà collées sur l'asphalte. Donc on peut pas implanter de bouton, on peut pas implanter de mur antibruit, donc c'était via le revêtement bitumineux qu'on pouvait le faire.

PAR LE PRÉSIDENT:

5590

Je vous remercie.

Merci monsieur.

5595

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

Une précision au niveau du revêtement bitumineux, il faut dire que ça perd son efficacité très rapidement avec le temps, à cause de la compaction justement des vides.

5600

PAR LE PRÉSIDENT:

Et donc, c'est à refaire à une fréquence plus élevée?

PAR M. MARCEL GAGNÉ:

5605

Beaucoup plus élevée, si on veut garder la même efficacité.

PAR LE PRÉSIDENT:

5610

Merci.

PIERRE LATERRIÈRE

5615

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Pierre Laterrière.

5620

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

Bonsoir monsieur le président. Je pense que je suis le dernier à passer, ça fait que je vas essayer d'être bref dans mes questions, je vas éviter le préambule.

5625 Tout de même, je dois dire que moi, je suis drôlement concerné là-dedans, parce que je suis pas loin de l'entrée du boulevard Bastien, et puis ça fait quarante (40) ans que j'habite dans le secteur, et puis en 1964, quand j'ai acheté ma maison, on m'a promis du Vallon et j'attends depuis ce temps-là.

5630 Sauf que dans ces années-là, il a sorti dans les journaux, à Québec, ça a été public, un rapport sur la circulation dans le grand Québec métropolitain, qu'on appelait le rapport Vandry. Ça, j'ai toujours gardé ça dans la tête, et puis je regrette de pas avoir découpé le plan, parce qu'on nous fournissait sur ça tous les futurs boulevards et tout ça, et une projection, et on voyait parfaitement, dans le rapport Vandry, l'autoroute du Vallon, parce qu'on parlait d'une autoroute, et on voyait également que cette autoroute du Vallon là, qui aboutissait au boulevard de la Colline, se connectait avec Jean-Talon qui venait de Charlesbourg, et éventuellement, de la Colline allait aboutir à Henri-IV, pour fixer un chemin est-ouest dans le nord.

5640 Et on disait, dans ce rapport-là, que ça prenait ça parce qu'on serait drôlement dans le jus si on faisait pas du Vallon et tout ça.

5645 Alors moi, ma question, c'est: Est-ce qu'il y aurait possibilité que le ministère des Transports, probablement qui a été l'auteur de ça, de l'étude, fasse un dépôt de ce rapport-là au BAPE, puis qu'on commente le rapport, que le ministère commente ce rapport-là, pour voir ce que les gens, dans le temps, ce qu'ils prévoyaient, voir si aujourd'hui on est réellement rendu là.

Et puis on va s'apercevoir peut-être que c'était pas si fou que ça, et puis si on avait fait, si on avait suivi ce rapport-là, bien, on aurait évité un paquet de problèmes.

5650 Alors c'est ça ma question, est-ce que, je sais qu'ils l'ont pas disponible, je pense pas, immédiatement, mais est-ce qu'on pourrait s'attendre à voir le rapport déposé ici, Vandry, et avec des commentaires par rapport à ce qui se passe aujourd'hui par rapport à la circulation.

PAR LE PRÉSIDENT:

5655 Est-ce que ce rapport existe ou il est archivé?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5660 Ce rapport existe, nous serions peut-être capables d'en trouver une copie.

5665 Mais ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est que le réseau routier qui était projeté dans ce rapport était pour une population de plus d'un million (1 M) d'habitants dans la région, alors qu'on a à peine dépassé le cinq cent mille (500 000) habitants. Alors je dirais, la majorité des recommandations du rapport Vandry-Jobin n'ont jamais été mises en œuvre.

5670 Dans ce rapport-là, on parlait même d'une autoroute, qu'on appelle l'autoroute de la Falaise, qui longeait, qui venait couper le quartier Saint-Sauveur en deux (2), on parlait même d'une autoroute sous la Colline parlementaire qui reliait l'autoroute Dufferin au boulevard Champlain, alors il y a énormément de choses, dans ça, qui ont jamais été réalisées, parce que la population est pas là.

Et je pense que c'est pas dans les intentions de personne de réaliser ces projets-là au cours des prochaines années.

5675 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous allez quand même déposer le document?

5680 **PAR M. MARC des RIVIÈRES:**

On pourra voir si on peut déposer ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

5685 Ou encore, si c'est très volumineux, les sections qui peuvent être pertinentes au dossier.

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

On verra.

5690

PAR LE PRÉSIDENT:

Autre chose?

5695 **PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:**

5700 Maintenant, mon autre question, je me fie au plan qui est là, du côté ouest, sud-ouest de Bastien, il y a eu des expropriations sur la rue Valvue, je pense, il y a trente-trente-deux (30-32) ans, je crois qu'on a exproprié dans ce coin-là une dizaine de maisons, je sais pas le nombre, mais moi, j'aimerais savoir le nombre de maisons qui a été exproprié dans le temps, comment de maisons qui ont été expropriées, pourquoi l'expropriation dans ce temps-là, et quelle est la relation avec ça, avec le plan d'aujourd'hui.

5705 Vous allez me dire, je remonte dans le passé, mais moi ça fait quarante (40) ans que j'attends, ça fait que!

PAR LE PRÉSIDENT:

5710 La question est recevable dans la mesure où elle est en lien avec le projet. Alors la question préalable, c'est: Est-ce qu'il y a eu des expropriations à l'ouest de Bastien pour le prolongement de l'axe du Vallon?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5715 Il y a effectivement eu, à l'époque, des expropriations, je peux pas vous donner le nombre.

5720 Il faut comprendre qu'il y avait une hypothèse, à l'époque, à l'effet que – et là, si on illustre le plan de développement, pour illustrer – c'est qu'il y avait le boulevard Johnny-Parent, on revenait brancher le boulevard Johnny-Parent à cette intersection-là, donc d'où la nécessité de venir acquérir des terrains pour créer cet axe-là.

PAR LE PRÉSIDENT:

5725 On n'a pas besoin vraiment de voir, là. Vous nous confirmez qu'effectivement, il y en a eu, et c'était dans une perspective de développement qui ne s'est pas concrétisé?

PAR M. MARC des RIVIÈRES:

5730 Qui ne s'est pas réalisé. Et on sait qu'il y a des gens qui ont posé la question si ces terrains-là ne pourraient pas leur être recédés, et c'est des choses qui vont être examinées dans les prochains mois.

PAR LE PRÉSIDENT:

5735 Ça va, monsieur?

PAR M. PIERRE LATERRIÈRE:

5740 Ça va, merci beaucoup.

PAR M. LUC BERGERON:

5745 Juste pour dire qu'à l'époque, le ministère était peut-être plus prudent qu'aujourd'hui, à l'époque il y avait une culture qui faisait en sorte que lorsque le ministère expropriait des corridors pour des développements futurs, il s'assurait qu'on libérait le corridor de l'ensemble des habitations qui y étaient.

5750 Donc effectivement, même si à l'époque, l'autoroute du Vallon n'était pas prévue à court terme, lorsqu'on a exproprié les corridors, ce corridor-là comme tous les autres au Québec, on s'assurait à l'époque qu'on libérait le corridor, donc on achetait toutes les propriétés et on libérait le corridor, même si l'autoroute était prévue dans cinq (5) ans, six (6) ans, dix (10) ans.

5755 Ce qu'on fait pas toujours aujourd'hui, et qu'on le regrette souvent par après, parce qu'on est coincé ou on s'est mis avec un peu de surenchère au niveau des terrains. Ce qui fait en sorte qu'à l'époque, ils étaient peut-être plus prudents que nous, ils s'assuraient de libérer les corridors.

PAR LE PRÉSIDENT:

5760 Merci monsieur Bergeron.

Merci à vous tous et à vous toutes, merci pour votre patience et puis on reprend demain à treize heures trente (13 h 30). Bonne nuit!

5765

SÉANCE AJOURNÉE AU 5 MAI 2004 À TREIZE HEURES TRENTE (13 H 30)

5770

Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription fidèle et exacte de mes notes sténotypiques.

5775

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.