

**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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 5

Séance tenue le 3 juin 2004 à 18 h 30
Centre communautaire Lebourgneuf
1650, de la Morille
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 3 JUIN 2004	
SÉANCE DE LA SOIRÉE	
MOT DU PRÉSIDENT	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
CONSEIL RÉGIONAL EN ENVIRONNEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE	1
M. Alexandre Turgeon	
M. YVES BOLDUC	10
REGROUPEMENT DES CITOYENS DES MÉANDRES.....	15
M. Louis Tanguay	
Mme Lorraine Beaulieu	
Mme ISABELLE PERRON	20
RÉSIDENTS DU QUARTIER LE MESNIL PHASE II.....	25
M. PIERRE LALIBERTÉ	
REPRISE DE LA SÉANCE	
M. JEAN CLOUTIER	29
M. RAYMOND DION	40
COMITÉ DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE QUÉBEC	44
M. Gilles Lemieux	
M. Raymond Thériault	
Mme Solange Brassard	
M. CLAUDE PERRON.....	47
REPRISE DE LA SÉANCE	
COMITÉ DES CITOYENS DES MESNILS.....	52
M. Richard Gilbert	
Mme CHRISTIANE BOILARD	58
MOT DE LA FIN	65

**SÉANCE DU 3 JUIN 2004
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DU PRÉSIDENT**

5 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir, bienvenue à cette cinquième séance de la deuxième partie de l'audience publique.

10 Comme ç'en est venu presque l'habitude, ma coordonnatrice m'a transmis un message à vous transmettre, en fait il s'agit d'une bonne nouvelle, elle me dit de vous rappeler que c'est la dernière séance!

15

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
CONSEIL RÉGIONAL EN ENVIRONNEMENT DE LA CAPITALE NATIONALE**

20 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors j'appelle monsieur Alexandre Turgeon du Conseil régional en environnement de la Capitale nationale.

25 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Bonsoir.

30 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir monsieur Turgeon.

35 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Alors je vais essayer de présenter assez rapidement notre mémoire, le survoler très rapidement, essayer de mettre l'accent sur quelques points.

40 Dans notre mémoire, on commence avec le développement durable. On commence avec ça parce que la Ville de Québec et le gouvernement du Québec souscrivent au concept de développement durable. Le développement durable, c'est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre selon nous des générations futures.

Je pense que c'est important de rappeler que c'est pas juste un objectif "cute", le développement durable. C'est un objectif qui appelle notre société, la société québécoise, à

45 diminuer drastiquement sa consommation énergétique, sa consommation générale de
ressources. Parce que cette consommation-là est inéquitable envers les autres peuples de la
planète, est inéquitable envers les générations futures.

50 La planète ne peut pas supporter le modèle de développement que l'on a actuellement, et
c'est extrêmement important donc de revoir nos façons de faire, et de cesser de se comporter
comme si les ressources étaient illimitées.

55 Donc accepter le prolongement de l'autoroute du Vallon, c'est de permettre un projet de
plus dans la mauvaise direction, perpétuer un modèle de développement qui est basé sur la
dépendance envers l'automobile et donc, de pas changer les tendances actuelles qu'il va falloir
commencer à infléchir.

60 Vous avez peut-être remarqué le préambule de Hubert Reeves qu'on a mis dans notre
mémoire, je vous invite à en prendre connaissance.

PAR LE PRÉSIDENT:

65 Je voudrais être très honnête avec vous, nous n'avons pas eu le temps de le lire encore.
Je pense que vous nous l'avez déposé ce matin, et nous avons siégé depuis ce temps-là.

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

70 Alors peut-être que je me permettrais, à ce moment-là, de vous lire ce préambule-là.
Alors Hubert Reeves, dans l'édition du Monde du 31 août 2003, l'année dernière, écrivait, c'est
un extrait!

LECTURE DU MÉMOIRE, préambule

75 Alors depuis quelques mois, au Conseil régional de l'environnement, on se rend compte
que nous-mêmes, comme environnementalistes, dans une société qui vit un peu dans la ouate,
on n'a pas assez peur.

80 On n'est pas encore assez conscient, et ce qu'on a peur, au fond, c'est de se faire, nous
comme génération, se faire reprocher dans cinquante (50) ans, par nos descendants, de pas
avoir agi, de pas avoir pris les moyens nécessaires pour changer nos façons de faire alors qu'on
commençait à connaître les dangers qui pesaient contre nous.

85 Développement durable, j'ai parlé de la surconsommation des ressources, ce projet-là,
évidemment, les ressources qui vont nous entraîner à surconsommer, c'est en particulier les
ressources énergétiques, donc la question des changements climatiques. C'est la problématique
environnementale qui est clairement la plus criante, sur le plan planétaire, c'est celle qui pose la
plus grande menace à la survie de l'espèce humaine sur terre, bien qu'il y a des débats

philosophiques à savoir, est-ce que c'est une bonne ou une mauvaise chose que l'humain disparaisse.

90 On va prendre pour acquis qu'on voudrait bien que l'humain survive au prochain siècle. Alors les changements climatiques, c'est pas banal.

Et ce qu'on a tendance à oublier souvent, quand on parle de Kyoto et d'une augmentation de cinq pour cent (5 %) de nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2010, c'est que ce n'est
95 qu'un premier pas.

L'ONU a placé cet objectif-là relativement faible à atteindre, même s'il présente un enjeu quand même considérable pour l'ensemble des sociétés, pour que les sociétés y adhèrent et disent, OK, on va commencer à travailler dans cette direction-là.
100

Mais comme plusieurs spécialistes nous l'ont déjà annoncé, 2020, il va falloir que ce soit vingt pour cent (20 %), 2030, il va falloir que ce soit cinquante pour cent (50 %) pour vraiment réussir à infléchir le processus de changement climatique.

105 Et donc, Kyoto, ce n'est qu'une étape et donc, dans ce sens-là, on peut pas se permettre de perpétuer, projet par projet, à gauche et à droite, des projets qui vont augmenter un petit peu notre dépendance envers l'automobile et faire en sorte que le transport en commun, c'est pas une solution, c'est carrément ingérable sur le territoire.

110 Et c'est dans ce sens-là que c'est pas marginal, ce projet-là, en regard des changements climatiques, même si on a de la misère à quantifier quel est l'impact d'un projet globalement sur les changements climatiques, c'est un projet de plus dans la mauvaise direction, alors qu'il faut travailler projet par projet à réduire notre dépendance envers l'automobile.

115 C'est d'ailleurs le cri de tous ces vœux, autant le gouvernement du Québec dans ses orientations gouvernementales d'aménagement que la Ville de Québec dans son Plan stratégique 2004-2008, dans les stratégies de développement durable de la ville de Québec, dans la politique même sur les nouveaux lotissements de la ville de Québec.

120 Je passerais maintenant à la justification du projet. On a entendu des choses intéressantes dans le cadre de la première partie de l'audience, je pense que vous l'avez bien noté, parce que quelques personnes qui ont posé des questions, vous leur avez eux-mêmes rappelé la réponse de monsieur Bergeron qui avait dit: C'est le gouvernement qui décide et nous, comme fonctionnaires, on doit essayer de développer des argumentaires techniques pour
125 justifier le projet, après que le gouvernement ait pris la décision.

Dans le cadre du processus québécois d'évaluation environnementale, c'est pas comme ça que ça marche. Le processus politique, il est ultimement le choix de décision à la fin d'aller de l'avant ou non avec un projet, de lui donner son certificat d'autorisation.

130 Si vous dites non au projet de prolongement de du Vallon ou que vous dites oui, le gouvernement, après, peut, de façon totalement discrétionnaire, décider qu'il va suivre votre recommandation ou aller à l'encontre de votre recommandation quelle qu'elle soit. On a vu les deux (2) dans le passé.

135 Alors ce pouvoir discrétionnaire là du politique, il est reconnu, il est légal, mais c'est pas ça qui, en amont, qui fait la justification d'un projet au moment de son évaluation. L'évaluation, la justification, est basée sur: est-ce que le projet répond à un besoin réel, est-ce qu'il y avait pas d'autres moyens alternatifs de corriger les problèmes auxquels on voulait résoudre.

140 Alors nous, ce qu'on pense, c'est que dans le cadre de ce projet-là, il était pas justifié sur le plan de l'analyse transport. Il est disproportionné par rapport aux problèmes de congestion qui sont vécus dans le secteur, et les solutions pour régler ces problèmes-là ont été trop partiellement regardées – on parle de l'optimisation du réseau, l'option 3 – et rejetées trop rapidement parce qu'on avait d'autres objectifs avec le prolongement de l'autoroute du Vallon.

145 Non seulement les scénarios d'optimisation n'ont été étudiés ni suffisamment ni sérieusement, mais les promoteurs ont travaillé dans ce dossier avec une approche de gestion de l'offre sans considérer l'amélioration des transports en commun, plutôt qu'avec l'approche de plus en plus répandue de gestion de la demande.

150 La gestion de la demande, ça commence de plus en plus à se répondre, c'est une approche qui a été développée parce qu'on s'est rendu compte que toute nouvelle offre de transport, il y a des documents qui vous ont été d'ailleurs déposés dans le cadre de la première partie sur la demande induite, toute nouvelle offre de transport génère une demande supplémentaire en transport et aggrave à terme la congestion routière.

155 On a cité un extrait de l'Agence métropolitaine de transport, le point sur la congestion, qui a recensé dans les villes américaines les investissements routiers, et plus qu'on investit dans les routes, plus que la congestion est grave. Donc on règle rien.

160 Comment on règle un problème de transport, en travaillant sur la demande. Et travailler sur la demande, ça veut dire, il y a de la congestion sur ce boulevard-là, on va mettre une voie réservée pour le covoiturage, on va favoriser davantage de transport en commun, on va favoriser auprès des employeurs des horaires variables. Parce que la congestion, somme toute, elle dure trente (30) minutes dans la journée, à l'heure de pointe du matin et à l'heure de pointe de l'après-midi.

165 Donc c'est ça travailler sur la demande, et on donne une série d'exemples qui devraient être mis en oeuvre pour solutionner les problèmes de congestion dans le secteur.

170 Mais répondre en augmentant la capacité routière, on règlera rien. On va avoir sept mille cinq cents (7500) nouveaux véhicules qui vont aller s'engouffrer vers le sud dans un réseau qui

175 est déjà congestionné, d'ailleurs l'étude d'impact dit même qu'au sud du boulevard de la Capitale, du Vallon, ça va s'aggraver par rapport à l'état actuel, Henri-IV, la faible baisse de congestion qu'on va avoir grâce à l'arrivée de du Vallon, qu'est-ce que ça va donner comme signal, une baisse de congestion sur Henri-IV, ça va dire, partout autour, les quartiers qui pourraient avoir du développement résidentiel, on va pouvoir enfin, oui, ça va être intéressant de se développer là parce que temporairement, il y a une fluidité plus grande de sept pour cent (7 %) sur Henri-IV, jusqu'à temps qu'on arrive à nouveau à un niveau de saturation un peu partout.

180 Donc il faut pas aller de l'avant avec une solution par l'augmentation de l'offre en transport.

185 Le projet est non justifié également sur le plan du développement urbain. Non justifié parce que, d'une part, la Ville avoue, et elle l'a avoué à plusieurs reprises, dans la première partie, qu'elle a pas complété plusieurs études qui viseraient à déterminer à quel endroit devrait se faire le développement dans les huit (8) arrondissements, et elle a pas non plus fait encore ses choix, parce qu'elle dit que ça fait partie du processus du Plan directeur d'aménagement.

190 Monsieur des Rivières a dit, à une réponse à une de mes questions, en ce qui a trait à notre question à savoir ils sont où les pôles de quartier qu'on devrait développer, parce que c'est ça la stratégie de la Ville de Québec, dans son plan directeur, elle veut favoriser le développement des pôles de quartier dans les huit (8) arrondissements, les secteurs structurants autour du transport en commun.

195 En ce qui concerne les pôles de quartier, monsieur Bédard a dit tout à l'heure qu'il y a un exercice de planification qui est en cours actuellement à la Ville, qui s'appelle le PDAD, donc il n'est pas opportun à cette étape-ci de déposer ça, parce qu'on est en période de réflexion et ça va faire l'objet de consultation spécifique.

200 Donc les choix, la Ville l'avoue, ont pas été faits.

205 Ceci dit, les chiffres qu'elle nous donne nous démontrent qu'on n'a absolument pas besoin de ce secteur-là à moyen terme; sur probablement un horizon de vingt (20) à trente (30) ans, on n'a pas besoin de développer ce secteur-ci.

210 La Ville estime à quatre (4000 \$) à six mille dollars (6000 \$) les terrains potentiels, le nombre de logements sur les terrains potentiels déjà desservis en égout et aqueduc. Elle estime ce quatre (4000) à six mille (6000) logements-là sur la base des densités actuelles. Puis si vous l'avez constaté, à Québec, les densités sont relativement faibles. Donc ce quatre (4000) à six mille-là (6000) est extrêmement conservateur.

215 On veut changer les tendances, donc – puis la Ville, dans son plan stratégique, elle dit qu'il va falloir travailler sur des meilleures densités, des meilleures mixités de fonctions pour favoriser le transport en commun. Donc dans ses documents, la Ville a dit, je vas augmenter les

densités dans les secteurs existants un peu partout sur le territoire, et là, quand on estime les logements, on dit, c'est en fonction des densités qui sont sur le terrain.

220 Le potentiel donc, avec une plus grande densité, il sera peut-être le triple facilement. Et quand je dis le triple, on est probablement encore avec de l'unifamilial, mais de l'unifamilial davantage organisé comme une Cité Jardin. On n'est pas encore à du duplex ou du triplex.

225 Les logements par recyclage, la Ville les estime à six mille (6000), non, la Ville les estime à quatre cents (400) par année, mais si on le fait sur douze (12) ans, ça fait donc six mille (6000).

Mais s'il y a une augmentation de ces tendances-là, parce que c'est basé sur les tendances et la demande pour ce type de logement là, sans doute qu'on serait capable de faire plus que ces six mille (6000) logements-là.

230 Les logements dans les secteurs en redéveloppement, cinq mille huit cents (5800). Mais ça, c'est les cinq mille huit cents (5800) projets sur la table, connus. D'ici 2021, les promoteurs vont pas s'arrêter de plancher sur des projets et d'en présenter de nouveaux. Donc il va y avoir beaucoup plus que ces cinq mille (5000) projets-là, cinq mille huit cents (5800) unités-là dans les quartiers en redéveloppement.

235

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Turgeon, il faudrait penser à conclure.

240 **PAR M. ALEXANDRE TURGEON:**

Je termine cette partie-là. Et à ça, on n'a pas estimé la densification dans les axes et les pôles structurants et donc, on parle déjà de dix-huit mille (18 000) logements que la Ville nous avoue, avant même d'avoir réellement estimé le réel potentiel.

245

Donc on n'a pas besoin de ce projet-là.

Je vous ai mis une photocopie du plan Vandry-Jobin parce qu'on nous a dit qu'on nous appuyait sur la justification depuis longtemps planifié, le projet. Quand on regarde Vandry-Jobin, du Vallon n'est pas là, c'est une belle terre agricole, au nord de l'autoroute de la Capitale.

250

PAR LE PRÉSIDENT:

Je peux vous assurer que comme les autres mémoires, votre mémoire sera lu et examiné à la loupe.

255

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

D'accord.

260

Je vais simplement passer, esquiver les parties sur le boisé de l'Escarpement, je pense que plusieurs personnes vous en ont parlé, le boisé serait pas là que notre point de vue changerait pas sur le projet.

265

Le manque de cohérence avec les stratégies de la Ville, on a noté toutes les incohérences avec la stratégie de développement durable, le plan stratégique et les nouveaux lotissements, et on vous rappelle que monsieur des Rivières nous a dit, en première partie, qu'au fond, du Vallon, c'est un projet qui a été planifié avant ça, donc somme toute, ce qu'on a presque compris de la première partie, c'est que la Ville recommencerait pas aujourd'hui, maintenant que ces politiques-là ont été adoptées par le conseil municipal.

270

Les orientations gouvernementales, il faut les relire, c'est de toute beauté. On trouve qu'elles sont excellentes, ces orientations-là. Et le ministère des Affaires municipales a bien rappelé au promoteur qu'il devait respecter toutes les orientations et non pas une orientation, celle du bouclage du réseau.

275

Et il faut vraiment se mettre à pied d'oeuvre pour faire de la ville de Québec une collectivité viable ou des différents pôles de quartier à travers les huit (8) arrondissements des collectivités viables. Et on a cité quelques-unes des orientations avec lesquelles le projet est complètement en contradiction, et il faut dorénavant travailler dans ce sens-là.

280

Donc on souhaite que le BAPE, de façon assez claire, rejette le projet, recommande au gouvernement et à la Ville de Québec de ne pas aller de l'avant avec ce projet-là, c'est pas un bon projet pour notre collectivité, pour notre avenir.

285

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous remercie.

290

Vous avez fait référence tout à l'heure à l'option 3 et vous avez indiqué votre souhait de pouvoir optimiser cette option 3. Qu'est-ce que vous voulez dire exactement?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

295

Bien, je pense que l'option 3, et dans l'étude d'impact, on en dit très peu, on dit pourquoi elle a été rejetée mais on en dit très peu, on en a eu un acétate dans la première partie où on nous a montré en quoi elle consistait, c'est de l'amélioration à certains endroits des interventions pour régler des problèmes de circulation.

300 Il y a rien au niveau du transport en commun, il y a rien pour les solutions, pour faciliter le
covoiturage. Quand je dis faciliter le covoiturage, c'est autant sur le plan logistique, en termes de
publicité, en termes de logiciel qui est rendu accessible, il existe un logiciel sur le site du
ministère des Transports, il faut que les citoyens le sachent, pour aller s'inscrire, autant celui qui
offre un "lift" que celui qui veut en avoir un, il faut que la population le sache que ce site-là existe;
305 que celui qui fait du covoiturage a un avantage par rapport à celui qui fait de l'auto solo.

Donc il a accès à une voie réservée sur certaines voies de circulation qui sont
présentement congestionnées, incluant sur Laurentien jusqu'au centre-ville, et puis ça, c'est pas
juste pour le bénéfice des gens du secteur mais également d'autres secteurs.

310 Il y a également l'étalement des horaires de travail qui peut être privilégié. Comme je l'ai
dit, le temps où il y a une congestion est relativement court; des personnes du secteur nous ont
dit, il suffit de partir une demi-heure plus tôt ou de partir une demi-heure plus tard, et puis on n'en
a pas de problème avec la congestion.

315 J'essaie de regarder si on en a suggéré d'autres, mais ce n'est que quelques exemples.

Il y a une madame qui s'appelle Ginette Milord, au Réseau de transport de la Capitale,
qu'on est allé voler à la région de l'Outaouais, c'est une spécialiste dans la gestion de la
demande. Alors on a les ressources à Québec pour travailler sur ce type d'approche là, et non
320 pas toujours en disant, bien, on a sept mille (7000) véhicules, le réseau en a une capacité pour
cinq mille (5000), alors qu'est-ce qu'on fait pour répondre à cette capacité-là, on augmente la
capacité et on double le problème.

325 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Gold.

330 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Bonjour. J'aimerais vous poser une question à la tendance à l'automobile, j'aimerais avoir
votre opinion.

335 Avec une meilleure desserte et avec des incitatifs, vous en avez mentionné plusieurs,
selon vous, est-ce que c'est réaliste de ralentir la tendance à Québec? En d'autres mots, est-ce
que cette évolution ou plutôt cette révolution à la culture de l'automobile à Québec est réaliste?

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

340 Bien, je pense qu'il faut être optimiste, puis qu'on est condamné à réussir à infléchir cette
tendance-là.

345

C'est sûr que tant qu'on va travailler, comme gouvernement, comme ville, à répéter ce genre de projet-ci, le prolongement de l'axe du Vallon, et de les multiplier, jamais on va réussir à changer cette tendance-là.

350

D'autant plus avec le niveau de sous-financement qu'on accorde aux sociétés de transport. Actuellement, le cadre de financement est clairement problématique pour avoir une offre de transport adéquate.

355

Ça fait huit (8) ans que le Réseau de transport de la Capitale nous dit: faites pas trop de promotion du transport en commun, on n'est pas capable de répondre à la demande. Si on n'est pas capable de répondre à la demande, comment qu'on veut rebalancer correctement les équilibres!

360

Alors le Réseau de transport, vous avez ce document-là, il a été déposé, il y a un plan, une vision pour relancer, et développer, et reprendre une part du marché importante à l'automobile au cours des prochaines années, c'est réaliste, il devra faire les gestes en conséquence.

365

Et regardez les orientations gouvernementales en matière d'aménagement, ils touchent les transports, ils touchent le développement du commercial, le développement du résidentiel, et dans tous ces aspects-là, il y a toujours ce souhait-là, cette volonté-là de réduire la dépendance envers l'automobile.

370

Et si on agit sur ces différents aspects là de front, oui, on va être capable d'infléchir les tendances.

375

Mais c'est pas en donnant plus de routes accessibles gratuitement aux automobiles qu'on va le faire. C'est congestionné actuellement, il y a deux (2) voies de circulation, on va en enlever une et ça va être le covoiturage et puis les autobus qui vont passer sur l'autre. Alors là, tranquillement, déjà – parce que le covoiturage, c'est déjà un gain, là, et déjà, oui, on est capable tranquillement d'infléchir certaines tendances.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur Turgeon.

380

PAR M. ALEXANDRE TURGEON:

Ça me fait plaisir.

385

YVES BOLDUC

PAR LE PRÉSIDENT:

390 Monsieur Yves Bolduc.

PAR M. YVES BOLDUC:

395 Bonsoir monsieur le Président, bonsoir mesdames. Je suis ici ce soir pour vous présenter mon mémoire.

Je suis un résident de Loretteville, un partisan, oui, je vas dire comme on dit des fois, de l'environnement. J'ai eu à travailler dans différents secteurs. Je me présente donc, Yves Bolduc.

400 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 2**

Page 2, fin

405 Et on a gagné.

Donc pour m'en revenir au projet de du Vallon!

LECTURE DU MÉMOIRE, page 3

410 **Page 3, fin du troisième paragraphe**

À calculer à un dollar du litre (1 \$/l), qu'on est rendu, sept cent soixante piastres (760 \$) par année, qui peut être investit ailleurs dans l'économie de la région.

415 Si on regarde sept cent soixante litres (760 l) par trois mille (3000) véhicules, donc on peut réaliser par jour, environ, parce qu'on parle de mille huit cents voitures (1800) voitures le matin, mille huit cents (1800) le soir, j'ai arrondi à trois mille (3000), ça représente deux millions deux cent quatre-vingts litres (2 280 000 l) d'essence, d'économie.

420 Et puis si on met le projet dans les années 2021, ça va représenter tout près de cinquante-huit millions cinq cent vingt litres (58 520 l). Ça veut dire à peu près un douze millions (12 M) de gallons de gaz non brûlés, par année.

425 Ça fait que quand nos environnementalistes viennent dire que c'est pas bon, je pense qu'on a un bon projet, et je pense que la Ville a un bon projet, et qu'on a besoin de ce projet-là.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 3, dernier paragraphe

Fin de la page 3

430

Le monsieur qui est passé avant moi parlait des moyens alternatifs, ç'en est un. Si on nous met un incitatif, je pense qu'on va le prendre. Moi-même, si on promet de m'amener, je travaille dans le parc Colbert, je peux partir du coin de Bastien et me rendre dans le parc Colbert dans vingt-cinq-trente (25-30) minutes, je vais le prendre, l'autobus, vous pouvez être certain.

435

LECTURE DU MÉMOIRE, début de la page 4

J'aurais peut-être un dernier petit texte à vous lire, si vous me le permettez.

440

En 1983, quand je suis revenu de Fermont, après un licenciement de quinze cents (1500) employés de la compagnie minière Québec Cartier, moi et mon épouse avons voulu nous loger dans la ville de Québec, plus précisément dans la ville de Sillery, où nous étions natifs. Nous avons constaté que le prix des maisons était alors hors de portée de notre budget.

445

C'est pour cette raison que nous nous sommes donc tournés vers la banlieue de Québec, vers un endroit nous offrant le plus de commodités possibles. Nous avons pris en considération le futur développement de l'axe routier nord-sud de du Vallon qui était promis depuis quinze (15) ans.

450

Nous disposions aussi, dans ce temps-là, d'un hôpital près de chez nous.

455

Nous qui nous débattons depuis plus de trente (30) ans pour cet axe routier nord-sud avons vu se réaliser un autre axe routier, celui-là est-ouest, soit la traverse Montolieu, en dedans d'un délai de trois (3) ans et qui sert à empêcher le trafic des camions lourds de passer par le boulevard Martel et l'avenue Industrielle pour aller rejoindre l'autoroute Henri-IV et ainsi enlever l'achalandage de ces gros camions dans les quartiers résidentiels.

460

Cette traverse a été construite en pleine forêt et ce, dans un délai de quinze (15) mois. Où étaient donc nos environnementalistes quand ils ont coupé dans quatre kilomètres (4 km) de boisé?

465

Projet d'allée cyclable et pédestre le long du fleuve, promis par la Communauté nationale. L'escalier Place-de-la-France, quatre centièmes anniversaire de Québec, soixante-dix millions (70 M\$) à part des coûts – le coup d'oeil et puis le coût de l'entretien. Quel beau projet apporté pour le bien-être de la communauté. Et qu'est-ce que ça va apporter de plus, je le sais pas.

470

Le métro de surface, neuf cents millions (900 M\$). C'est drôle, mais quand on entend parler les environnementalistes et qu'on ne consulte pas la population, on nous consulte pas, nous, la population de Québec. Ces décisions-là pour faire des projets tels que ceux-ci sont prises et on n'a pas d'autres choix que de payer.

La Ville nous a proposé de faire une plage sur la plage Beauport. Présentement, on parle aussi de manque d'eau potable éventuel.

475 J'avais une proposition à faire peut-être à la Ville, si vous me permettez, monsieur le
Président! Une plage puis un beau réservoir d'eau potable, un projet qui est là aussi avancé
depuis peut-être trente (30) ans ou cinquante (50) ans, serait de fermer les deux (2) pointes de
l'Île-d'Orléans et de se servir de la rivière Montmorency qui nous apporte de l'eau potable de
480 notre parc des Laurentides. Ça nous ferait un beau lac en eau potable, une belle réserve d'eau
potable pour la Ville et puis des plages à pouvoir aller se baigner, sans être dans la pollution du
fleuve Saint-Laurent.

Merci, monsieur le Président, de m'avoir écouté et de m'avoir permis d'exposer.

485 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Merci monsieur Bolduc. Je vous avoue que notre dossier est assez gros comme ça, on
retiendra pas, pour fins de notre réflexion, votre dernière proposition.

490 Je voulais tout simplement vous informer, par rapport à votre dernière intervention, que
parmi les groupes environnementalistes qui sont venus présenter leur mémoire, il y en avait aussi
qui étaient pour le projet. Je voulais juste vous dire ça.

PAR M. YVES BOLDUC:

495 C'est ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

500 Maintenant, deux (2) petites questions.

Le comité de surveillance tripartite auquel vous faites allusion devrait être formé par qui?

PAR M. YVES BOLDUC:

505 Par des personnes, des promoteurs.

PAR LE PRÉSIDENT:

510 Par les promoteurs?

PAR M. YVES BOLDUC:

515 Oui. C'est pour ça que je parlais d'avoir une partie des promoteurs, une partie des
personnes qui sont pour le regroupement pro du Vallon, c'est des personnes âgées, c'est des
personnes comme moi qui travaillent de jour ou de soir, c'est des personnes qui peuvent être là
et qui peuvent aller faire une surveillance. Les personnes aussi, les environnementalistes qui
pourraient être avec nous autres.

520 Si on se donnait la main, je pense, pour développer un projet puis pour regarder le
développement futur pour le transport en commun, je pense qu'on devrait être consulté, aussi, la
population, parce qu'on a des bonnes idées sur le transport en commun.

PAR LE PRÉSIDENT:

525 Je vous avouerai aussi que l'originalité de votre mémoire m'a amené à sortir mon crayon
et à commencer à calculer, je peux vous montrer tous mes calculs, j'ai dit, ça a pas de sens!
Quand vous avez commencé à faire votre calcul pour l'estimation des litres d'essence qui
seraient économisés, je me suis dit, la première chose qui m'avait frappé, j'ai dit, vingt (20)
530 minutes d'essence non brûlée, donc trois point huit litres (3,8 l) d'économie journalière, j'ai dit, ça
a pas de sens. Là, j'ai commencé à dire, ça revient à combien.

Et puis je pense que finalement, je pense que c'est réaliste, comme estimé.

535 **PAR M. YVES BOLDUC:**

Oui, c'est réaliste, parce que présentement, si vous me permettez, au garage, on fait
justement des nettoyages d'injecteur de voiture pour permettre une meilleure combustion interne
au moteur et puis une meilleure consommation d'essence, puis une meilleure économie aussi
540 d'essence.

On met un litre d'essence avec un additif pour nettoyer l'injecteur et on démarre la voiture,
et le litre prend entre dix (10) et douze (12) minutes à être consommé, à un moteur qui vire au
ralenti, là, mille-douze cents (1000-1200) tours-minute.

545

PAR LE PRÉSIDENT:

L'auto ne bouge pas?

550 **PAR M. YVES BOLDUC:**

L'auto ne bouge pas, elle est stationnée dans le garage, on met un boyau en arrière pour
évacuer ça à l'extérieur, avec un système de ventilation, puis on le laisse virer. Ça fait que ça
prend, un litre d'essence, dix (10) à douze (12) minutes.

555 Ça fait que c'est pour ça que je dis – puis c'est très très réaliste, vingt (20) minutes, ça représente environ deux litres (2 l) d'essence le matin, ou un litre point huit (1,8 l) pour les plus petites voitures, deux (2) fois par jour, ça fait que ça fait des chiffres qui vont très vite.

560 Quand on regarde aux véhicules qui vont passer par là, qui vont emprunter ce trajet, je pense que c'est une belle économie puis un bon coup de pouce, justement, pour le projet Kyoto et puis l'environnement, parce que déjà là, on va faire un bon point.

PAR LE PRÉSIDENT:

565 Selon ce calcul, en cinq (5) heures, on viderait un réservoir, ce qui me semble réaliste.

PAR M. YVES BOLDUC:

570 Oui, c'est ça. Vous laissez virer une voiture à la porte, ou si vous avez déjà été, dans le temps, on allait à la pêche le long des quais, des fois on avait froid, on laissait virer la voiture, et puis une demi-heure-une heure ($\frac{1}{2}$ -1), puis quand on avait passé la nuit, on revenait, on disait, sapristi, ça a pris la moitié de la "tank" d'essence et puis on l'a fait virer trois-quatre (3-4) fois une heure de temps, à peu près.

575 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et quand on roule et qu'on arrête, un peu simuler le milieu urbain, là, non pas autoroutier mais le milieu urbain, j'imagine qu'on consomme moins?

580 **PAR M. YVES BOLDUC:**

On augmente.

PAR LE PRÉSIDENT:

585

On augmente la consommation ou on diminue la consommation?

PAR M. YVES BOLDUC:

590 On augmente la consommation. À chaque départ, on injecte plus d'essence dedans, puis on demande plus de force au moteur pour lancer le véhicule.

595 Puis quand on arrête, si on fait des arrêts brusques, on économise, oui, une partie de l'essence, mais quand même là, on étouffe le moteur par la transmission, le système d'ordinateur cherche à contrôler pour garder le moteur en marche, ça fait qu'il injecte un petit peu plus d'essence.

PAR LE PRÉSIDENT:

600 Madame Gold.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

605 Votre suggestion de mettre la butte entre la route et le trottoir, pensez-vous que ça peut donner un sentiment d'insécurité aux piétons et aux cyclistes?

PAR M. YVES BOLDUC:

610 D'insécurité, je croirais pas, parce qu'ils vont être, d'après moi, du côté des développements immobiliers, donc ils vont être, un, à l'abri, si jamais il y a un accident ou quelque chose, ils vont être à l'abri de l'autre côté du muret.

615 Et puis en même temps, étant dans un quartier résidentiel, le long d'un quartier résidentiel, ils sont moins sujets peut-être à être attaqués par du monde qui s'engouffrent le long des choses et qui sont à portée, le long du boulevard. Ça fait qu'ils sont plus à vue du côté résidentiel que du côté boulevard.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

620 Merci.

PAR M. YVES BOLDUC:

625 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

630 Merci à vous.

REGROUPEMENT DES CITOYENS DES MÉANDRES

PAR LE PRÉSIDENT:

635 Alors maintenant, j'appelle monsieur Louis Tanguay et madame Lorraine Beaulieu. Il s'agit du Regroupement des citoyens des Méandres.

PAR Mme LORRAINE BEAULIEU:

640

Bonsoir à tous.

PAR LE PRÉSIDENT:

645

Bonsoir madame.

PAR M. LOUIS TANGUAY:

650

Bonsoir.

PAR LE PRÉSIDENT:

Bonsoir monsieur.

655

PAR Mme LORRAINE BEAULIEU:

LECTURE DU RÉSUMÉ DU MÉMOIRE

Page 2, fin de "Premièrement"

660

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Beaulieu, j'aimerais juste avoir un élément de clarification. Le texte que vous lisez ne correspond pas à notre texte. Est-ce que vous l'avez modifié?

665

PAR Mme LORRAINE BEAULIEU:

C'est pas tout à fait le même sommaire, on a ajouté des éléments, mais qui sont dans le mémoire. Là, j'imagine que vous avez...

670

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, ça va. Si tous les éléments que vous nous indiquez sont dans le mémoire, ça me convient. Mais s'il y a des éléments de fond qui ne sont pas dans le mémoire, je souhaiterais que vous déposiez la nouvelle version.

675

PAR Mme LORRAINE BEAULIEU:

Tout est là.

680

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord.

685 **PAR M. LOUIS TANGUAY:**

C'est juste que lire le mémoire au complet, ça aurait été impossible.

PAR LE PRÉSIDENT:

690

Ça va, ça va, très bien.

PAR Mme LORRAINE BEAULIEU:

695

Un deuxième ajustement à l'option 1!

LECTURE DU RÉSUMÉ DU MÉMOIRE, page 2, (Un deuxième ajustement...)

Fin de la page 2

700

Mon collègue Louis va vous montrer aussi l'annexe 3 de notre mémoire, pour le quatrième ajustement, qui consisterait à...

LECTURE DU RÉSUMÉ DU MÉMOIRE, début de la page 3

705

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci à vous.

710

J'aimerais savoir, lorsque vous avez soulevé un certain nombre je dirais de lacunes ou de limites à l'étude, entre autres que l'étude ne soit pas porteuse aussi d'un programme d'intervention au niveau du transport en commun, est-ce que vous en faites une condition?

PAR Mme LORRAINE BEAULIEU:

715

Je pense que – là, c'est sûr qu'au niveau du regroupement, on n'a pas eu une discussion précisément sur votre question, mais personnellement, je crois que la solution aux problèmes que vit présentement le quartier n'est pas juste une solution, c'est un ensemble de facteurs qui pourraient régler le problème, à mon avis.

720

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est habile comme réponse, quand même!

PAR Mme LORRAINE BEAULIEU:

725

On est un regroupement mais quand même – bon, Louis.

PAR M. LOUIS TANGUAY:

730

Est-ce que je peux ajouter quelque chose?

PAR LE PRÉSIDENT:

735

Allez-y, bien sûr.

PAR M. LOUIS TANGUAY:

740

Moi, je suis tout à fait d'accord avec ce que Lorraine vient d'affirmer, bon évidemment, on peut difficilement commencer à affirmer des choses au nom de douze cents (1200) personnes, mais ce qu'on peut dire par exemple, c'est que dans le quartier, nous, on vit une réalité quand même constante à tous les jours, et puis il y a un manque au niveau de la sécurité, il y a des choses à faire.

745

Au niveau du transport en commun, bon, c'est évident, d'ailleurs l'intervenant juste avant nous avait un bon point, si le réseau de transport était plus efficace et la fréquence des transports était augmentée, il y aurait certainement plus de gens qui le prendraient. Il y a très peu d'autobus rapides, il y en a deux-trois (2-3) le matin, je crois, dépendamment, il y a deux (2) trajets en tout cas.

750

Mais ce qui arrive, c'est qu'il y a comme une incongruité aussi dans le développement de la ville et le transport en commun. Quand on regarde ce qui se fait au niveau commercial près d'où on habite, ce qui s'est fait aussi, bon, plus loin, maintenant la ville est fusionnée, à Sainte-Foy et à Beauport, ce qu'on a, c'est des centres où on a absolument besoin d'une automobile pour se déplacer.

755

Alors qu'on dise qu'on est d'accord pour le transport en commun, je pense que tout le monde prêche pour la vertu, sauf que dans les faits, ce qu'on se rend compte en Amérique du Nord présentement, en tout cas ce qu'on se rend compte ici à tout le moins, c'est que les gens utilisent de plus en plus leur voiture. C'est évident que si le transport en commun était plus facilement utilisable, les gens le prendraient.

760

765

Mais je pense que c'est pas incompatible, dans le sens que les réseaux actuels, bon, suffisent pas à la demande pour les voitures, et puis ce qu'on croit, c'est qu'un boulevard avec des autobus qui réussissent à se déplacer quand même d'une façon efficace, bien, les gens vont être plus enclins à les prendre aussi.

PAR Mme LORRAINE BEAULIEU:

770 Et pour ajouter, je dirais que le boulevard, l'ajout, le prolongement de du Vallon avec le
775 boulevard amènerait – dans le fond il faudrait revoir l'ensemble des circuits environnants, je veux
dire les autobus qui circulent dans le secteur, les circuits devraient être revus de façon à utiliser
de la façon la plus optimale ce boulevard-là.

775 Parce que présentement, il y a plein de circuits, moi j'utilise l'autobus tous les jours pour
aller au centre-ville, et il y a beaucoup de circuits qui contournent le secteur parce qu'il y a pas le
boulevard en question. Alors c'est certain que ça augmenterait l'efficacité du réseau de transport.

PAR LE PRÉSIDENT:

780 En fait, ma question était vraiment rattachée à votre phrase: mettre immédiatement en
place des mesures favorisant l'accès au transport en commun et améliorer le service offert dans
les quartiers résidentiels.

785 Le fait que vous ayez dit "mettre immédiatement en place des mesures", je me suis dit,
ah, moi je l'interprète comme étant, le prolongement ça va, mais il est incomplet.

PAR Mme LORRAINE BEAULIEU:

790 Parce que le projet, ce qui était proposé dans le projet, c'était quatre (4) voies et un jour
peut-être six (6) voies avec des voies réservées à ce moment-là.

Nous, on a dit, mais pourquoi on attend.

PAR LE PRÉSIDENT:

795 C'est ça ce que vous aviez en tête.

Merci infiniment.

800 **PAR Mme LORRAINE BEAULIEU:**

Merci beaucoup.

PAR M. LOUIS TANGUAY:

805 Merci.

810

ISABELLE PERRON

PAR LE PRÉSIDENT:

Madame Isabelle Perron, s'il vous plaît.

815

PAR Mme ISABELLE PERRON:

Bonsoir monsieur le Président, bonsoir mesdames les Commissaires.

820

PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:

Je suis là comme lectrice pour la deuxième partie.

PAR LE PRÉSIDENT:

825

D'accord.

PAR Mme ISABELLE PERRON:

830

Je viens de déménager, puis j'ai eu le temps de prendre le temps de lire ce qui rattachait, parce qu'on m'avait demandé de parler pour d'autres gens, et puis étant donné que ma mère a pris le temps de le lire, je préfère que ce soit elle qui le lise.

835

Je me présente, Isabelle Perron. Je suis veuve, mère de deux (2) enfants dont une qui est atteinte d'une maladie rare. J'ai dû m'installer à L'Ancienne-Lorette pour avoir accès rapidement au boulevard. Je suis un peu nerveuse!

PAR LE PRÉSIDENT:

840

La meilleure chose, madame, c'est de le lire sans nécessairement essayer de l'évoquer. Ou encore vous pouvez vous servir un verre d'eau, ça détend beaucoup. Ou prendre un grand respire!

PAR Mme ISABELLE PERRON:

845

Mon témoignage a pour but de vous attirer votre attention au niveau de la sensibilisation, au niveau des valeurs humaines, ce que j'ai pas entendu parler ici présent.

850

Étant veuve et mère d'une fille qui a des problèmes de santé, qui nécessite des soins quotidiens sur des gavages de nuit, je sais de quoi que je parle.

855 On parle ici de caprice, que j'ai entendu dire, au niveau de, bon, l'utilisation de l'automobile. Quand on a un enfant malade, c'est pas un caprice. Quand on a besoin d'avoir accès rapidement à l'autoroute, parce qu'à travers sa maladie, elle a d'autres choses importantes, comme des problèmes respiratoires durant les saisons estivales, ça fait que je dois me rendre, ça se passe tout le temps de nuit, à une heure-deux heures (1 h-2 h) du matin, à l'hôpital, bon, c'est des traitements d'inhalothérapie, ça c'est des faits que j'ai vécu, que d'autres gens vivent présentement. Alors qu'on dise qu'un véhicule, c'est un caprice, ç'en est pas un.

860 On parle de la crainte, bon, de ce que ça va venir, au début, au niveau de la pollution des véhicules, etc. On sait que la population est décroissante et non croissante, alors le problème sera pas rempiré, au contraire, il va aller en diminuant.

865 Du Vallon, ça apporterait quoi! Du temps. Du temps pour toutes les interventions, que ce soit au niveau policier, ambulancier, pompier. On parle de – il y a assez eu de recherches pour démontrer que le temps pour sauver une vie, qu'un dix (10) minutes, cinq (5) minutes a une grande importance.

870 Quand j'entends parler qu'une certaine partie d'arbres, un marais, des grenouilles, a plus d'importance qu'une vie humaine, je pense qu'on a un méchant problème de société. Quand on n'est pas capable de s'arrêter pour voir ce qu'une vie humaine vaut, et puis tout ce qui se rattache à ça.

875 On parle de temps, j'ai pas entendu parler de temps que les parents auraient de plus à se rendre – parce que la réalité, c'est le travail, le trafic, la course pour arriver à la garderie, pour arriver à la maison et préparer à souper. Si on sauve une demi-heure par jour de trafic, ça équivaut à dix (10) jours de plus par année; dix (10) jours dans une vie, ça a de l'importance, comme autant dix (10) minutes dans une vie, ça a de l'importance.

880 Si on regarde tout ce qui est, je dirais, à mes yeux, par mon vécu, je suis une personne avant tout qui est très humaniste, avec mon vécu qui est devenu extrêmement humaniste, ce qu'on regarde, c'est tout superficiel, superficiel, on s'arrête pas aux vraies choses.

885 Avant tout, les êtres humains, c'est une famille. La famille, c'est quoi, c'est de se protéger, s'entraider. Ce qui se passe aujourd'hui, c'est: où est-ce qu'on peut couper, où est-ce qu'on peut écraser, où est-ce qu'on peut manipuler. Après ça, on se demande aujourd'hui pourquoi que nos jeunes ont plus de respect. Ils vont respecter quoi, il vont respecter qui?

890 Les valeurs, on parle de valeurs au niveau de la nature. Les valeurs de l'être humain sont rendues où. De mettre en place pour aider les êtres humains, c'est rendu où.

J'ai l'expérience, je prends juste l'exemple de ma fille Stéphanie qui est atteinte d'une maladie, j'ai passé six (6) ans, depuis sa naissance jusqu'à l'âge de six (6) ans à me débattre avec les médecins. Les problèmes qu'elle avait, c'était pas des problèmes mineurs, elle

895 grandissait pas. À six (6) ans, elle avait l'air d'une enfant de trois (3) ans, pour vous donner une image.

C'était des saignements réguliers, elle a été hospitalisée parce qu'elle saignait autant du nez, ça sortait par ses selles. C'est pas beau à entendre, mais c'est la réalité. Bien, il a fallu que
900 je me batte pendant six (6) ans pour tomber sur un médecin qui prenne au sérieux ce que je disais. Et puis la première chose qu'il m'a dit, c'est: madame, avec tous les symptômes, pourquoi avez-vous attendu aussi longtemps. Des médecins, j'en ai rencontré.

Il a fallu que je me débattre pour me rendre, pour trouver ce que ma fille avait comme
905 problème. Bien, juste cet exemple-là, c'est le même exemple que tout à l'heure. Ça fait quarante (40) ans qu'on en entend parler, avant même que je sois née, ça va vous rajeunir un peu. Mais le monde, s'ils sont restés à Neufchâtel, à Loretteville, secteur où j'ai resté plus de vingt (20) ans, que j'ai grandi, on parle du Lac-Saint-Charles qui s'est développé, et puis Neufchâtel, ça va rester toujours, je pense, un petit quartier de campagne.

910 Mais ce petit quartier là, campagne, ils ont droit à autant de sécurité que n'importe qui en ville, à Québec.

Après le décès de mon mari, c'est deux (2) ans après qu'ils ont découvert la maladie de
915 ma fille. J'ai déménagé. J'aurais aimé rester proche de chez mes parents, parce qu'avoir un enfant qui est sur une machine, j'en avais un autre aussi. Ça fait que si je devais partir, intervenir, qu'il arrive n'importe quoi, j'étais pris. Mais là, c'était mon choix, bon, est-ce que je vas proche de mes parents, que je vas pouvoir avoir un soutien, que je sais que si je sors de la maison, qu'ils peuvent rentrer en deux-trois (2-3) minutes, ou je m'en vas rester proche d'un
920 endroit que j'ai un accès routier pour la sécurité de ma fille.

Parce que partir de Neufchâtel au CHUL, si on tombe dans le trafic, ça peut me prendre un quarante-cinq (45) minutes. D'où c'est que je reste, ça me prend huit (8) minutes, me rendre.

925 Puis au niveau des interventions ambulancières, pour avoir l'expérience, parce que ma plus vieille – je restais à Neufchâtel quand j'ai eu ma plus vieille – à l'âge d'un mois et demi (1 ½), j'étais chez mes parents, elle est morte dans mes bras. J'ai réussi à la réanimer et puis ça m'a surpris parce que les ambulanciers sont arrivés en l'espace de dix (10) minutes. J'ai même fait la remarque à l'ambulancier dans l'ambulance: ça me surprend que vous soyez arrivés aussi
930 longtemps. Il dit: vous êtes chanceuse, madame, parce que, il dit, on était dans le secteur.

Mais pas avoir réussi, un, à la ranimer, même si j'avais pas réussi à la ranimer, peut-être qu'elle serait pas là aujourd'hui, mais il y aurait peut-être eu une chance en quelque part qui aurait pu intervenir. Mais si on est à quarante-cinq (45) minutes, c'est fini.

935 Si on aurait les statistiques, depuis ces quarante (40) dernières années, d'avoir eu le temps au niveau de sauver des personnes, je serais surprise de savoir le nombre. Le temps

pour amener, pour éviter que les séquelles soient plus permanentes qu'elles peuvent être
présentement, parce que le laps de temps a été trop long pour intervenir.

940

Du Vallon, c'est pas juste un caprice pour les véhicules, comme on entend parler. C'est
l'effet de la réalité, c'est ça, c'est la vie. Et puis si on n'est plus capable d'avoir ces valeurs-là,
c'est un problème de société qu'il faudrait s'arrêter.

945

Ça a été plus spontané que ce que j'ai dit, mais qui résume entre autres ce que je voulais
vous dire.

PAR LE PRÉSIDENT:

950

Madame, vous vouliez ajouter quelque chose?

PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:

955

Préférez-vous lui poser des questions tout de suite et que je lise les témoignages après?

PAR LE PRÉSIDENT:

Non, non, allez-y, allez-y.

960

PAR Mme THÉRÈSE FOURNIER:

Alors ce sont les témoignages de concitoyens

LECTURE DU MÉMOIRE, page 3

965

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci.

970

Madame Perron, juste une question. Si le prolongement était autorisé et se faisait, est-ce
que vous déménageriez?

PAR Mme ISABELLE PERRON:

975

Non, j'aurais resté à Neufchâtel. Mais s'il se ferait, non, je retournerais pas, parce que là,
ça fait quatre (4) ans que je suis installée à L'Ancienne-Lorette, puis là, à l'âge des enfants, c'est
une stabilité justement de rester dans un endroit, leur école, leurs activités, leur rythme de vie,
que ce soit le soccer. Les enfants sont rendus à un stade qu'ils ont besoin d'une stabilité, de
rester dans un endroit.

980

Avoir eu du Vallon il y a quelques années, j'aurais resté à Neufchâtel.

Est-ce que je pourrais rajouter rien qu'un point de vue, un dernier point de vue?

985 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien je vous en prie!

990 **PAR Mme ISABELLE PERRON:**

Parce qu'il y a un point que je comprends pas, parce qu'où je demeure, c'est vraiment un secteur résidentiel qui est neuf en développement, puis je comprends pas qu'au niveau des contracteurs, qu'ils ont tout pouvoir. Quand ils décident de développer un endroit, ils arrivent avec le bulldozer puis il reste aucun arbre.

995

PAR LE PRÉSIDENT:

1000 En fait, je m'excuse de vous interrompre, ce sont des commentaires qui nous ont été répétés, ça fait la troisième fois je crois, et je suis bien heureux que des représentants de la Ville soient présents dans la salle, j'imagine qu'ils doivent prendre bonne note.

1005 D'ailleurs, je rappelle que nous-mêmes, lors de la visite terrain que nous avons faite avec le promoteur, nous avons bien vu qu'il y avait des développements qui se faisaient en contravention d'une certaine réglementation. Alors nous sommes d'autant plus heureux que la Ville a pris bonne note aussi.

Alors je pense que c'est votre devoir, certainement, de contacter la Ville si vous voyez des infractions de cette nature-là.

1010 **PAR Mme ISABELLE PERRON:**

1015 Mais ça se fait librement. Même que j'avais contacté la Ville, quand je suis arrivée à L'Ancienne-Lorette, pour demander, dans le secteur que je demeurais, j'étais en train de m'installer, si j'allais avoir des parcs proche, étant donné que c'était des nouvelles rues. On m'a fait la réponse que c'est les contracteurs qui avaient tout pouvoir à décider s'il y avait des parcs ou non dans le secteur.

1020 Ça fait que c'est rendu les contracteurs qui décident à ce niveau-là. Et puis au niveau des environmentalistes, on n'en entend jamais parler, ils ont jamais réagi à ce sujet. Ça fait que c'est les contracteurs qui ont tout le pouvoir du développement d'un secteur, la Ville a plus grand mot à dire.

PAR LE PRÉSIDENT:

1025 Je pense pas que ce soit aussi simple, j'ai pas d'expertise là-dedans, mais je vous invite certainement à communiquer avec les représentants de la Ville, il y en a un dans la salle, en arrière de la salle, vous pourriez le rencontrer à la pause que nous allons faire dans quelques minutes, peut-être qu'il pourrait vous donner un avant-goût de la réponse du moins. Ça va?

1030 **PAR Mme ISABELLE PERRON:**

Merci beaucoup.

PAR LE PRÉSIDENT:

1035 Merci. Merci madame Fournier.

1040 **RÉSIDENTS DU QUARTIER LE MESNIL PHASE II**

PAR LE PRÉSIDENT:

1045 Monsieur Pierre Laliberté, au nom des résidents du quartier le Mesnil phase II.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

Bonsoir monsieur le Président, mesdames les Commissaires.

1050 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Laliberté, bonsoir.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

1055 Alors je vais vous présenter le mémoire des résidents du quartier le Mesnil phase II, une trentaine de résidents. J'ai essayé de résumer un petit peu leur état de pensée, leurs inquiétudes concernant leur qualité de vie avec le projet du prolongement du boulevard du Vallon. Alors ça se lit comme suit!

1060 **LECTURE DU MÉMOIRE**

Page 1, troisième paragraphe, (à moins de 200 m)

1065 Pour l'option 2.

PAR LE PRÉSIDENT:

Pour l'option 2, vous avez dit?

1070 **PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:**

Oui. Ce qui me touche surtout, je crois que c'est l'axe qui a été présenté le plus souvent lors de l'audience publique, et si je me rappelle – c'est l'option 1?

1075 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Option 1.

1080 **PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:**

Pardon!

LECTURE DU MÉMOIRE

1085 **Page 2, point 1.3, (avec autobus)**

Pour les estimés pour le climat sonore.

LECTURE DU MÉMOIRE

1090

J'aimerais vous remercier.

PAR LE PRÉSIDENT:

1095

Merci à vous, monsieur Laliberté.

Qu'est-ce que vous proposez, est-ce que vous avez déjà discuté de moyens pour tenter de réduire l'intensité du bruit?

1100 **PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:**

Bien, il est évident que les acteurs, toutes les personnes qui ont présenté leur mémoire, le questionnement, il y a un problème routier au nord qu'il faut être abaissé, l'axe nord-sud, l'axe est-ouest.

1105

Si l'option 1 proposée par les promoteurs est la seule option qui est jugée, là, la plus réalisable pour essayer de contourner tous les problèmes des résidents des secteurs avoisinants, et puis on parle de toutes les villes qui concernent ce projet, eh bien, je crois que si on fait ce

1110 prolongement, on se doit de le faire bien, on se doit à tout le moins pour les résidents du quartier
Mesnil phase II tenter, et ce, pas dans le parc comme tel, mais au-delà du parc, juste un
déplacement de trente mètres (30 m) réduit de plusieurs décibels l'impact sur le bruit. Et ce, en
accord avec la préservation de la flore et de la faune, d'une part.

1115 Deuxièmement, il existe un boisé naturel que je vous ai mentionné. Ce boisé, si on se fie
sur les constructions des promoteurs, risque d'être complètement détruit. Ce boisé pourrait être
d'emblée une barrière au bruit, une barrière écran visuel, une barrière écran à la poussière, à la
pollution de l'air et pourrait être un facteur majeur pour un certain développement de ce quartier
sans, je crois, diminuer la qualité de la construction et ainsi amener une diminution de la valeur
des résidences.

1120 De plus, on croit, je crois que ça a déjà été mentionné à plusieurs reprises, mais on croit
qu'un écran, qu'il soit végétal ou une butte, se doit d'être fait maintenant, pour essayer d'atténuer
le plus possible le bruit, ça pourrait servir d'écran visuel aussi et ce, dans le contexte que toute
valeur est une estimation. Et on ne sait jamais comment le trafic routier peut aboutir, on n'a pas
1125 parlé de décélération ou d'accélération, de conduite sportive ou d'excès de vitesse.

Et on croit que si on fait déjà cet écran-là, eh bien, on va au moins préserver la quiétude
et la qualité de vie des résidents du secteur.

1130 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Les résidents que vous représentez sont d'accord avec le projet?

1135 **PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:**

Il y a présentement, au départ, vingt-cinq (25) signatures de résidents lorsque nous avons
demandé une audience pour le BAPE. À ça s'ajoutent une dizaine d'autres foyers, qui
représentent pas loin d'une vingtaine de signatures d'adultes, là-dessus.

1140 Les gens ont été rencontrés, du porte à porte, et on a essayé de résumer le plus possible
leur vue sur ce boulevard, ainsi que les impacts, et les suggestions qui pourraient être apportées
si l'option 1 était retenue.

1145 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Excellent.

J'aimerais, en dernier, à moins que par mégarde, j'aie pas bien lu, vous faites référence à
Kail et al, 1999, et il n'y est pas dans les références, à moins qu'il soit placé ailleurs.

1150

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

Si cette référence n'apparaît pas, on peut tout simplement la remettre avant la fin des audiences.

1155

PAR LE PRÉSIDENT:

Je l'apprécierais beaucoup, parce que c'est le noyau d'un des points centraux.

1160

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

Tout à fait. Et je vais demander tout simplement à la recherchiste de faire son travail.

PAR LE PRÉSIDENT:

1165

Très bien, monsieur Laliberté.

PAR M. PIERRE LALIBERTÉ:

1170

Je vous remercie.

PAR LE PRÉSIDENT:

1175

Alors sur ce, nous allons prendre une pause de dix (10) minutes et nous reprenons tout de suite après.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1180

**REPRISE DE LA SÉANCE
JEAN CLOUTIER**

1185 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Mesdames et messieurs, nous allons reprendre!

Alors monsieur Jean Cloutier.

1190

PAR M. JEAN CLOUTIER:

Bonsoir.

1195 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir monsieur Cloutier.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

1200

Je dois m'excuser en partant parce que j'ai une nouvelle version de mon mémoire personnel que j'ai plus personnalisé et que j'ai ajusté suite à notre dernière rencontre de lundi dernier puisque vous semblez mettre beaucoup d'importance au transport en commun. J'ai ajouté...

1205

PAR LE PRÉSIDENT:

Qui mettait l'accent sur le transport en commun?

1210 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Bien, vous, ça peut être tout le monde. Mais il semble que – on a eu beaucoup de questions sur le transport en commun, lorsque je parlais en tant que porte-parole du Groupe de citoyens environnementaliste de Québec.

1215

PAR LE PRÉSIDENT:

Ah oui, oui, à ce titre-là.

1220 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Et je vous avais parlé d'un mémoire qu'on avait déposé à la Commission de transport sur l'avenir du transport en commun à Québec.

1225 Alors il y a un résumé que j'ai trouvé qui avait été écrit par Claude Perron, et que j'avais lu
en partie lors de la Commission, et j'ai ajouté, en conclusion, dans mes suggestions, la dizaine
de points que je vous avais parlé, au groupe, qui est inspiré d'un groupe que vous avez connu ici,
là, Accès transports viables, des gens que j'aime beaucoup leur travail dans le domaine du
transport en commun, et je l'ai ajouté pour que ça corresponde vraiment à ma pensée actuelle, et
non pas celle...

1230

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 1, fin du deuxième paragraphe

1235

Qui est pourtant importante dans ce comté.

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 1, dernier paragraphe, (... 500 signataires)

1240

D'ailleurs, si vous voulez une copie de ce texte-là, on l'a pas remis lundi mais on pourrait
certainement le faire si vous le demandez.

LECTURE DU MÉMOIRE

1245

Fin de la première page

On a toujours quinze (15) minutes, là?

1250

PAR LE PRÉSIDENT:

Tout à fait.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

1255

LECTURE DU MÉMOIRE, page 2

Page 2, premier paragraphe, (... cours d'écologie)

1260

Parce qu'on m'a déjà accusé en public de pas être un écologiste.

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 2, milieu du troisième paragraphe, (... en pleine nature)

1265

C'est possible chez nous, ça me donne pas le goût de déménager. J'en suis un adepte, je reste et j'y resterai.

LECTURE DU MÉMOIRE

1270

Page 2, milieu du troisième paragraphe, (... vers la gare centrale)

Il y a une "track" de chemin d'ailleurs chez moi qui n'est jamais utilisée. On pourrait faire utiliser ça avant d'utiliser un tramway, c'est sûr.

1275

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 2, trois quarts du troisième paragraphe (... en milieu urbain)

1280

Il y a eu certains succès dans le coin de Val-Bélair, et j'en suis bien fier.

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 3, premier paragraphe, (... en 40 ans)

1285

Je suis quelqu'un de très impliqué dans mon milieu, des gens pourront vous le dire, que ce soit comme fondateur de la Maison des jeunes ou autres organismes connus, comme le magazine Safarir et autres choses.

1290

Toujours tout près des rivières Lorette et Saint-Charles, j'ai choisi mes cinq (5) adresses aux Saules. Je suis un amant de la nature, j'aime les rivières, j'y canote, même si c'est interdit.

1295

D'ailleurs, j'ai parcouru la Saint-Charles du parc des Saules à la marina Saint-Roch, récemment, pour une cinquième fois d'affilée en autant d'années, samedi 22 mai dernier, et il y avait un groupe de supporteurs, ici, qui supportaient du Vallon, lorsqu'on est passé sous les ponts de du Vallon, et je leur en remercie. J'étais avec des députés, des futurs députés, ils ont été très impressionnés du dynamisme du milieu et de la volonté citoyenne d'avoir cet axe du Vallon jusqu'à Loretteville.

1300

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 3, milieu du deuxième paragraphe, (... du Mesnil et du Méandre)

1305

J'ai rencontré les gens du Méandre justement qui sortaient tout à l'heure, je suis certain qu'ils ont fait une belle présentation. Ce sont des gens qui vivent dans le milieu et je souhaite à leurs enfants, que j'ai pas encore eu la chance de rencontrer de vivre pleinement la nature, suspendus à une corde à Tarzan, comme moi je l'ai fait aux Saules, il y a trente (30) ans, le long de la Saint-Charles.

1310 Mais il faut laisser pousser la nature pour ça, il faut y planter d'autres saules dès aujourd'hui.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 3, deuxième paragraphe, (Je veux que le boulevard...)

Fin de la page 3

1315

Je ne serais pas ici pour le prolongement de l'axe du Vallon si je n'étais pas certain que le parc de l'Escarpement allait être agrandi et amélioré, aménagé par les promoteurs.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 4

1320

Page 4, dernier paragraphe, (... de prendre position)

Et de venir ici vous exprimer ce qu'eux pensent comme majorité silencieuse.

1325

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 5, premier paragraphe, (... boulevard et autoroutes)

1330 Je vous passerai l'histoire de mon professeur de l'ÉNAP, vous connaissez ce que j'ai dit lors de la dernière présentation en réponse à une de vos questions sur l'urgence de la situation puisqu'heureusement, il n'y a pas encore eu de mort dans le territoire que votre étude analyse.

1335 Et vous, le trouvez-vous urgent, le fait qu'on ne veuille pas de mort ici, dû aux non-décisions et à ce gaspillage bureaucratique pour attendre de faire cet axe si urgent pour la sécurité de nos enfants.

1340 Ça fait presque douze mille (12 000) jours, là, c'est maintenant près de quatre-vingt mille (80 000) habitants, il y en avait moins que ça quand on en parlait il y a quarante (40) ans, mais c'est maintenant près de quarante mille (40 000) habitants, avec la majorité de jeunes adolescents – la majorité des jeunes de notre ville vivent dans ce coin-ci, ils sont pas dans le centre-ville du Vieux-Québec.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 5, deuxième phrase du troisième paragraphe

1345

Page 5, dernier paragraphe, (... une série de mesures)

PAR LE PRÉSIDENT:

1350 Monsieur Cloutier, il faudrait songer à conclure.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

J'y arrive. Oui, donc j'arrive à une série de mesures que je vous propose, en terminant.

1355 Je résumerai ces trois (3) pages en une chose, quand on dit onze mille cinq cent cinquante-deux (11 552) jours de retard, c'est deux cent quatre-vingt mille (280 000) heures et c'est dix-sept millions (17 M) de minutes, et c'est cent millions (100 M) de secondes. Alors c'est malheureux de pas avoir plus de secondes pour traiter d'un sujet comme celui-là.

1360 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Est-ce que vous êtes comptable?

PAR M. JEAN CLOUTIER:

1365 J'ai un bac en administration des affaires, un certificat en journalisme, une maîtrise en administration publique et un MBA. Je n'ai pas de doctorat comme vous.

Quelle perte de temps ou d'argent accumulée par mes citoyens!

1370 Mais je termine en essayant juste d'énumérer le titre de mes dix (10) recommandations. Je commence par la plus importante, celle je pense qui est la plus créatrice: trouver une solution pour ralentir le trafic entre l'autoroute et le boulevard. C'est sûr, si on est pour un boulevard urbain, on veut pas que les gens aillent à la même vitesse.

1375 Quoi de mieux qu'un mini-carrefour giratoire ou un mini-rond-point, miniature, juste pour ralentir le trafic au-dessus du sentier pédestre où le parc de l'Escarpement passe. Parce que moi, je suis pour le sentier en dessous du boulevard, et donc si le sentier est en bas, les piétons sont en bas, ils sont pas en haut ou le long des trottoirs, ni les cyclistes de la piste cyclable qui sont déjà – en plus, on veut un mur antibruit le long.

1380 Donc pourquoi pas profiter du fait que les voitures sont les seules à passer au-dessus du sentier pour faire un rond-point, pas trop gros pour que ce soit dangereux, mais un carrefour giratoire ou un rond-point, en fait, qui puisse ralentir suffisamment, et qu'on ait une nouvelle limite de vitesse après le rond-point qui nous oblige à ralentir.

1385 Et ça donne l'occasion de mettre de beaux arbres au milieu ou mettre une cabane à moineau ou plutôt une cabane pour le harfang des neiges supposément qui traîne, qui est notre emblème aviaire. Alors on pourrait avoir une belle cabane et regarder, admirer le harfang des neiges lorsqu'on passe.

1390

Mon autre recommandation que je trouve importante aussi, c'est sur le nom du boulevard, que je suggère de porter, le boulevard des Deux-Rivières, faisant référence à la rivière Saint-Charles et du Berger.

1395

Je connais les règlements de l'UNESCO, on ne peut pas nommer un boulevard au nom d'un politicien tant que le politicien n'est pas décédé, je souhaite la mort d'aucun politicien, mais certains politiciens que j'énumère dans mon texte mériteraient qu'on donne leur nom à ce boulevard, puisqu'ils ont tellement travaillé.

1400

Le seul qui n'est pas un politicien, que vous remarquez dans ma liste, est monsieur Claude Perron, et vous savez peut-être plus que moi le boulevard devrait porter son nom.

1405

Je termine, puis ce que je n'ai pas encore dit dans d'autres présentations, c'est surtout l'aspect transport urbain, transport en commun qui est tellement important pour vous, les autres recommandations, j'ai déjà abordé ces sujets-là, vous m'aviez demandé de le faire dans mon mémoire, donc elles sont là.

1410

Je fais référence à des programmes gouvernementaux des trois (3) paliers pour aider des groupes environnementalistes ou des gens comme moi qui veulent planter des arbres et améliorer le parc, qu'on soit supporté financièrement pour le faire par les promoteurs en place.

1415

Je nommerai pas tous les arbres que je veux améliorer, mais effectivement, je mise sur nos emblèmes nationaux qui sont l'iris versicolore, le bouleau jaune et les harfangs des neiges.

1420

Je terminerai en disant que oui, il y a des avenues de financement possible pour inciter les automobiles à l'utilisation du transport en commun: ne pas acheter de tramway, déjà on économiserait quelques dizaines de millions, ni dépenser de deniers publics pour des études sur l'acquisition ou la faisabilité de tramway.

1425

Imaginez-vous en plein hiver, passer au carrefour Honoré-Mercier et René-Lévesque, en face du Parlement, l'angle est trop dangereux. À moins trente (-30° C), le lendemain d'une tempête, impossible un tramway à Québec, peu importe le développement technologique.

J'ai vu Grenoble, comment c'est organisé, à Grenoble, il y a pas de côte en bas, où le tramway est, ils sont pas dans les pentes de ski à dix kilomètres (10 km) de là.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 11

1430

Page 11, fin du cinquième point

Un peu comme je l'expliquais que ça se fait au MAM. Tout ce qui reste, c'est une décision politique municipale et provinciale pour que ce soit en plus déductible d'impôt pour les

1435 gens qui veulent vraiment s'acheter une passe d'autobus. Je sais pas s'ils vont prendre plus l'autobus, mais en tout cas, ils auront au moins la passe et elle sera déductible d'impôt.

1440 Avant de vous laisser, j'aimerais donc vous dire que vous avez en annexe un résumé du mémoire que j'avais présenté, c'est pas un grand texte, mais ça vous explique que oui, on était présent là, et c'est important pour nous, le transport en commun.

PAR LE PRÉSIDENT:

Excusez-moi, je l'ai pas cette annexe.

1445 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Je l'ai remis en vingt (20) copies à madame Gélinas, probablement que vous l'aurez. C'est un résumé.

1450 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord, d'accord. Ça va.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

1455 Et je vous évite les dernières pages, puisqu'elles sont plutôt politiques, et je résumerais en disant qu'effectivement, tout est politique, et je souhaite un jour être député du comté et faire avancer le dossier si jamais vous prenez une décision défavorable. Bien, vous allez me revoir parce qu'il y a des gens qui ont vécu ça depuis quarante (40) ans, et puis moi, je suis prêt à vivre les quarante (40) prochaines années, et idéalement comme un décideur politique, pour être certain qu'on puisse un jour y arriver.

1460 Je veux pas déménager, je veux plutôt devenir un élu et faire ce projet-là si les élus actuels ne sont pas capables de le faire.

1465 Mais tout indique, en terminant, le ministre responsable de la région de Québec, monsieur Sam Hamad, a dit, c'est écrit dans les journaux, que le couperet n'est pas pour du Vallon, donc ce qui veut dire que la décision repose vraiment entre vous trois (3). Si vous êtes favorables et que le ministre de l'Environnement, qui vous a nommés, est favorable, grâce à ses conseillers qui étaient ici comme experts du ministère de l'Environnement, et si son mémoire au Conseil des ministres est favorable, tout comme vos recommandations, le Conseil des ministres, lui, nous a dit oui.

1470 On n'a pas vu les argents dans le crédit budgétaire, mais ils nous ont tous dit, en catimini, avant ou après de démissionner, que de toute façon, peu importe ce que vous décidez, ils vont le faire.

Ce n'est pas moi qui l'a dit, parce que je respecte l'institution que vous représentez, je respecte la crédibilité que vous nous avez démontrée tout au long, mais je voulais vous le dire.

1480 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bien, vous n'auriez même pas dû participer puisque vous aviez la décision avant nous. Mais enfin, peu importe!

1485 Je voulais tout simplement apporter, je pense que vous avez dit des choses qui sont pas tout à fait exactes par rapport aux limites de notre mandat; nous n'avons aucune décision à prendre, nous ne prenons aucune décision. Nous éclairons le ministre avec des avis, point à la ligne.

1490 Et donc, la Commission ne prend pas de décision et le ministre de l'Environnement va faire ses recommandations, bien sûr, au Conseil des ministres pour qu'une décision soit prise, avec bien sûr notre rapport comme éclairage, mais avec aussi un autre rapport qu'on appelle l'analyse environnementale que le ministère de l'Environnement adresse automatiquement, dans ces cas-là, au ministre, rapport qu'on ne voit pas, bien sûr.

1495

PAR M. JEAN CLOUTIER:

Je sais. Mais eux, ils s'inspirent de vous, par exemple, pour l'écrire. Ils me l'ont confirmé pendant les audiences.

1500

PAR LE PRÉSIDENT:

Oui, c'est ça, tout à fait. De façon générale, ils s'inspirent de notre rapport.

1505

Alors ceci étant dit, j'aimerais juste clarifier quelque chose, vous permettez que je vous taquine, vous qui avez...

PAR M. JEAN CLOUTIER:

1510

Bien oui, j'ai le sens de l'humour.

PAR LE PRÉSIDENT:

... vous qui avez une maîtrise en administration des affaires...

1515

PAR M. JEAN CLOUTIER:

Oui, qui m'a permis de fonder le magazine Safarir, donc d'avoir un sens de l'humour et de faire rire des milliers de personnes depuis vingt (20) ans.

1520 **PAR LE PRÉSIDENT:**

D'accord. Est-ce que vous croyez vraiment – vous savez, ce que je trouve intéressant dans votre mémoire, c'est que vous proposez des pistes, des pistes de financement et ça, je vous avoue que je trouve ça fort intéressant.

1525

Maintenant, une de vos propositions, c'est de récupérer une partie de la TVQ et de la TPS et ajouter une taxe spéciale sur l'essence.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

1530

Non, ce que je voulais dire, excusez-moi, peut-être que j'ai mal exprimé, j'ai fini ça il y a à peu près une demi-heure, c'était de prendre une partie de la taxe d'essence qui existe déjà et la transférer. C'est une idée de Transports accès viables, comment est-ce qu'ils s'appellent ces gens-là!

1535

PAR LE PRÉSIDENT:

Donc c'est pas rajouter encore une taxe spéciale sur l'essence?

1540 **PAR M. JEAN CLOUTIER:**

Non, non, non, non, non. Non, non! Non! Je devrai me relire.

PAR LE PRÉSIDENT:

1545

Alors merci infiniment, monsieur Cloutier. Et je vous souhaite bonne chance dans vos prochaines élections.

Ah pardon, madame Gold a une question.

1550

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Monsieur Cloutier, sur la page 10, vous suggérez de créer un programme fédéral-provincial-municipal pour financer du logement social.

1555

Vous parlez de logement social dans les constructions de haute et moyenne densités qui sont prévues par le promoteur?

PAR M. JEAN CLOUTIER:

1560

Oui. Il y a du haute densité de quatre (4) à cinq (5) étages, monsieur des Rivières nous avait dit, de prévue entre boulevard Chauveau et Bastien, il y a un beau mixte à développer

puisque avec le groupe environnementaliste, on souhaite avoir quelques espaces verts, mais entre les logements sociaux.

1565

C'est la seule façon, en fait, madame Gold, je suis content que vous me posiez la question parce que lorsque je préparais la façon d'approcher les partis politiques de tous les paliers à notre projet de coalition, je me demandais comment on pouvait impliquer les politiciens fédéraux, la seule façon que j'ai trouvée, c'était de promettre des logements sociaux, en toute honnêteté.

1570

Il y a des programmes, puisque je suis un ancien porte-parole du ministère des Affaires municipales, je sais très bien qu'il y a des programmes à l'heure actuelle, mais dans lesquels il manque de l'argent, dans lesquels les candidats à l'heure actuelle promettent de mettre de l'argent dans le logement social.

1575

Alors pour nous, du Vallon, la seule façon, puisque c'est un projet de promoteur provincial et municipal, la seule façon d'aller chercher de l'argent du fédéral, c'est de promettre du logement social financé par le fédéral, le municipal et le provincial.

1580

J'ai même rencontré monsieur Claude Larose, le responsable de l'habitation, conseiller exécutif à la ville de Québec, lors d'une activité politique, et je lui ai demandé, lorsqu'on sera prêt, lorsqu'on aura du Vallon, de nous aider à dire oui en tant que représentant du gouvernement municipal et il m'a fait les recommandations que j'ai incluses dans mes recommandations, à condition que ce soit mixte. Autrement dit, qu'on ait du développement social pas juste pour les personnes âgées, pas juste pour les jeunes, pas juste pour les immigrants, mais un mixte des trois (3). Et ça me semble possible.

1585

Dans le cadre d'un congrès que j'ai organisé avec l'UNESCO et l'Agence de la francophonie sur les relations intergénérationnelles dans la francophonie, une des choses qui est ressortie de nos recommandations qu'on a signées dans la déclaration de Québec, c'était de promettre des maisons intergénérationnelles.

1590

Ça se fait dans un quartier à Québec, c'est à Duberger, juste ici au bout de du Vallon, et il y a d'autres quartiers qui veulent le faire, comme les Saules; nous on le suggère pour Lebourgneuf.

1595

Des conseillers municipaux ont peut-être déjà fait du travail là-dessus, mais je sais que la Ville de Québec est une des premières villes à vouloir financer des gens qui veulent transformer leur maison unifamiliale en maison intergénérationnelle, donc pour accueillir ses grands-parents, comme je le fais à l'heure actuelle avec ma mère.

1600

Alors c'est des choses qu'on peut faire, mais à plus haute échelle, à haute densité. Donc on peut avoir – moi, je m'imagine inaugurer, en tant que député fédéral ou avec le futur député fédéral, que je souhaite monsieur Cleary, inaugurer un logement social où il y aurait autant de

1605

1610 personnes âgées que de jeunes, autant d'immigrants que de Québécois, puisque j'ai des amis français qui doivent retourner en France la semaine prochaine, des gens que j'ai aidés à immigrer quand j'étais à la délégation du Québec à Paris, et ces gens-là sont obligés de retourner, ils ont des problèmes de logement: pas de logement, pas de motivation pour travailler, pas d'adresse pour donner à l'employeur.

1615 Il y a un gros problème d'accueil d'immigrants à Québec, qu'on essaie de camoufler des fois, mais il y a un gros problème. Mais moi, je vois dans du Vallon une façon d'impliquer le fédéral, le provincial et le municipal dans l'accueil d'immigrants, surtout lorsqu'ils arrivent, dans les six (6) premiers mois, ils ont des problèmes de logement.

1620 Alors on souhaite avoir du logement social où on aurait des nouveaux arrivants, immigrants, de tous les pays du monde s'il faut, avec des personnes âgées qui sont là depuis longtemps, qui connaissent la communauté, avec des jeunes qui veulent vivre ici, vivent près de la nature, donc un mixte social financé par le fédéral. C'est la seule façon d'impliquer le fédéral.

Ou aussi, en agrandissant le parc, peut-être que le fédéral aura un programme pour planter des érables ou des drapeaux, il y aura sûrement possibilité.

1625 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Ça s'ajoute. Je voulais savoir qu'est-ce que vous vouliez dire par logement social, je comprends bien maintenant. Vous parlez de logement adapté aux aînés, vous parlez des HLM aussi?

1630

PAR M. JEAN CLOUTIER:

Oui, mais de quatre (4) à cinq (5) étages maximum, entourés de beaux parcs.

1635 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Ça dépend des revenus de la personne.

PAR M. JEAN CLOUTIER:

1640

Oui, c'est ça, oui, tout à fait.

1645 Il y a aussi les jeunes, il y a pas juste les personnes âgées qui ont besoin des réductions de logement, il y a des jeunes aussi, qui travaillent aux Galeries de la Capitale et qui vont enfin pouvoir prendre l'autobus pour travailler, si on construit l'axe du Vallon.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

Merci.

1650

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur Cloutier.

1655

RAYMOND DION

PAR LE PRÉSIDENT:

1660

Monsieur Raymond Dion.

PAR M. RAYMOND DION:

1665

Bonsoir.

LECTURE DU MÉMOIRE

Merci.

1670

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci beaucoup, monsieur Dion.

1675

PAR M. RAYMOND DION:

Est-ce que vous avez des questions?

PAR LE PRÉSIDENT:

1680

Oui. Sinon, vous vouliez ajouter quelque chose?

PAR M. RAYMOND DION:

1685

Bien en fait, ce que j'ai résumé peut-être très brièvement, c'est davantage une préoccupation qui est celle des citoyens – on a à peu près, je parle pour les citoyens du nord, on parle à peu près de quarante (40 000) à cinquante mille (50 000) de population.

1690 Ce sont des gens, premièrement, c'est qu'il faut peut-être retourner à l'histoire, parce que
des fois, on entend certains commentaires à l'effet que les banlieues se sont développées parce
que les gens voulaient fuir les grands centres, mais il faut aussi se rappeler, comme par exemple
à Loretteville, Loretteville est née de la construction de moulins au dix-huitième siècle, et donc,
c'est l'utilisation de l'eau comme force qui a développé notre secteur. Donc la ville de Loretteville,
1695 de même que les autres aussi, comme Saint-Charles, Lac-Saint-Charles, bien évidemment, c'est
l'eau, c'est le lac qui est une force d'attraction pour les citoyens de s'y établir.

Alors ce n'est pas tout le monde qui peut, évidemment, ou qui veut s'établir dans un trois
et demi (3 ½) sur la rue Richelieu. Donc il y a des choix qui sont faits par les citoyens, et ces
citoyens-là désirent eux aussi, parce qu'ils sont contribuables maintenant qu'on a une ville
1700 unifiée, qui veulent donc partager les coûts inhérents à avoir une grande municipalité.

L'autre chose que je voulais également mentionner, si vous permettez, donc il y a cet
intérêt-là, c'est qu'il y a une très grande unité chez les citoyens et chez les politiciens, dans la
partie nord. Et c'est ce qui est important.

1705 C'est que par exemple, Loretteville, de même que Saint-Émile en partie, et Neufchâtel,
nous sommes enclavés. Ce qui veut dire que, bon, depuis le temps que vous recevez les
mémoires et les commentaires un peu de tout le monde, c'est bien évident que ce que ça veut
dire, c'est que les gens sont obligés de prendre des voies de desserte et vivent tous les
1710 inconvénients qui y sont relatifs.

Alors c'est pour ça que je pense qu'il y a une qualité de vie qui pourrait être grandement
améliorée.

1715 Je pense aussi au transport urbain, par exemple à Loretteville, il est problématique de
partir de Loretteville et de se rendre à l'Université Laval ou aux cégep Sainte-Foy ou Garneau en
moins de quarante-cinq (45) minutes.

1720 Alors c'est ce qui fait que probablement, c'est ce qu'ont compris les constructeurs
automobiles en offrant des voitures à cent quarante-neuf dollars (149 \$) par mois, et c'est ce qui
fait que les étudiants, bien souvent, sont tentés de solliciter leurs parents, et de s'acheter soit
évidemment peut-être pas nécessairement une voiture neuve, mais des minoues, et se rendre
directement, peut-être en quatorze (14) ou quinze (15) minutes, dans la région immédiate de
l'université.

1725 Donc ça veut dire qu'on a un problème. Si on veut augmenter le transport urbain, il faut
se donner les moyens. Et je pense que du Vallon est notamment un de ces excellents moyens,
ça veut dire qu'on aurait un circuit autobus rapide, qui pourrait amener les étudiants, qui éviterait
les problématiques de transport par auto, donc on diminuerait les automobiles qui iraient sur le
1730 campus.

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci, monsieur Dion.

1735

Pendant tout le temps que vous étiez conseiller municipal, tout comme pendant toutes les rencontres que vous avez eues avec des conseils municipaux pour arriver à cette lettre, finalement, pendant toutes ces années, il n'y a eu aucun moment où vous avez essayé de trouver des alternatives à l'absence d'autoroute ou de prolongement en boulevard urbain?

1740

En ce sens, est-ce que vous avez imaginé des scénarios par exemple de covoiturage pour alléger la densité de trafic, est-ce que vous avez imaginé des scénarios, des taxis collectifs?

1745

Et je vous dis ça, franchement, pas sous l'angle conceptuel. Moi, je travaille à l'Université de Montréal et l'Université de Montréal, elle a un service de covoiturage. Et c'est quelque chose de normal, plusieurs s'en prévalent et c'est d'autant mieux.

1750

Alors est-ce que vous avez ne serait-ce qu'imaginé des scénarios, des alternatives en attendant, mais admettons qu'elle se réalise, mais en attendant?

PAR M. RAYMOND DION:

Je dois avouer très honnêtement que j'ai davantage focussé sur le transport en commun, qui est celui des autobus.

1755

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous avez fait des démarches en ce sens-là?

1760

PAR M. RAYMOND DION:

C'est-à-dire que nous, on a fait effectivement des démarches à la Ville pour obtenir des autobus qui soient – premièrement, c'est que nous, le circuit est pas très compliqué chez nous, c'est soit qu'on va aux Saules ou on s'en va à Charlesbourg. Alors les pôles sont les deux (2) principaux pôles qui rejoignent Loretteville. Alors pour nous, on aurait effectivement voulu avoir un circuit qui relie directement Sainte-Foy et l'université, pour les étudiants.

1765

1770

Mais en ce qui concerne évidemment le covoiturage, il faudrait peut-être voir si le gouvernement est intéressé, parce que je pense que la force d'attraction – bon, je me souviens, il y a quelques années, il y a plusieurs années, le gouvernement finançait en quelque sorte, de façon déguisée, le stationnement pour les fonctionnaires, qui était à des prix beaucoup moindres que celui du marché réel. Aujourd'hui, je pense qu'ils ont cessé un peu cette pratique, mais je pense que s'il y a quelqu'un qui est capable d'organiser la vie de ses propres fonctionnaires, c'est bien le gouvernement.

1775 Alors je pense que l'effort est tout à fait là, de sensibiliser. De même que je pense que les jeunes qui sont, par exemple, que j'ai vus dans Les AmiEs de la terre, je pense qu'ils auraient intérêt, eux, à se rendre sur les campus de cégep et universitaires, et à faire beaucoup la promotion du transport urbain et en commun, et essayer de modérer en quelque sorte l'utilisation des véhicules automobiles. Je pense que ça pourrait être une alternative.

1780 Une autre chose qui est intéressante, c'est que je suis, depuis 99, je m'occupe d'un parc qui est beaucoup plus grand, plus considérable que celui de l'Escarpement, qui a d'autres attributs peut-être que celui de l'Escarpement. Nous c'est davantage – d'abord il y a une chute importante, ensuite de ça, qui est la chute Kabir Kouba; deuxièmement, on a aussi des vestiges archéologiques des anciens moulins, les moulins français, l'époque des Jésuites, après ça on a eu les moulins Reed Paper et compagnie. Nous avons donc plusieurs moulins.

1785 Je veux juste peut-être faire le lien, c'est que nous, on s'est donné les moyens de mettre en valeur notre parc et on continue à le faire. On a créé une corporation sans but lucratif, et je pense que les gens qui sont, justement, qui prônent que l'Escarpement garde l'essentiel, je pense qu'ils pourraient profiter, et c'est ce que je pense, de la venue de du Vallon et l'offre de la Ville de développer davantage le parc, et de profiter pour mettre en valeur davantage.

1790 Je veux juste peut-être faire le lien, c'est que nous, on s'est donné les moyens de mettre en valeur notre parc et on continue à le faire. On a créé une corporation sans but lucratif, et je pense que les gens qui sont, justement, qui prônent que l'Escarpement garde l'essentiel, je pense qu'ils pourraient profiter, et c'est ce que je pense, de la venue de du Vallon et l'offre de la Ville de développer davantage le parc, et de profiter pour mettre en valeur davantage.

1795 Parce que je suis allé à plusieurs reprises me promener dans les sentiers de l'Escarpement, je pense qu'il y aurait tout intérêt à développer davantage le parc, et à saisir – je pense qu'à ce moment-là, la Ville serait intéressée à peut-être mettre beaucoup de temps des fonctionnaires de la Ville, et je pense qu'il y a des personnes hautement qualifiées en développement durable, et je pense qu'aussi, ils pourraient aussi bénéficier des sous pour la mise en valeur et la protection du parc.

1800 Donc c'est un élément important, je pense, qui doit être envisagé. L'une des recommandations que je pense qui pourrait être faite également, ce serait qu'il y ait en fait un groupement de citoyens qui se donnent une corporation en bonne et due forme, et qui prennent en main le parc et son développement, de façon considérable.

1805 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Monsieur Dion, merci beaucoup.

1810 **PAR M. RAYMOND DION:**

Je vous en prie.

1815

COMITÉ DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DE QUÉBEC

1820 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Alors monsieur Gilles Lemieux, monsieur Raymond Thériault et madame Solange Brassard, pour le Comité de protection de l'environnement de Québec.

1825 **PAR Mme SOLANGE BRASSARD:**

Bonsoir monsieur le Président, mesdames les Commissaires.

1830 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Bonsoir madame.

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

1835 Comme vous voyez, il y a pas juste des jeunes qui s'occupent, en tout cas qui sont contre le projet. Nous sommes des "babyboomers" mais en tout cas, les deux (2) piliers du comité sont à ma droite et à ma gauche, pour ne pas dire mes deux (2) anges gardiens.

1840 Je vais commencer parce qu'il faut que j'aïlle vite, parce que ça me prend douze (12) minutes pour le lire au complet.

PAR LE PRÉSIDENT:

1845 D'accord. Mais si vous préférez, vous pouvez juste dégager les éléments les plus percutants. C'est comme vous voulez, sentez-vous à l'aise.

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

1850 Je vais avoir de la misère. Je m'excuse, je vais le lire.

PAR LE PRÉSIDENT:

Allez-y.

1855 **PAR Mme SOLANGE BRASSARD:**

LECTURE DU MÉMOIRE

Merci.

1860

PAR LE PRÉSIDENT:

Merci madame, vous avez fait ça en temps record.

1865 **PAR Mme SOLANGE BRASSARD:**

Combien de minutes ça m'a pris?

PAR LE PRÉSIDENT:

1870

Une dizaine, disons.

Vous savez, en lisant votre mémoire, j'ai pas pu m'empêcher de penser à un des aspects qui touche l'étalement urbain, parce qu'au fond, vous dites, nous ne sommes pas pour l'option 1, nous sommes pour l'option 3, mais une des raisons sur laquelle vous vous basez, que l'option 1 favoriserait l'étalement urbain.

1875

Admettons que l'option 3 amène une plus grande performance, une plus grande efficacité du transport en commun, à la rigueur une voie réservée nord-sud, qui ferait que ce transport en commun serait presque aussi compétitif, en termes de durée de transport, qu'une automobile, surtout à l'heure du trafic.

1880

Est-ce que vous croyez que cette amélioration significative du transport en commun peut aussi avoir le même effet que l'amélioration de la fluidité du trafic automobile sur l'étalement?

1885

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

Oh, sur l'étalement urbain?

1890 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Sur l'étalement urbain.

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

1895

Oh ça, c'est une bonne question.

PAR M. RAYMOND THÉRIAULT:

Il se peut que l'efficacité du transport en commun permette une implantation qui serait pas aussi limitée au centre-ville, mais là n'est pas vraiment le problème en soi, puisque l'impact sera pas sur la nature, sera pas sur la qualité de vie des citoyens.

1900

1905 Qu'il y ait des pôles urbains, c'est pas une mauvaise chose, c'est peut-être une bonne chose, au fond. Ce qu'il faut, et l'important de notre point, c'est qu'il faut conserver, à l'intérieur du tissu urbanisé de la ville, des espaces nature et des grands espaces nature, pas des petits; des petits, il y en a. Des parcs de bout de rue, des parcs ou des espaces naturels d'une dizaine d'hectares, il y en a, c'est pas là qu'est le problème. Et c'est correct qu'il y en ait, on n'est pas contre.

1910 Mais là où il y en a pas, et sur le train qu'on s'en va là, il y en aura plus pantoute, c'est le dernier, c'est des cent cinquante hectares (150 ha) qu'il faut, même deux cents (200 ha); mais deux cents (200 ha), oublions ça, il n'y a que la base de plein air à Sainte-Foy qui a cent quarante-cinq (145 ha) y compris les stationnements. Donc la vraie nature de la base de plein air est loin d'être de cent quarante-cinq (145 ha).

1915 Alors on parle ici du deuxième et du dernier, et si on le laisse se dilapider par une route, et tantôt – j'ai dit une route, je me reprends pour dire un boulevard, ce qui est pas mieux ni pire qu'une autoroute, l'un vaut l'autre au fond, ce n'est que des jeux de mots pour essayer de nous faire croire que c'est mieux, l'un n'est pas mieux que l'autre.

1920 Et tantôt, ensuite, c'est l'urbanisation qui s'installe. Alors je veux juste reprendre le point qu'un développement de ville par un concept de pôles urbains n'est pas mauvais en soi, mais il faut savoir ce qu'on fait et agir en conséquence, et être cohérent à travers les décennies et même les siècles.

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

1930 Si vous me permettez que j'ajoute quelque chose.

PAR LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

1935 **PAR Mme SOLANGE BRASSARD:**

Moi, je pense que malgré tout, l'autobus favoriserait la dépollution, en tout cas diminuerait, même si ça favorisait aussi l'étalement.

1940 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Quand il y a des évidences, je pose pas de question sur les évidences; je pose des questions sur ce qui m'apparaît être peut-être un élément de réflexion.

1945 Madame Gold.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

1950 Bonjour. Vous dites que la Ville de Québec veut poursuivre son développement résidentiel, elle peut le faire dans les secteurs présentant un faible intérêt environnemental.

1955 Comme vous savez, l'Institut de la statistique de Québec prévoit le besoin de trente mille (30 000) logements d'ici 2021. Et quand vous dites, les périmètres 1 et 2 peuvent accepter treize mille sept cent vingt (13 720) nouveaux logements, avez-vous des suggestions pour recevoir les dix-sept mille (17 000) autres logements requis d'ici 2021?

PAR Mme SOLANGE BRASSARD:

1960 Je vous avoue que j'ai pas regardé ça, je suis embêtée. Probablement qu'il y en a d'autres, mais j'ai pas étudié ça au fond, à fond.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

1965 Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

1970 Alors merci infiniment à tous les trois (3).

CLAUDE PERRON

PAR LE PRÉSIDENT:

1975 Monsieur Claude Perron, s'il vous plaît.

PAR M. CLAUDE PERRON:

1980 Bonsoir. Mon défi, c'est d'arriver dans le quinze (15) minutes. Alors je pense que...

PAR LE PRÉSIDENT:

1985 Vous avez deux (2) pages, quand même!

PAR M. CLAUDE PERRON:

Non, non, j'ai une lettre avec ça, et la lettre au maire L'Allier fait partie intégrale de mon mémoire.

1990

PAR LE PRÉSIDENT:

Est-ce que vous l'avez incluse à votre mémoire?

1995

PAR M. CLAUDE PERRON:

Oui, oui, annexe 1.

2000

PAR LE PRÉSIDENT:

D'accord, allez-y.

PAR M. CLAUDE PERRON:

LECTURE DU MÉMOIRE

2005

Page 3, deuxième paragraphe

LECTURE DE L'ANNEXE 1

2010

PAR LE PRÉSIDENT:

Monsieur Perron, merci beaucoup.

Je voudrais savoir à quel titre vous avez...

2015

PAR M. CLAUDE PERRON:

Personnel.

2020

PAR LE PRÉSIDENT:

... adressé la lettre.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2025

Personnel, à titre personnel.

PAR LE PRÉSIDENT:

2030

À titre personnel.

Et pourquoi vous aviez jugé bon de mettre la coalition en annexe?

PAR M. CLAUDE PERRON:

2035 Pourquoi que?

PAR LE PRÉSIDENT:

2040 Vous avez jugé bon de mettre, en annexe de la lettre, la coalition?

PAR M. CLAUDE PERRON:

2045 Ah, c'est parce que dans mon introduction, dans ma deuxième partie, je dis que:

"Comme vous le savez, la Coalition pro du Vallon a été formée".

Alors je l'informe tout simplement qu'il y a une coalition.

PAR LE PRÉSIDENT:

2050 D'accord. Parce que je trouve ça difficile, parce que vous avez dans votre lettre...

PAR M. CLAUDE PERRON:

2055 C'est parce que j'ai beaucoup de chapeaux.

PAR LE PRÉSIDENT:

2060 Bien c'est ça. Et je pense qu'à l'intérieur même de votre lettre, il y a justement un mélange de chapeaux, là.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2065 C'est possible.

PAR LE PRÉSIDENT:

Vous dites:

2070 "Je vous demande que les deux (2) bandes de terrain d'au moins cinquante mètres (50 m) situées de chaque côté du boulevard ne soient pas rendues disponibles."

Qui parle, l'individu?

2075 **PAR M. CLAUDE PERRON:**

Oui.

2080 **PAR LE PRÉSIDENT:**

C'est l'individu?

PAR M. CLAUDE PERRON:

2085 Oui, c'est l'individu qui parle.

PAR LE PRÉSIDENT:

C'est l'individu qui parle.

2090

PAR M. CLAUDE PERRON:

Oui.

2095 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Et vous lui dites par ailleurs:

2100 "En effet, plusieurs groupes de citoyens entendent vous soumettre des projets intéressants".

Qui parle?

PAR M. CLAUDE PERRON:

2105

C'est moi encore, je l'informe de ça.

PAR LE PRÉSIDENT:

2110 L'individu?

PAR M. CLAUDE PERRON:

L'individu.

2115

En fait, c'est que c'est vrai, étant donné que...

PAR LE PRÉSIDENT:

2120 C'est juste un petit peu embêtant, parce que si c'est l'individu, si c'est un individu – si c'est la coalition qui avait déjà adopté cette mesure-là, évidemment, pour la Commission, elle aurait une toute autre valeur que si c'était un individu.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2125 Oui, je sais, mais je termine la lettre en disant...

PAR LE PRÉSIDENT:

2130 Si vous me dites que c'est l'individu, c'est correct.

PAR M. CLAUDE PERRON:

2135 Je termine la lettre en disant:

"En espérant que vous apporterez une attention spéciale à mes recommandations qui seront soumises aux membres de la Coalition pro du Vallon."

PAR LE PRÉSIDENT:

2140 Mais stratégiquement, il me semble, une lettre signée par le président de la coalition aurait été plus portante, non?

PAR M. CLAUDE PERRON:

2145 Oui, je suis d'accord avec vous. C'est que dans le temps, il nous a manqué le temps pour se réunir à nouveau pour s'entendre tous ensemble sur le contenu de ça.

2150 Et c'est prévu dans notre plan de travail de se rencontrer et de s'entendre sur tous les éléments qu'on voudrait voir arriver sur le boulevard, je veux dire le concept global avec toutes les propositions qui ont été faites qui, finalement, il y en a plusieurs qui sont différentes, mais il y en a plusieurs qui se rejoignent.

PAR LE PRÉSIDENT:

2155 Alors merci beaucoup, monsieur Perron.

Nous prenons une pause de dix (10) minutes et nous reviendrons avec les deux (2) derniers mémoires.

2160 SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
COMITÉ DES CITOYENS DES MESNILS**

PAR LE PRÉSIDENT:

2165

Messieurs-dames, si vous voulez prendre place!

Alors monsieur Richard Gilbert, du Comité des citoyens des Mesnils.

2170

PAR M. RICHARD GILBERT:

Bonjour monsieur le Président.

PAR LE PRÉSIDENT:

2175

Bonsoir monsieur.

PAR M. RICHARD GILBERT:

2180

Juste pour reprendre, vous avez vu tantôt Mesnil II, vous voyez Mesnil, en fait c'est deux (2) groupes de citoyens différents. Je vous dirais que nous, nous sommes à la limite, en fait des gens qui sont sur Thérèse-Casgrain, de L'Espérance, alors qui sont sur la limite entre phase I-phase II, et puis c'est ces gens-là que je représente aujourd'hui.

2185

PAR LE PRÉSIDENT:

Très bien.

PAR M. RICHARD GILBERT:

2190

Alors je vais plutôt vous résumer ça que lire textuellement. De toute façon, c'était très court, c'est à peine deux (2) pages, c'est surtout un petit peu un cri du coeur des citoyens qui résident sur ces rues-là, c'est-à-dire les rues Thérèse-Casgrain, de la Morille, de L'Espérance, qui servent de lieu de transit, actuellement.

2195

Alors actuellement, vous avez entendu différents groupes de citoyens qui ont présenté des arguments pour et contre le boulevard urbain du Vallon, vous avez entendu parler du côté des gens de l'environnement d'étalement urbain, vous avez entendu des arguments sur la circulation, ce que ça amène comme bruit, comme trafic et tout ça.

2200

On vous a parlé aussi de la proximité des résidences, quand on dit qu'il y en aura qui vont être peut-être à soixante mètres (60 m) ou à cent mètres (100 m) de ce boulevard-là.

2205 Nous, nous aimerions que le Bureau d'audiences publiques prenne en compte ce qui suit!
Premièrement, notre groupe, nous sommes pour la réalisation du boulevard urbain, et selon le tracé initial, l'option 1.

2210 Les impacts en regard du bruit, de la sécurité, de la pollution, c'est des impacts qui sont pris en considération tout le long de votre étude, tout le monde vous les amène ici, tout ça. Même pour les futurs citoyens ou les gens qui sont de la phase II mais qui disent, bon, on va avoir, à cent cinquante mètres (150 m) de nous, maintenant, peut-être un boulevard, tout ça, alors nous, ces inconvénients-là, on les vit déjà.

2215 Alors c'est important de savoir que nous, on est des citoyens qui sommes supposés d'être sur une rue urbaine, et nous les vivons sur notre ligne de lot, pas à soixante mètres (60 m), à cent mètres (100 m) ou à cent cinquante mètres (150 m) de notre ligne de lot, nous avons ce trafic-là, actuellement, sur notre ligne de lot, soit à peu près à quinze mètres (15 m) de nos portes d'entrée.

2220 Alors pour les gens qui ont des enfants dans la rue, tout ça, je pense que c'est important de voir qu'est-ce que c'est.

2225 En effet, près de la moitié, bien, on dit la moitié, regardez, c'est pas statistique, là, je vous l'avoue mais à peu près la moitié du trafic qui est prévu sur du Vallon transite actuellement par nos rues, soit de la Morille, c'est-à-dire Thérèse-Casgrain, de la Morille, L'Espérance. Alors c'est quand même énorme.

2230 Et j'entendais ce soir le premier intervenant qui disait qu'il y avait pas de problème, il ne voyait pas de problème de congestion ou de circulation, alors j'aurais aimé ça qu'il essaie de sortir, à sept heures et quart (7 h $\frac{1}{4}$) le matin, entre sept heures et quart (7 h $\frac{1}{4}$) et huit heures (8 h) le matin de mon entrée d'auto. À chaque fois, c'est à savoir si on force assez fort et on va se faire rentrer dedans ou si on force pas et qu'on sortira pas avant trois quarts d'heure. Ça vous donne une idée, à peu près, de la situation que nous vivons.

2235 Ce qu'on voulait savoir aussi, c'est que les citoyens – en fait, nous, les citoyens, on a jamais acheté, OK, de maison sur autre chose qu'une rue résidentielle, OK. Alors je pense que c'est important de savoir qu'on n'a pas du tout acheté des résidences sur un faux boulevard, et actuellement, quand on regarde, le BAPE se pose la question, est-ce que c'est problématique pour l'environnement, pour la sécurité, pour différentes choses, nous ce qu'on dit, c'est que le problème, il est déjà là.

2245 Ce qu'on demande, c'est de le déplacer à un endroit où il est prévu et où il a toujours été prévu d'être fait, soit justement peut-être entre cent cinquante (150 m) et deux cents mètres (200 m) des résidences, dans une place qui est beaucoup plus loin, plus isolée.

Oui, il y aura sûrement un certain bruit, mais le bruit des motos à minuit le soir, lorsqu'ils partent de du Vallon et là, ils montent sur Thérèse-Casgrain, je peux vous dire que sûrement ce serait moins pire s'il y avait deux cents mètres (200 m) entre les deux (2).

2250 Alors c'est un point qu'on voudrait quand même dire, c'est-à-dire qu'on n'est pas contre les gens qui vont s'établir dans le futur et qui seront sur le futur développement, ou ceux qui sont à la fin de phase II, on comprend très bien que c'est pas intéressant de voir un boulevard, mais c'est un boulevard qui a toujours été prévu, OK, et qui sera pas sur leur ligne de lot, encore une fois.

2255 Finalement, ce que je voulais un petit peu aussi regarder, c'est que c'est pas un changement de vocation qui est prévu. En fait, ce que vous regardez actuellement, vous regardez les choses du côté environnemental, mais c'est pas un changement de vocation au zonage.

2260 Ça a toujours été prévu qu'il y ait, le long, comment je dirais ça, le long du parc ou en tout cas dans cet axe-là, qu'il y ait autrefois une autoroute, maintenant un boulevard urbain, mais, je veux dire, qu'il y ait un lien de transit pour les automobiles et aussi pour le transport en commun et autres. Alors je pense que ça a toujours été prévu.

2265 Finalement, c'est le point. Je vais vous donner ce que nous, notre recommandation finale, mais comme tel, je pense que c'est un cri du coeur pour les citoyens qui sont sur cette rue-là. On vous encourage à regarder le côté, oui, environnement, mais environnement aussi pour le bruit, pour les gens qui résident déjà sur cette rue-là et non les futurs citoyens qui arriveront dans dix (10) ans ou dans cinq (5) ans.

2270 Alors on est pour, on vous demande quand même de suggérer quelques propositions, le BAPE ayant un côté justement du côté de l'environnement, tout ça!

2275 Demander que le parc de l'Escarpement soit inscrit comme réserve naturelle intégrée à la ville, par le gouvernement, en fait je pense que c'est le ministère des Ressources naturelles qui peut permettre ça normalement. Ça permettrait au fait que la Ville n'aurait pas l'option de changer, toute seule, en envoyant un petit avis de zonage, une semaine, je dirais une belle semaine de juillet, pour vendre telle ou telle partie du parc. Alors quand c'est déjà classé par le gouvernement, bien, on peut pas faire, on peut pas, comment je dirais ça, changer ça sans s'entendre avec lui.

2280 On voudrait aussi que la ville acquière la partie de terrain qui est située, comment je vous dirais ça, qui est au sud du boulevard Lebourgneuf, OK, qui fait continuité avec le parc. Alors ça viendrait au moins redonner de la grandeur et de l'envergure du côté du parc de l'Escarpement, parce qu'on est pour quand même le côté des forêts et tout ça. Je pense que c'est important.

2285

2290 On disait aussi réglementer les permis de construction afin d'interdire les coupes
d'ensemble des arbres, les coupes à blanc des arbres. Alors ça, c'est un point qui, quand même,
serait important. Il y a des villes qui, effectivement, interdisent les coupes à blanc des arbres.
Dans la ville de Québec, c'est pas interdit, on te demande de reboiser.

2295 Alors nous, on dit, bon, peut-être que dans ce secteur-là, on devrait interdire la coupe à
blanc pour les promoteurs qui vont acheter les terrains qui sont à côté. On devrait garder des
bandes ou des choses comme ça. Garder une bande de fond de terrain, aussi.

2300 Et finalement, bien, on parle de créer, je pense que tout le monde vous en a parlé, des
genres de remparts naturels, des buttes ou en tout cas, des remparts contre le bruit, pour quand
même les citoyens qui viendront s'établir dans le futur. Mais malgré tout, je pense qu'ils seront
quand même beaucoup plus loin que nous sommes actuellement, nous, du problème.

Alors c'est l'ensemble tout simplement des commentaires des gens que je représente.

PAR LE PRÉSIDENT:

2305 Je vous remercie.

2310 Est-ce que je vous résume bien en disant que votre première préoccupation en est une
de nuisance, nuisance et sécurité par la circulation de transit?

PAR M. RICHARD GILBERT:

2315 Oui, effectivement, vous résumez très bien. C'est ce que nous vivons, c'est une
nuisance, par le bruit, par la sécurité, pour les personnes, pour les enfants. Il y a une école au
bout, ici, alors c'est les points les plus importants, majeurs.

2320 J'aurais pu quand même ajouter à ça, les citoyens qui parlaient de la dévaluation de leur
maison s'il y avait un jour une autoroute à soixante (60 m) ou cent mètres (100 m), j'ai pas besoin
de vous dire que les nôtres, malgré le marché, réussissent à faire des bonds, pas des bonds vers
le bas, mais pas loin, dans le sens que c'est toujours décrit.

PAR LE PRÉSIDENT:

2325 Vous avez des jeunes enfants?

PAR M. RICHARD GILBERT:

2330 Je n'en ai pas. Mes voisins en ont, nous pensons à en avoir. Par contre, je vous avoue
que mon épouse et moi avons déjà discuté que si le projet était pas recommandé, nous, nous
vendrions.

PAR LE PRÉSIDENT:

Ah oui?

2335 **PAR M. RICHARD GILBERT:**

Oui. On n'attendra pas vingt (20) ans ou quinze (15) ans. Je veux dire, on se dit, bon bien nous, c'est dans les prochaines années les enfants, si ça ne se fait pas, on n'est pas dupe non plus, si ça se fait pas, ça a pris quarante (40) ans et puis qu'il y a une mauvaise recommandation, ça va prendre un autre quinze-vingt (15-20) ans.

2340

Dans notre cas à nous, nous allons vendre. Mais là, je représente pas mes concitoyens, là.

2345 **PAR LE PRÉSIDENT:**

Madame Gold.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

2350

Monsieur Gilbert, est-ce que vous avez déjà vécu l'expérience des mesures d'atténuation de circulation sur votre rue ou dans le secteur, comme des dos d'âne ou d'autres?

PAR M. RICHARD GILBERT:

2355

Par quelle méthode d'atténuation?

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

2360

Mais n'importe quelle méthode, mais par exemple des dos d'âne ou d'autres méthodes.

PAR M. RICHARD GILBERT:

OK. Il y a deux (2) choses. Les dos d'âne, la Ville de Québec, et les gens sont en arrière, mais ce que je me rappelle, ce qu'on m'a expliqué, c'est qu'il en était pas question. Bon, l'hiver, c'est des problèmes, comment on appelle ça, au déneigement.

2365

Mais pour avoir parlé à quelqu'un qui n'est pas en poste officiel à la Ville de Québec mais qui y travaille, un des bons points, c'est que la rue Thérèse-Casgrain, en fait le continuum des trois (3) rues, c'est aussi impensable d'en mettre, parce que c'est la voie ultra rapide, pour les ambulances, je me rappelle plus s'il m'avait dit les pompiers, mais les policiers aussi, pour passer d'un secteur à l'autre.

2370

2375 Aussi bien dire, nous sommes le faux boulevard! Ce que nous vous disons ici, c'est la réalité, même la Ville de Québec – mais là, je vous parle pas de gens qui sont officiellement, qui vont déclarer ça dans les journaux, là, mais les gens qui travaillent sur le terrain, ils disent, y pense-tu, il est pas question qu'ils nous mettent ça là, on sera pas capable de travailler, les ambulanciers non plus, parce qu'ils peuvent pas – alors c'est dans ce sens-là.

2380 Pour ce qui est de demander à la police, ça a déjà été demandé quelques fois, les policiers viennent pour voir les gens qui font pas leur stop, alors ils en arrêtent un par deux (2) semaines ou trois (3) semaines. Mais ils en arrêtent un, on se comprend bien.

2385 Alors le matin, là, les gens qui font pas leur stop au coin de la rue de la Morille et Thérèse-Casgrain, je vous dirais que vous les comptez sur le bout des doigts. La Ville de Québec voudrait faire de l'argent, elle mettrait cinq (5) policiers, ils en arrêteraient cinq (5) en ligne. Ça fait que!

2390 Mais il y a pas de vraies autres mesures, et il y a pas de distance, là. Je veux dire, c'est la porte avant de nos maisons. On n'aura pas des buttes de quinze pieds (15 pi) de haut devant nos portes de maison, là, on n'est pas à soixante (60 m) ou à cent mètres (100 m).

2395 Alors pour réduire la circulation, les panneaux, les gens de la Ville de Québec nous ont expliqué qu'il y a un panneau dans le secteur des Méandres, qui dit "circulation locale" seulement, c'est un panneau qui a été contesté par quelqu'un qui est du domaine légal et ils ont perdu, alors j'ai compris qu'il y en aurait pas d'autres non plus, en tout cas qu'il y en aurait pas de nouveaux.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

2400 Mais il y a des façons de retracer les rues, par exemple en mettant des bacs de fleurs sur les rues ou des blocs de ciment.

PAR M. RICHARD GILBERT:

2405 Oui, bien ça, c'est une chose qu'on va effectivement demander. Je peux vous dire qu'il y a des gens sur la rue, là, qui sont en train de penser à demander ça.

2410 Sauf qu'actuellement, je vous dirais que ce serait probablement un bon point temporairement, mais je suis pas certain que ça empêcherait les gens de passer sur la rue.

2415 Oui, il y a un problème, il y en a qui passent à deux (2) voies, il y en a qui passent à une voie, ça je vous avoue que c'est quelque chose que nous vivons, mais c'est pas tellement le deux voies-une voie (2-1) comme le flot continu de circulation.

Parce que c'est pas réellement vrai. Le deux (2) voies, c'est plus une question d'accidents, de danger, je dirais. Mais si on parle du trafic, le trafic est en majorité à une voie sauf quelqu'un qui, justement, qui est égaré, là.

2420 Mais ça empêche pas que de sept heures et quart (7 h ¼) le matin à huit heures (8 h), huit heures quelque chose, c'est une voie aussi – je vous dis, c'est un boulevard, carrément.

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

2425 C'est le volume de circulation.

PAR M. RICHARD GILBERT:

2430 Pardon?

PAR LA COMMISSAIRE GOLD:

C'est le volume de circulation.

2435 **PAR M. RICHARD GILBERT:**

Le volume de circulation, et c'est empiré dans les quatre (4) dernières années, naturellement avec les magasins et tout ce que vous voulez, là, au bas.

2440 **PAR LA COMMISSAIRE GOLD:**

Merci.

PAR LE PRÉSIDENT:

2445 Merci monsieur Gilbert.

2450

CHRISTIANE BOILARD

PAR LE PRÉSIDENT:

2455 Et finalement, madame Christiane Boilard.

PAR Mme CHRISTIANE BOILARD:

Bonjour monsieur Zayed.

PAR LE PRÉSIDENT:

2460

Bonsoir madame.

PAR Mme CHRISTIANE BOILARD:

2465

Alors j'ai essayé de suivre le modèle proposé...

PAR LE PRÉSIDENT:

2470

Sentez-vous très à l'aise.

PAR Mme CHRISTIANE BOILARD:

... comme c'est ma première expérience.

2475

Alors je suis une citoyenne de Québec, je représente aucun groupe de citoyens, mais c'est un peu grâce...

LECTURE DU MÉMOIRE, page 2, deuxième point

2480

Page 3, milieu du deuxième paragraphe, (... de plus)

Alors à un point tel que j'ai écrit une opinion dans Le Soleil que vous avez en annexe, là, Appel aux horticulteurs amateurs! Je demandais aux gens, bien, allez planter, allez semer des plantes rares, et puis bien, il va y avoir tellement de belles plantes rares que l'Environnement pourra pas faire autrement que dire, bien coudon, il faut le garder, c'est trop beau. Alors je suis allée planter mon tricystis suite à la publication de cette opinion-là.

2485

LECTURE DU MÉMOIRE

2490

Page 3, fin du deuxième paragraphe

Alors moi, je jouais sur du Vallon, dans la forêt. Dans le temps, c'était l'Académie de Québec, le cégep, et les étudiants avaient des jeux de cordes, et puis on jouait dans ça.

2495

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 4, fin du titre du point 3

2500

Je dirais que non sous sa forme actuelle. J'ai assisté à la séance d'information mais j'ai pas assisté aux autres soirées, là, aux autres journées. Alors j'aurais quelques petites modifications à apporter, là, que je vous décrirais.

Alors pourquoi je pense que ce serait pas acceptable!

LECTURE DU MÉMOIRE, page 4, "Pourquoi)

2505

Page 4, milieu du deuxième paragraphe, (... de mes enfants)

Alors j'ai deux (2) enfants, puisque vous posiez la question tantôt, j'ai deux (2) garçons, un de presque dix-huit (18) ans et un autre de quinze (15) ans.

2510

PAR LE PRÉSIDENT:

Je voudrais juste vous rassurer, c'était pas une question automatique.

2515

PAR Mme CHRISTIANE BOILARD:

Non, non, non, mais vous semblez intéressé, alors je vous devance.

PAR LE PRÉSIDENT:

2520

C'est pas parce que je suis célibataire, madame.

PAR Mme CHRISTIANE BOILARD:

2525

LECTURE DU MÉMOIRE, page 4, deuxième paragraphe, (Il constitue...)

Page 4, dernier paragraphe, (... prendre forme)

Ça, c'est une hypothèse, ça arrivera peut-être pas, mais si ça arrive!

2530

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 4, trois quarts du dernier paragraphe, (... dans ce secteur)

2535

Je reste dans le secteur Les Sources, qui est à Sainte-Foy, près de Cap-Rouge, près des Floralies Jouvence, je sais pas si vous connaissez le coin un petit peu.

LECTURE DU MÉMOIRE

2540

Page 5, pourquoi, premier paragraphe, (... le protège)

Ça, j'ai appris ça le premier soir, j'ai trouvé ça intéressant, qu'on dise que la friche, c'était important, que c'était vraiment une bande qui protégeait le noyau qui est plus intéressant, on pourrait dire, là.

2545 **LECTURE DU MÉMOIRE**

Page 5, pourquoi, deuxième paragraphe, (... sur ce thème)

2550 Alors moi, j'avais envoyé un petit mot dans Le Devoir, là, qui s'appelait "Refleurir le monde", qui parlait de ça, que je vous ai mis en annexe.

LECTURE DU MÉMOIRE

Page 6, deuxième titre, (... chaînon dans le fonctionnement)

2555 Alors je me suis dit que là, il faut faire aller un petit peu son imagination, c'est peut-être un petit peu utopique, comme dirait mon mari, mais c'est pas grave!

LECTURE DU MÉMOIRE

2560 **Page 6, fin premier paragraphe de "et comment".**

2565 Comme on voit dans certaines villes américaines. Mon confrère cette semaine me disait, on n'a pas l'impression d'être sur une autoroute, il dit, les feuilles nous frôlent presque.

Et puis je sais qu'à New York, il y en a une qui fait comme un dôme végétal, et puis je suis allée encore à Philadelphie au printemps, des fois on passe au-dessus des ravins, et puis c'est rempli d'arbres qui viennent frôler le tablier, là, de l'autoroute.

2570 Alors moi, je me souviens, on avait un chauffeur d'autobus et puis il disait, moi l'endroit où j'aime le plus conduire, c'est à Philadelphie, parce que c'est vert. Alors comparativement à d'autres endroits dans le monde. Ça fait qu'on pourrait peut-être faire ça.

Alors j'ai imaginé que!

2575 **LECTURE DU MÉMOIRE, page 6, premier point, (Rétrécir...)**

Page 6, premier point, (... pont de Québec)

2580 Alors le matin il y en a deux (2) par là, comme ça, et puis le soir, bien, deux (2) dans un sens, et puis quand il y a deux (2) voies, bien, il y en a une réservée pour les covoiturages, etc.

2585 Et puis là, on lui ferait enjamber toute la section boisée, tout au complet, en surélevant une certaine hauteur mais, tu sais, pas une passerelle vertigineuse, mais à l'échelle des humains et des animaux qui passeraient en dessous, et puis limiter au maximum les emprises au sol, la structure. Là, je voyais le viaduc de Millau en France, ils font, en fait ce qu'ils font, ils montent justement des piliers, comme ça, à la hauteur qu'ils veulent, et puis là, si la zone à protéger est

2590 comme ça, bon bien, ils mettent un palier, ils ajoutent un autre palier puis un autre palier et puis là, ils s'avancent comme ça dans le milieu, et c'est supposé être solide. Alors je me suis dit, pourquoi pas.

2595 Utiliser après ça cette matière-là, inerte, comme support végétal et puis garnir de plantes grimpanes ses piliers. Et puis s'il faut des haubans pour tenir ça, bien, ça pourrait devenir des treillis et puis là, faire pousser des plantes grimpanes. Les oiseaux pourraient nicher là-dedans, le printemps, on entendrait plus les oiseaux peut-être que le bruit des autos.

2600 Ensuite, bien en dessous, ce serait les plantes d'ombre qui pourraient envahir le dessous. On pourrait laisser les feuilles, les aiguilles des conifères en place pour favoriser la formation d'humus puis préserver au maximum le caractère sauvage du parc.

2605 Et puis les terre-pleins, les recouvrir de compost. C'est ça, dans un des textes que j'avais écrit, c'est qu'ils ont fait ça en Europe à un moment donné, ils ont mis du compost sur les abords, ça existe peut-être, peut-être que tout le monde connaît ça ici, là, mais le fait de mettre du compost, ça retient vraiment, ça empêche l'érosion, semble-t-il.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 7

Fin de la page 7

2610 Alors est-ce que ça devrait être autorisé, bien, je me dis, pourquoi pas. Mais là, c'est certain qu'avec toutes les réserves et les suggestions que j'ai mises, bien, ce serait à tenir compte.

2615 Et pourquoi l'autoriser.

LECTURE DU MÉMOIRE, page 8, deuxième paragraphe

Fin de la page 8

2620 Et puis d'autres suggestions, bien ce serait les sentiers piétonniers et les pistes cyclables, au lieu de les coller sur l'autoroute, bien, ce serait de les faire passer à travers bois, pour empêcher la compétition entre les vélos, les piétons, les automobiles, qui génère souvent beaucoup de frustrations et des accidents.

2625 Une autre idée que j'ai prise sur Internet, c'est l'autoroute A quelque chose, en tout cas vous le verrez dans les annexes, c'est...

LECTURE DU MÉMOIRE, page 9, deuxième point

2630 **Page 9, fin du troisième point**

Bon là, je pourrais avoir plein d'idées, mais je me suis limitée.

2635 Établir des politiques administratives ouvrant largement et à tous l'accès du parc de l'Escarpement, incluant les cyclistes, pour ne pas refaire l'erreur de madame Boucher, là, sur la plage Jacques-Cartier. Alors les sportifs, les travailleurs, les travailleurs aussi des commerces environnants, la clientèle, la population handicapée. Et des politiques aussi qui assurent la sécurité des gens.

2640 Et puis pour la friche, je me suis dit qu'on pourrait peut-être essayer, parce que là, j'ai comme compris que c'était des quartiers qui allaient se développer là, alors on pourrait peut-être attirer une clientèle qui aime ça être entourée d'arbres, qui aime ça pas les couper et puis qui aime ça les planter, qui aime ça l'odeur de l'humus, qui voudrait pas de gazon. Alors il y aurait comme une maison dans les arbres.

2645 Une population qui s'accommode des soi-disant mauvaises herbes ou la présence des petites bêtes qui envahissent les plates-bandes puis les potagers; qui préfère circuler à pied ou à vélo plutôt qu'en automobile.

2650 Et puis aussi, qui privilégie un mode de construction en hauteur. Alors si les maisons sont très étroites et très hautes, pour avoir un maximum de terrain, qui serait très très très boisé, bien, ça pourrait être intéressant. La friche, on aurait un maximum d'espace et puis la friche, bien, elle se reboiserait progressivement, et puis les maisons se perdraient dans les arbres à un moment donné.

2655 Et puis la bande de commerces, bien, ça pourrait être des commerces qui seraient des commerces locaux, juste dédiés à la population locale. Et puis faire comme dans certains quartiers qui existent déjà, là, que ce soit en hauteur puis qu'il y ait des logements en haut.

2660 Alors c'est ça.

Je pourrais vous lire les trois (3) textes, mais ça répète les mêmes choses.

PAR LE PRÉSIDENT:

2665 Merci, madame Boilard.

Je voulais vous demander, lorsque vous avez été à Philadelphie...

PAR Mme CHRISTIANE BOILARD:

2670 Les magnolias étaient en fleur, c'était merveilleux.

PAR LE PRÉSIDENT:

2675

Ça va finir par arriver ici aussi, j'imagine.

PAR Mme CHRISTIANE BOILARD:

2680

Il y en a des magnolias, il y en a des magnolias!

PAR LE PRÉSIDENT:

2685

Écoutez, est-ce que vous auriez pris des photos? Parce que votre simulation de tout à l'heure n'était pas très visuelle, avec les verres, je me demande si par hasard, vous aviez pris des photos?

PAR Mme CHRISTIANE BOILARD:

2690

Ah, j'ai des merveilleux magnolias, mais j'ai pas – par contre, quand on va, mais là, il faut faire un effort d'imagination, quand on va à la base de plein air, il y a un tunnel en quelque part de conifères. Ça, j'en ai une photo de ça. Alors c'est deux (2) bandes de conifères, mais qui font comme un dôme, et puis la route, on a l'impression de rentrer, ça pourrait être ça l'autoroute, là, et puis qu'il y ait des treillis en attendant que ça pousse.

2695

Tu sais, pas des conifères des deux (2) côtés, prendre en compte les vents et...

PAR LE PRÉSIDENT:

2700

Et qu'est-ce qui vous a convaincue d'écrire le mémoire? Vous avez dit que monsieur Perron vous a rencontré...

PAR Mme CHRISTIANE BOILARD:

2705

Bien, je l'ai retranché, mais je rêve de devenir journaliste spécialisée en horticulture, en hortitourisme, alors bien, il faut que je me pratique à écrire.

Et puis bien, c'est parce que ça me tient à coeur, ça me tient à coeur. Ça me tient à coeur.

2710

PAR LE PRÉSIDENT:

Je comprends, excellent.

2715

PAR Mme CHRISTIANE BOILARD:

Alors quand on fait des choses qui nous tiennent à coeur, bien, ça nous...

2720

PAR LE PRÉSIDENT:

Bien sûr.

2725

Bien écoutez, merci infiniment.

MOT DE LA FIN

2730

PAR LE PRÉSIDENT:

Je voudrais en profiter aussi pour donner quelques informations.

2735

Tout d'abord vous informer qu'au total, nous avons reçu soixante-seize (76) mémoires, cinquante-deux (52) d'entre eux ont été présentés au cours des cinq (5) séances. Il y a eu dix-neuf (19) mémoires écrits qui n'ont pas été présentés parce que leurs auteurs n'ont pas voulu, mais ils seront rendus publics dès demain sur le site Internet, ou dès ce soir même en fait.

2740

Et il y a eu aussi cinq (5) présentations verbales, sans mémoire écrit. Alors c'est ce qui fait le bilan des séances de la deuxième partie des audiences publiques.

2745

Il ne me reste donc qu'à vous dire un grand merci, merci d'y avoir participé, surtout en grand nombre, vous êtes venus en très grand nombre, et même pour une cinquième séance, je trouve qu'il y a quand même pas mal de monde pour l'heure qu'il est. C'est vrai que la salle est presque déserte, mais vous êtes quand même une dizaine, j'exclus les promoteurs, évidemment, dans le décompte.

2750

La Commission va délibérer jusqu'à la remise de son rapport au ministre de l'Environnement, qui sera au plus tard le 26 août 2004.

2755

Au nom de la Commission, je remercie tous ceux et celles qui ont participé à cette audience, tant le personnel de la Commission que les participants, le promoteur, les personnes-ressources, les services audio-visuels, pour leur aide précieuse dans l'examen de ce dossier publiquement.

Alors je déclare cette deuxième partie de l'audience publique close, merci et bonne fin de soirée.

2760

Je, soussignée, FLORENCE BÉLIVEAU, sténotypiste officielle, certifie sous mon serment d'office que le texte qui précède est la transcription de l'enregistrement mécanique.

2765

FLORENCE BÉLIVEAU,
Sténotypiste officielle.

2770